4. Europaparlamentet uppdrar åt sin generalsekreterare att, när det har kontrollerats att alla förfaranden vederbörligen avslutats, underteckna akten och i samförstånd med rådets generalsekreterare se till att den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

5. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Gemensamt europeiskt järnvägsområde ***I

P7_TA(2011)0503

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 16 november 2011 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning) (KOM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Ordinarie lagstiftningsförfarande – omarbetning)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

— med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2010)0475),

— med beaktande av artiklarna 294.2 och 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0268/2010),

— med beaktande av artikel 14 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och dess protokoll nr 26 avseende tjänster i allmänhetens intresse,

— med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

— med beaktande av sin resolution av den 17 juni 2010 om genomförande av direktiven i det första järnvägspaketet ([1]),

— med beaktande av det motiverade yttrandet från den luxemburgska deputeradekammaren, inom ramen för protokoll nr 2 om tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen, där man hävdar att förslaget till lagstiftningsakt inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen,

— med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 16 mars 2011 ([2]),

— med beaktande av yttrandet från Regionkommittén av den 28 januari 2011 ([3]),

— med beaktande av det interinstitutionella avtalet av den 28 november 2001 om en mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter ([4]),

— med beaktande av skrivelsen av den 26 maj 2011 från utskottet för rättsliga frågor till utskottet för transport och turism i enlighet med artikel 87.3 i arbetsordningen,

— med beaktande av artiklarna 87 och 55 i arbetsordningen,

— med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A7-0367/2011), och av följande skäl:

([1]) EUT C 236 E, 12.8.2011, s. 125.
([2]) EUT C 132, 3.5.2011, s. 99.
([3]) EUT C 104, 2.4.2011, s. 53.
([4]) EGT C 77, 28.3.2002, s. 1.

A. Enligt den rådgivande gruppen, sammansatt av de juridiska avdelningarna vid Europaparlamentet, rådet och kommissionen, innehåller förslaget inte några innehållsmässiga ändringar utöver dem som anges i förslaget, och i fråga om kodifieringen av de oförändrade bestämmelserna i de tidigare rättsakterna tillsammans med dessa ändringar gäller förslaget endast en kodifiering av de befintliga rättsakterna som inte ändrar deras sakinnehåll.

1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen med beaktande av rekommendationerna från den rådgivande gruppen, sammansatt av de juridiska avdelningarna vid Europaparlamentet, rådet och kommissionen.

2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.

3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

P7_TC1-COD(2010)0253

Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid första behandlingen den 16 november 2011 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/…/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av förslaget till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [1],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande [2],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

med beaktande av följande:

(1) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar [3], rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag [4] och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur [5] har ändrats på väsentliga punkter 2004 och 2007. Eftersom ytterligare ändringar är nödvändiga och med tanke på kopplingen mellan dessa bestämmelser, bör dessa direktiv av tydlighetsskäl omarbetas och slås samman till en enda rättsakt.

---

[1] EUT C 132, 3.5.2011, s. 99.
[2] EUT C 104, 2.4.2011, s. 53.
[3] EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.
[4] EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.
[5] EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

Onsdagen den 16 november 2011

(2) En större integrering av unionens transportsektor är en viktig del av fullbordandet av den inre marknaden och järnvägar är en viktig del av unionens transportsektor med sikte på att uppnå hållbar rörlighet.

(2a) Järnvägssektorns andel av transportmarknaden har inte ökat under det senaste årtiondet, vilket går stick i stäv med målen i järnvägspaketet från 2001("första järnvägspaketet", nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar [1]***, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag*** [2] ***och direktiv 2001/14/EG) vilket visar att den gällande lagstiftningen måste förstärkas ytterligare för att stödja denna sektor. Denna omarbetning är därför nödvändig.*** **[Ändr. 1]**

(2b) Det stora antalet överträdelseförfaranden mot medlemsstaterna visar att den gällande lagstiftningen ger upphov till olika tolkningar och att det första järnvägspaketet måste förtydligas och förbättras för att säkerställa att den europeiska järnvägsmarknaden verkligen öppnas. **[Ändr. 2]**

(2c) Investeringarna i utveckling och underhåll av järnvägsinfrastrukturen räcker fortfarande inte till för att garantera sektorns utveckling och konkurrensförmåga. **[Ändr. 3]**

(2d) Direktiven i det första järnvägspaketet har inte hindrat att det finns stora variationer i infrastrukturavgifternas struktur och nivå samt när det gäller hur och enligt vilken tidsplan kapacitetstilldelningen sker. **[Ändr. 4]**

(2e) Otillräcklig öppenhet när det gäller marknadsvillkoren är ett uppenbart hinder för konkurrenskraftiga järnvägstjänster. **[Ändr. 5]**

(3) Effektiviteten hos järnvägssystemet bör förbättras för att det ska kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad med hänsyn till järnvägarnas speciella karaktär.

(3a) Förekomsten i medlemsstaterna av olika sociala trygghetssystem inom järnvägssektorn medför en risk för illojal konkurrens mellan nytillkomna och redan etablerade järnvägsföretag, och det krävs därför att det sker en harmonisering av systemen med full respekt för sektorns och medlemsstaternas särdrag. **[Ändr. 6]**

(3b) Regleringsorganens tillsynsfunktioner måste garanteras för att säkerställa icke-diskriminering mellan järnvägsföretag, samordning av principerna för fastställande av avgifter och efterlevnad av särredovisningskravet. **[Ändr. 7]**

(3c) Fullbordandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde kräver fullständig driftskompatibilitet inom järnvägssystemet i EU. Europeiska järnvägsbyrån bör få lämpliga befogenheter och resurser för att snabbare uppnå detta mål, bland annat när det gäller att ta fram gemenskapsstandarder för certifiering av rullande materiel samt säkerhets- och signalsystem. **[Ändr. 8]**

(4) Regional-, stads- och förortstjänster samt transportverksamheter i form av pendeltrafik genom tunneln under Engelska kanalen bör undantas från direktivets tillämpningsområde. ***Museijärnvägar med egna spår bör också undantas från direktivets tillämpningsområde.*** **[Ändr. 9]**

---

(1) EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.
(2) EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

(5) För att göra järnvägstransporterna effektiva och konkurrenskraftiga i jämförelse med andra transportsätt bör medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag har en status som oberoende operatörer som handlar på ett marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens behov.

(6) För att säkerställa framtida utveckling och effektiv drift av järnvägssystemet bör en åtskillnad göras mellan transportverksamheten och förvaltningen av infrastrukturen. I denna situation är det nödvändigt att driva dessa två verksamheter var för sig och ha separat redovisning för dem***, varvid full insyn måste råda för att undvika att offentliga medel används för annan kommersiell verksamhet***. **[Ändr. 10]**

(6a) Infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets redovisningar måste vara helt åtskilda. Allmänna medel som har tilldelats ett av verksamhetsområdena bör inte få överföras till ett annat verksamhetsområde. Detta förbud måste framgå klart i redovisningsreglerna för varje verksamhetsområde. Medlemsstaterna och de nationella regleringsorganen bör se till att förbudet tillämpas effektivt. [Ändr. 11]

(6b) Alla järnvägsföretag, oberoende av deras företagsform, måste följa gällande nationell lagstiftning avseende socialt skydd och hälsa för att undvika social dumpning och illojal konkurrens. **[Ändr. 12]**

(6c) För att ge järnvägstransporterna möjlighet att konkurrera med vägtransporterna bör det skapas enhetlighet inom de olika nationella regelverken, såsom säkerhetsföreskrifterna för järnvägstrafiken, hanteringen av följedokument, tågbildningsföreskrifterna och dokumenteringen av dem, signaler och beteckningar för tågkörning, åtgärder och kontroller som genomförs i samband med transporter av farligt gods och enhetlig registrering och övervakning av avfallstransporter. **[Ändr. 13]**

(7) Principen om frihet att tillhandahålla tjänster bör tillämpas på järnvägssektorn, varvid hänsyn måste tas till denna sektors särskilda kännetecken.

(8) För att öka konkurrensen vid utbudet av transporttjänster när det gäller bekvämlighet och service bör medlemsstaterna behålla det övergripande ansvaret för utveckling av lämplig järnvägsinfrastruktur.

(9) I brist på gemensamma regler om fördelning av infrastrukturkostnaderna, bör medlemsstaterna efter samråd med infrastrukturförvaltaren fastställa regler för järnvägsföretagens betalning för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen. Dessa regler bör inte diskriminera mellan järnvägsföretag.

(10) Medlemsstaterna bör säkerställa att infrastrukturförvaltare och ~~i~~ de befintliga, offentligt ägda eller offentligt styrda järnvägsföretagen ges en sund ekonomisk struktur med vederbörligt beaktande av unionens regler om statligt stöd.

(10a) Unionen bör undersöka alternativa finansieringskällor för europeiska järnvägsprojekt genom innovativa finansiella instrument som t.ex. EU-projektobligationer, för att uppmuntra privata investeringar och öka tillgången till riskkapital. Samtidigt måste järnvägsmarknaden göras mer attraktiv för alternativa privata investerare med hjälp av tydliga rättsliga ramar som är öppna för insyn. **[Ändr. 14]**

Onsdagen den 16 november 2011

(10b) Medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna bör kunna finansiera infrastrukturinvesteringar på annat sätt än genom direkt statlig finansiering, t.ex. finansiering från den privata sektorn. **[Ändr. 15]**

(11) ***Brådskande*** åtgärder bör vidtas för att öppna ~~marknaden~~ ***marknaderna i de enskilda medlemsstaterna och främja konkurrens,*** för att ***person- och*** godstrafiken och i synnerhet de gränsöverskridande varutransporterna ska fungera effektivt***, särskilt i de fall då avvikande spårvidd fortsätter att utgöra ett fysiskt hinder för konkurrensen***. **[Ändr. 16]**

(12) För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt överallt inom unionen är det lämpligt att införa ett tillstånd för järnvägsföretag.

(13) Vid resor med mellanliggande stopp bör nya marknadsaktörer tillåtas ta upp och lämna av passagerare längs linjen för att ~~garantera~~ säkerställa att sådan verksamhet blir ekonomiskt bärkraftig och för att potentiella konkurrenter inte ska missgynnas i förhållande till befintliga järnvägsföretag.

(14) Införandet av ~~sådan~~ ny internationell persontrafik med öppet tillträde och med mellanliggande stopp bör ~~inte medföra att marknaden för inhemsk persontrafik öppnas, utan bör endast~~ inriktas på stopp utmed den internationella sträckan. Det huvudsakliga syftet med ~~de nya förbindelserna~~ ***sådana förbindelser*** bör vara att befordra passagerare på internationell resa. Vid fastställandet av huruvida detta är förbindelsens huvudsakliga syfte bör kriterier som till exempel den andel av omsättning och volym som härrör från inhemsk eller internationell befordran av passagerare samt förbindelsens längd beaktas. Fastställandet av förbindelsens huvudsakliga syfte bör göras av respektive nationellt regleringsorgan på begäran av en berörd part. **[Ändr. 17]**

(15) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg [1] har medlemsstater och lokala myndigheter möjlighet att ingå avtal om allmänna tjänster som kan ge exklusiva rättigheter att bedriva viss trafik. Det är därför nödvändigt att ~~garantera~~ säkerställa överensstämmelse mellan bestämmelserna i den förordningen och principen om öppnandet av marknaden för internationell persontrafik för konkurrens.

(15a) Enligt förordning (EG) nr 1370/2007 får medlemsstaterna skydda arbetstagarnas rättigheter i samband med att tillhandahållandet av transporttjänster skiljs från infrastrukturförvaltningen, vilket kan leda till en överlåtelse av företag. **[Ändr. 18]**

(16) Att öppna den internationella persontrafiken för konkurrens kan få konsekvenser för organisering och finansiering av persontrafik på järnväg som tillhandahålls enligt ett avtal om allmänna tjänster. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att på begäran av de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster begränsa rätten till tillträde till marknaden, om denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för dessa avtal om allmänna tjänster och det berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 ***och, i förekommande fall, det nätverk av regleringsorgan som anges i artikel 57*** i detta direktiv ger sitt godkännande på grundval av en objektiv ekonomisk analys. **[Ändr. 19]**

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

(17) Vid bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster kan komma att äventyras, bör på förhand fastställda kriterier beaktas, till exempel lönsamhetskonsekvenserna för tjänster som ingår i avtalet om allmänna tjänster, inklusive konsekvenserna för nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som ingick avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp på båda sidor om gränsen samt tidtabell och turtäthet för den föreslagna nya förbindelsen. Medlemsstaterna får i överensstämmelse med en sådan bedömning och det berörda regleringsorganets beslut bevilja, ändra eller vägra rätten till tillträde till den internationella persontrafik ansökan gäller, inklusive uttag av en avgift från operatören av en ny internationell förbindelse för persontrafik, i linje med den ekonomiska analysen och i enlighet med unionens lagstiftning och principerna om jämlikhet och icke-diskriminering.

(18) För att bidra till driften av persontrafik på järnväg på linjer där det föreligger en skyldighet att tillhandahålla allmänna tjänster, bör medlemsstater kunna låta de myndigheter som ansvarar för dessa tjänster ta ut en avgift på persontrafik som omfattas av dessa myndigheters behörighet. Denna avgift bör bidra till att finansiera de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmänna tjänster.

(18a) Marknadsutvecklingen har visat att det är av största vikt att stärka regleringsorganens roll. Om dessa organ ska spela en central roll föratt säkerställa en miljö med rättvisa tillträdesvillkor behöver de tilldelas de ekonomiska resurser och den personal och logistiska utrustning som krävs för att utföra uppgiften. **[Ändr. 20]**

(18b) Det nationella regleringsorganet måste vara en oberoende regleringsmyndighet med behörighet att ta upp ärenden till behandling på eget initiativ och genomföra utredningar, och det måste kunna utfärda yttranden samt fatta verkställbara beslut i syfte att säkerställa en öppen marknad utan hinder där det råder fri och rättvis konkurrens. **[Ändr. 21]**

(19) Det nationella regleringsorganet bör fungera så att eventuella intressekonflikter och all eventuell inblandning i tilldelning av det aktuella avtalet om allmänna tjänster undviks***, utan att det påverkar möjligheten att finansiera organet genom den nationella budgeten eller genom avgifter som tas ut från järnvägssektorn, eller att offentliggöra relevant information***. Regleringsorganets behörighet bör utvidgas till att omfatta bedömning av syftet med en internationell förbindelse och när så är lämpligt de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmänna tjänster. **[Ändr. 22]**

(19a) Det nationella regleringsorganet bör vara helt oberoende, i fråga om organisation, finansieringsbeslut, rättslig struktur och beslutsfattande, i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, ansvarigt uppbördsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Det nationella regleringsorganet måste ha den administrativa kapacitet i form av personal och resurser som krävs för att säkerställa en järnvägsmarknad som karaktäriseras av öppenhet och insyn. Antalet anställda bör stå i direkt relation till marknadens behov och variera därefter. Organet bör fatta beslut om klagomål, agera på eget initiativ, göra utredningar vid tvister och övervaka utvecklingen på marknaden. Det bör assisteras av en regleringsenhet vid kommissionen. Dessutom bör det nationella regleringsorganet upprätthålla en databas över sina förslag till beslut, som bör vara tillgänglig för kommissionen. **[Ändr. 23]**

(20) För att investera i tjänster som använder specialiserad infrastruktur, såsom höghastighetslinjer, behöver sökande rättssäkerhet med tanke på de omfattande, långsiktiga investeringar som detta innebär.

Onsdagen den 16 november 2011

(21) De nationella regleringsorganen bör ~~utbyta~~ ***, under kommissionens ledning, skapa ett nätverk för att stärka sitt samarbete genom framtagandet av gemensamma principer och utbytet av bästa praxis och*** information ~~och.~~ ***De bör också,*** om lämpligt i enskilda fall, samordna principer och praxis för bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster äventyras. De bör successivt utarbeta ***gemensamma*** riktlinjer ***på EU-nivå*** på grundval av gjorda erfarenheter. ***På grundval av de erfarenheter som detta nätverk av regleringsorgan har gjort bör kommissionen dessutom lägga fram ett förslag om inrättande av ett europeiskt regleringsorgan.*** **[Ändr. 24 och 25]**

(22) För att säkerställa rättvis konkurrens mellan järnvägsföretag bör regleringsorganet hantera ~~en åtskillnad göras mellan~~ tillhandahållandet av transporttjänster och driften av anläggningar för tjänster~~. I denna situation är det nödvändigt att driva dessa två typer av verksamheter var för sig i separata juridiska personer. Sådant oberoende behöver inte innebära att det inrättas ett separat organ eller företag för varje anläggning för tjänster~~ ***på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i enlighet med de förfarnaden som föreskrivs i detta direktiv.*** **[Ändr. 26]**

(22a) Förbättrad tillgång till reseinformation och biljettförsäljningstjänster på stationer för passagerare bör komplettera andra regleringsinitiativ som syftar till att underlätta utformning och utveckling av telematiktillämpningar för passagerare. **[Ändr. 138]**

(23) För att ~~garantera~~ säkerställa pålitliga och tillräckliga tjänster är det nödvändigt att se till att järnvägsföretagen alltid uppfyller vissa krav avseende gott anseende, ekonomisk förmåga***, sociala normer*** och yrkesmässig kompetens. **[Ändr. 27]**

(24) För att skydda kunder och berörda tredjeparter är det ***ytterst*** viktigt att säkerställa att järnvägsföretagen är försäkrade i tillräcklig omfattning för att täcka eventuellt civilrättsligt ansvar. ***Järnvägsföretaget bör även tillåtas täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor genom garantier från banker eller andra företag, under förutsättning att denna täckning ges på marknadsmässiga villkor, inte utgör statligt stöd och inte innebär diskriminering mot andra järnvägsföretag.*** **[Ändr. 28]**

(25) ~~Järnvägsföretagen~~ ***Samtliga järnvägsföretag*** bör även vara skyldiga att rätta sig efter ***såväl*** nationella regler ~~eller~~ ***som*** unionens regler om tillhandahållande av järnvägstjänster, som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, i syfte att säkerställa att ~~det~~ ***de*** är i stånd att utföra sina aktiviteter på ett fullständigt säkert sätt och ~~under vederbörligt~~ ***med fullt*** hänsynstagande till ~~hälsa, säkerhet,~~ ***gällande skyldigheter avseende*** sociala förhållanden***, hälsa och säkerhet*** och arbetstagares och konsumenters rättigheter på ***alla*** spårsträckningar. **[Ändr. 29 och 30]**

(26) Förfarandena för tilldelning, bibehållande och ändring av tillstånd för järnvägsföretag bör tillåta insyn och överensstämma med principen om icke-diskriminering.

(26a) Beviljandet av tillstånd för järnvägsföretagens rullande materiel försvåras fortfarande alltför ofta på otillbörligt sätt, vilket innebär att marknadstillträdet störs. Ett starkt mandat för Europeiska järnvägsbyrån är därför lämpligt i detta avseende. Kommissionen uppmanas således att inom ramen för översynen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå [1] ***undersöka om Europeiska järnvägsbyråns befogenheter kan utvidgas på detta område.*** **[Ändr. 31]**

[1] ***EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.***

(27) För att säkerställa insyn och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och järnvägsrelaterade tjänster för samtliga järnvägsföretag ska all information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet***, även i format som är anpassade för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet***. **[Ändr. 32]**

(28) Lämpliga system för tilldelning av kapacitet tillsammans med konkurrenskraftiga operatörer kommer att leda till en bättre balans mellan transportsätten.

(29) Främjande av en optimal användning av järnvägsinfrastrukturen kommer att leda till minskade transportkostnader för samhället.

(30) Lämpliga avgiftssystem för järnvägsinfrastruktur tillsammans med lämpliga avgiftssystem för annan transportinfrastruktur och konkurrenskraftiga operatörer bör skapa bästa möjliga balans mellan olika transportsätt på en hållbar grund.

(31) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt. Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör medge sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.

(33) Inom de ramar som fastställs av medlemsstaterna bör systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet uppmuntra järnvägsinfrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen.

(34) Genom systemen för tilldelning av kapacitet bör järnvägsföretagen ges klara och överensstämmande ~~signaler~~ indikationer, så att de kan fatta rationella beslut.

(35) Alla avgiftssystem sänder ekonomiska signaler till användare. Det är viktigt att dessa signaler till järnvägsföretagen är samstämmiga ***och tydliga***, så att företagen kan fatta rationella ***och hållbara*** beslut. **[Ändr. 33]**

(36) För att ta hänsyn till användarnas, eller de potentiella användarnas, behov av järnvägsinfrastrukturkapacitet för att planera sin verksamhet, samt till kundernas och finansiärernas behov, är det viktigt att infrastrukturförvaltaren säkerställer att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som återspeglar behovet av att bibehålla och förbättra nivån på tjänsternas tillförlitlighet.

(37) Det är önskvärt att ge järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren incitament att reducera driftsavbrott till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.

(38) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att tillåta köpare av järnvägstjänster att delta direkt i förfarandet för tilldelning av kapacitet.

(39) Det är viktigt att beakta verksamhetskraven för såväl sökande som för infrastrukturförvaltaren.

(40) Det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt bör den sökandes rimliga krav tillgodoses.

(40a) Sökande som tillhandahåller tjänster med tåg med enstaka vagnslast ska uppmuntras i syfte att utvidga den potentiella marknaden för nya järnvägskunder. Det är därför viktigt att infrastrukturförvaltaren tar dessa sökande i beaktande vid tilldelningen av kapacitet så att de kan dra full fördel av denna rättsliga ram, och för att öka nya sektorers andel av järnvägsmarknaden. **[Ändr. 34]**

(41) Vid förfarandet för tilldelning av kapacitet måste det förhindras att önskemål från andra företag som innehar eller avser att inneha rätten att utnyttja infrastrukturen för att utveckla sin verksamhet begränsas på ett obefogat sätt.

(42) I systemen för tilldelning av kapacitet och fastställande och uttag av avgifter kan hänsyn behöva tas till det faktum att olika delar i järnvägsinfrastrukturnätet har utformats med tanke på olika huvudanvändare.

(43) Eftersom olika användare och typer av användare ofta kommer att inverka olika på infrastrukturkapaciteten måste olika verksamheters behov avvägas på rätt sätt.

(44) Transporttjänster som tillhandahålls enligt avtal med en offentlig myndighet kan behöva omfattas av särskilda regler för att vara intressanta för användarna.

(45) I systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet måste hänsyn tas till effekten av ökande infrastrukturskapacitetsutnyttjande och i sista hand kapacitetsbrist.

(46) De olika tidsramarna för planering av trafikformerna bör säkerställa att även ansökningar om infrastrukturkapacitet som lämnas in efter det att den årliga tågplaneprocessen avslutats kan beaktas.

(47) För att säkerställa ett optimalt resultat för järnvägsföretagen är det önskvärt att kräva en undersökning av hur infrastrukturkapacitet utnyttjas i de fall där det krävs en samordning av önskemålen om kapacitet för att tillgodose användarnas behov.

(48) Med hänsyn till infrastrukturförvaltarnas monopolställning bör det krävas av dem att de undersöker tillgänglig infrastrukturkapacitet och metoder för att förstärka den, när användarnas önskemål inte kan tillgodoses vid förfarandet för tilldelning av kapacitet.

(49) Brist på information om andra järnvägsföretags önskemål och om begränsningar inom systemet kan göra det svårt för järnvägsföretag att optimera sina ansökningar om infrastrukturkapacitet.

(50) Det är viktigt att säkerställa en bättre samordning av tilldelningssystem för att göra järnvägen mer intressant för trafik som använder mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät och i synnerhet för internationell trafik. ***Det är i detta sammanhang önskvärt att det på sikt inrättas ett europeiskt regleringsorgan.*** **[Ändr. 35]**

(51) Det är viktigt att minska den snedvridning av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller mellan transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.

(52) Det är önskvärt att fastställa vilka delar av infrastrukturtjänsterna som är väsentliga för att en operatör ska kunna tillhandahålla en tjänst och bör tillhandahållas som motprestation till lägsta möjliga tillträdesavgifter.

(53) ***Ökade*** investeringar i järnvägsinfrastruktur – ***särskilt i befintlig sådan*** – är nödvändiga, och avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastrukturförvaltare incitament att göra lämpliga investeringar ekonomiskt lönsamma ***och miljömässigt hållbara***. **[Ändr. 36]**

(54) För att lämpliga och rättvisa nivåer för infrastrukturavgifter ska kunna fastställas behöver infrastrukturförvaltare bokföra och fastställa värdet på sina tillgångar och ha en klar uppfattning om kostnadsfaktorerna i driften av infrastrukturen.

(55) När beslut som rör transporter fattas bör hänsyn tas till externa kostnader, och det bör säkerställas att infrastrukturavgifter för järnväg kan bidra till internaliseringen av externa kostnader på ett samstämmigt och balanserat sätt för alla transportsätt.

(56) Det är viktigt att säkerställa att avgifterna för inrikes och internationell trafik tillåter att marknadens behov tillgodoses av järnvägen. Följaktligen bör infrastrukturavgifterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

(57) Den generella nivån på kostnadstäckningen via infrastrukturavgifter inverkar på hur höga statliga bidrag som behövs. Medlemsstaterna kan tänkas fordra olika nivåer av generell kostnadstäckning. Alla avgiftssystem bör dock möjliggöra att trafik som åtminstone kan täcka de extrakostnader den medför kan använda järnvägsnätet.

(58) Järnvägsinfrastruktur är till sin natur ett monopol. Det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastrukturförvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.

(58a) För att öka järnvägens andel av gods- och persontrafiken jämfört med andra transportsätt bör medlemsstaterna i samband med internaliseringen av externa kostnader se till att de differentierade avgifterna inte får negativa följder för infrastrukturförvaltarnas finansiella jämvikt. Om infrastrukturförvaltarna ändå lider förlust på grund av denna differentiering rekommenderas det att medlemsstaterna täcker skillnaden, med hänsyn tagen till bestämmelserna om statligt stöd. **[Ändr. 37]**

(59) ~~Utvecklingen av järnvägstransporterna bör uppnås bl.a. genom att de tillgängliga unionsinstrumenten används, dock utan att redan fastställda prioriteringar åsidosätts.~~ **[Ändr. 38]**

(60) Rabatter för järnvägsföretag måste motsvaras av faktiska administrativa kostnadsbesparingar, särskilt besparingar avseende transaktionskostnader. Rabatter kan också användas för att främja effektiv infrastrukturanvändning.

(61) ~~Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör ges incitament att minimera avbrott i trafik på järnvägsnätet.~~ **[Ändr. 39]**

Onsdagen den 16 november 2011

(62) ~~Tilldelningen av kapacitet är förbunden med en kostnad för infrastrukturförvaltaren och det bör krävas betalning för denna kostnad.~~ **[Ändr. 40]**

(63) Effektiv förvaltning och rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ~~ett~~ ***nationella*** regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av föreskrifterna i detta direktiv och som också kan fungera som besvärsorgan, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol. **[Ändr. 41]**

(64) Särskilda åtgärder krävs för att beakta vissa medlemsstaters särskilda geopolitiska och geografiska situation och den särskilda organiseringen av järnvägssektorn i flera medlemsstater samtidigt som den inre marknadens integritet säkerställs.

(65) ~~Kommissionen bör bemyndigas att anpassa bilagorna till detta direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, måste de antas som delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget.~~) ***För*** att ***säkerställa korrekt övervakning av järnvägsmarknaden och lämplig reglering när det gäller uttagande av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och tilldelning av infrastrukturkapacitet, bör befogenheten att anta*** akter i enlighet med artikel 290 i fördraget ***om Europeiska unionens funktionssätt EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på de kriterier och förfaranden som ska följas när det gäller marknadsövervakning, vissa delar av beskrivningen av järnvägsnätet, vissa principer för fastställande och uttag av avgifter, den tillfälliga nedsättningen av avgiften för tåg utrustade med ETCS (European Train Control System), vissa delar av kvalitetskraven på utförandet, de kriterier som ska följas avseende kraven på den som ansöker om infrastrukturkapacitet, tidsplanen för tilldelningsförfarandet, den föreskrivna bokföringen samt gemensamma principer och praxis för beslutsfattandet som utvecklats av regleringsorganen. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under det förberedande arbetet, även på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt***. **[Ändr. 42]**

(66) ~~De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (1).~~ ***För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av det här direktivet bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av*** kommissionens ***utövande av sina*** genomförandebefogenheter [2]. **[Ändr. 43]**

(67) I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen kan målen för detta direktiv, nämligen att främja utvecklingen av Europeiska unionens järnvägar, att fastställa de övergripande principerna för beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och att samordna de ordningar i medlemsstaterna som reglerar tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och avgifterna för användningen av denna, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, på grund av att sådan tillståndsgivning och driften av viktiga delar av järnvägsnäten har en uppenbar internationell aspekt, och med hänsyn till behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, och målen kan därför, till följd av deras transnationella konsekvenser, bättre uppnås av unionen. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

~~(1) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

(2) ***EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.***

(68) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör begränsas till de bestämmelser som utgör en avsevärd förändring jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är i huvudsak oförändrade föreligger enligt de tidigare direktiven.

(69) En medlemsstat som saknar järnvägsnät och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra detta direktiv. Sådana medlemsstater bör därför undantas från den skyldigheten.

(70) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning [1] uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i unionens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

(71) Detta direktiv bör inte påverka de tidsfrister som fastställs i del B i bilaga XI, inom vilka medlemsstaterna ska uppfylla tidigare direktiv.

(71a) Med hänvisning till Europaparlamentets resolutioner av den 12 juli 2007 [2] ***och den 17 juni 2010*** [3] ***om genomförandet av det första järnvägspaketet samt med hänvisning till genomförandet av direktiv 2001/12/EG bör kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag om särskiljande av förvaltningen av infrastrukturen från transportverksamheten senast vid utgången av 2012. Eftersom järnvägssektorn fortfarande inte har öppnats fullständigt bör kommissionen senast vid utgången av 2012 lägga fram ett lagstiftningsförslag om marknadsöppnande.*** **[Ändr. 44]**

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv fastställer

a) de tillämpliga reglerna för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och järnvägstransporter utförda av järnvägsföretag som är etablerade eller kommer att etableras i en medlemsstat, som anges i kapitel II.

b) de kriterier som ska tillämpas när en medlemsstat utfärdar, förnyar eller ändrar tillstånd som är avsedda för järnvägsföretag som är eller kommer att vara etablerade inom unionen, som anges i kapitel III.

c) de principer och förfaranden som ska tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, som anges i kapitel IV.

2. Detta direktiv gäller användning av järnvägsinfrastrukturen för inrikes och internationell järnvägstrafik.

[1] EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.
[2] EUT C 175 E, 10.7.2008, s. 551.
[3] EUT C 236 E, 12.8.2011, s. 125.

Onsdagen den 16 november 2011

Artikel 2

Undantag från tillämpningsområdet

1. Kapitel II är inte tillämpligt på järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik.

2. Medlemsstaterna får undanta följande företag från tillämpningsområdet för kapitel III:

a) Företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur utan förbindelse med det allmänna nätet.

b) Järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stads- eller förortstrafik på järnväg för personer.

c) Järnvägsföretag som enbart tillhandahåller regional godstrafik.

d) Företag som enbart utför godstransporter på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

2a. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 6, 7, 8 och 13 samt kapitel IV:

— ***Järnvägsföretag som enbart tillhandahåller godstrafiktjänster på järnvägsinfrastruktur som förvaltades av dessa företag före den …*** (*) ***som har en spårvidd som skiljer sig från det huvudsakliga järnvägsnätet i medlemsstaten och som är förbunden med en järnvägsinfrastruktur i ett tredjeland, förutsatt att den förvaltade infrastrukturen inte är identifierad i Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet*** ([1])**. [Ändr. 134 och 135]**

3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för kapitel IV:

a) Lokala och regionala fristående järnvägsnät för persontrafik.

b) Järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik.

c) Regionala järnvägsnät som utnyttjas för regional godstrafik uteslutande av ett järnvägsföretag som inte omfattas av punkt 1, till dess att en annan sökande ansöker om kapacitet på det järnvägsnätet.

d) Privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

e) Järnvägstransporter som transiterar genom unionen.

Medlemsstaterna får fastställa tidsperioder och tidsfrister för tidsplanen för kapacitetstilldelning som skiljer sig från dem som anges i artikel 43.2, bilaga VIII punkt 4) och bilaga IX punkterna 3, 4 och 5, för internationella tåglägen som ska fastställas i samarbete med infrastrukturförvaltare från tredjeländer i ett nätverk vars spårvidd skiljer sig från den normala inom järnvägsnätet i unionen. **[Ändr. 45]**

(*) Datumet för detta direktivs ikraftträdande.
([1]) EUT L 204, 5.8.2010, s. 1.

3a. Medlemsstaterna får från tillämpningen av artikel 31.5 undanta fordon som drivs eller som är avsedda att drivas till och från tredjeländer på ett nät vars spårvidd avviker från den normala i EU:s allmänna nät. **[Ändr. 46]**

4. Med undantag av artiklarna 6.1, 10, 11, 12 och 28 är detta direktiv inte tillämpligt på företag, vars verksamhet på järnväg är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom tunneln under Engelska kanalen och transportverksamhet i form av pendeltrafiktjänster genom tunneln under Engelska kanalen.

5. Medlemsstaterna får ~~undanta från tillämpligheten~~från tillämpningen av artiklarna 10, 11, 12 och 28 undanta varje transitförbindelse med järnväg genom unionen vilken börjar och slutar utanför unionens territorium.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1) "järnvägsföretag": varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med detta direktiv vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.

2) "infrastrukturförvaltare": varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering ***i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser***. Infrastrukturförvaltarens ***viktigaste*** uppgifter ~~med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag~~ ***är att fatta beslut om tilldelning av tåglägen, vilket innefattar både fastställande av tåglägen, bedömning av tillgänglighet och tilldelning av enskilda tåglägen, och att fatta beslut om infrastrukturavgifter, vilket innefattar fastställande och uttag av avgifterna, samt om infrastrukturinvesteringar***. **[Ändr. 47]**

2a) **regleringsorgan**: ***en myndighet som i en medlemsstat övervakar att den relevanta lagstiftningen tillämpas korrekt, som inte på något sätt deltar i det politiska beslutsfattandet och som är helt oberoende av företag, särskilt de företag som avses i leden 1 och 2.*** **[Ändr. 48]**

3) "järnvägsinfrastruktur": alla de anläggningar som finns förtecknade ~~i bilaga 1.A i kommissionens förordning (EEG) nr 2598/70 av den 18 december 1970 om vilka uppgifter som ska tas upp under de olika rubrikerna på blanketterna för redovisning i bilaga 1 till rådets förordning (EEG) nr 1108/70 av den 4 juni 1970 (1), vilka av tydlighetsskäl finns förtecknade~~ i bilaga I till det här direktivet. **[Ändr. 49]**

4) "internationell godstrafik": transporttjänst med tåg som passerar minst en gräns till en medlemsstat; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.

5) "internationell persontrafik": persontrafik där tåget passerar minst en medlemsstats gräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda medlemsstater; tåget får kopplas ihop och/eller isär och olika sektioner får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.

~~(1) EGT L 278, 23.12.1970, s. 1.~~

Onsdagen den 16 november 2011

6) "stads- och förortstrafik": transporter som utförs för att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storstadsregion samt transportbehov mellan denna storstadsregion och omgivande områden.

7) "regional trafik": transporter som utförs för att tillgodose transportbehoven i en region ***eller i gränsregioner***. **[Ändr. 50]**

8) transit: passage genom unionens territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på unionens territorium.

9) "tillstånd": en auktorisation som utfärdats av en medlemsstat till ett företag, enligt vilken dess kompetens att tillhandahålla järnvägstransporttjänster erkänns; denna kompetens får begränsas till utförande av särskilda slags transporttjänster.

10) "tillståndsmyndighet": det organ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd inom en medlemsstat.

11) "tilldelning": tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet av en infrastrukturförvaltare.

12) "sökande": ett järnvägsföretag och andra fysiska eller juridiska personer, såsom ~~till exempel~~ behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr 1370/2007 och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.

13) "överbelastad infrastruktur": en del av en infrastruktur där efterfrågan på infrastrukturkapacitet inte helt kan tillgodoses under vissa perioder ens efter en samordning av olika ansökningar om kapacitet.

14) "kapacitetsförstärkningsplan": en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som har lett till att en del av infrastrukturen förklaras som "överbelastad infrastruktur".

15) "samordning": det förfarande genom vilket infrastrukturförvaltaren och sökande~~n~~ ska försöka finna en lösning på situationer där det finns konkurrerande ansökningar om infrastrukturkapacitet.

16) "ramavtal": en rättsligt bindande allmän överenskommelse enligt offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilken fastställer rättigheterna och skyldigheterna för en sökande~~n~~ och infrastrukturförvaltaren i förhållande till den infrastrukturkapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplaneperiod.

17) "infrastrukturkapacitet": möjlighet att planera begärda tåglägen för en del av infrastrukturen under en viss period.

18) "järnvägsnät": hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare.

19) "beskrivning av järnvägsnät": en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgiftssystemen och för tilldelning av kapacitet, inbegripet annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.

20) "tågläge": den infrastrukturkapacitet som behövs för att köra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss period.

21) "tågplan": uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under den tid som tågplanen gäller.

KAPITEL II

UTVECKLING AV UNIONENS JÄRNVÄGAR

AVSNITT 1

Förvaltningsmässigt oberoende

Artikel 4

Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares oberoende ställning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av medlemsstaterna när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring ~~ska ha~~ har en oberoende ställning som innebär att de ska hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.

2. Infrastrukturförvaltaren ska med iakttagande av den ram och de specifika regler för avgifter och tilldelning som medlemsstaterna fastställer ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll.

2a. Infrastrukturförvaltarna ska ombesörja sina egna IT-tjänster för att säkerställa att kommersiellt känslig information skyddas på ett tillfredsställande sätt. **[Ändr. 51]**

2b. Medlemsstaterna ska också se till att både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte är helt oberoende av varandra ansvarar för sin egen personalpolitik. **[Ändr. 52]**

Artikel 5

Förvaltning av järnvägsföretagen enligt kommersiella principer

1. Medlemsstaterna ska göra det möjligt för järnvägsföretagen att anpassa sin verksamhet till marknaden och genomföra denna verksamhet på sina ledningsorgans ansvar för att kunna erbjuda effektiva och lämpliga transporter till lägsta möjliga kostnad för den servicekvalitet som krävs.

Järnvägsföretag ska drivas enligt de principer som gäller för kommersiella företag, oberoende av ägarförhållandena i järnvägsföretagen. Detta ska också gälla de åtaganden i fråga om allmän trafikplikt som ålagts dem av medlemsstater och för de avtal om allmän trafik som de sluter med de behöriga myndigheterna i staten.

2. Järnvägsföretag ska själva fastställa planer för sin verksamhet inklusive investeringar och ekonomiska program. Sådana planer ska utformas i syfte att uppnå ekonomisk jämvikt i företagen och i fråga om övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål för verksamheten. ~~I~~ De ska också ange metoden för uppnåendet av dessa mål.

3. Med beaktande av ~~riktlinjerna för den allmänna policyn~~ de allmänna politiska riktlinjer som utfärdas av varje medlemsstat och med hänsyn till nationella planer och kontrakt (som kan vara fleråriga) inklusive investeringar och ekonomiska planer, ska järnvägsföretag särskilt ha frihet att

Onsdagen den 16 november 2011

a) fastställa sin interna organisation utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 7, 29 och 39,

b) styra tillgången och marknadsföringen av tjänster och bestämma priserna för tjänsterna utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007,

c) fatta beslut om personal, tillgångar och upphandling,

d) utöka sin marknadsandel, utveckla ny teknologi och nya tjänster och införa nya metoder för driften,

e) etablera ny verksamhet inom områden som har anknytning till järnvägsdriften.

4. Om medlemsstaten direkt eller indirekt äger eller kontrollerar järnvägsföretaget ska dess kontrollrättigheter i förhållande till ledningen inte vara större än de ledningsrelaterade rättigheter som enligt nationell bolagsrätt tillerkänns aktieägare i privata aktiebolag. ~~Riktlinjer för policyn~~Politiska riktlinjer, som nämns i punkt 3, vilka staten kan fastställa för företag när det gäller utövande av aktieägarkontroll, ska endast vara av generell natur och får inte vara ett hinder för specifika affärsbeslut som fattas av ledningen.

AVSNITT 2

Särskiljande av förvaltningen av infrastrukturen från transportverksamheten och av olika typer av transportverksamheter

Artikel 6

Transparent särredovisning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar förs och offentliggörs dels för verksamhet som avser järnvägsföretags tillhandahållande av transporttjänster dels för verksamhet som avser förvaltningen av järnvägsinfrastruktur. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

2. Medlemsstaterna får även bestämma att denna åtskillnad kräver att det ska finnas speciella avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen och transporttjänster ska förvaltas av särskilda enheter ***i syfte att säkerställa konkurrensutvecklingen, fortsatta investeringar och ett kostnadseffektivt tjänstetillhandahållande i järnvägssektorn***.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultaträkningar och balansräkningar upprättas och offentliggörs å ena sidan för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransport på järnväg och, å andra sidan, för verksamhet som avser tillhandahållande av persontrafik. Allmänna medel som utbetalas till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska redovisas separat för varje avtal om allmän trafik i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

4. ***För att säkerställa fullständig transparens i infrastrukturkostnaderna ska*** bokföringen för de olika verksamhetsområdena som avses i punkterna 1 och 3 ska göras på ett sätt som medger övervakning av ~~förbudet mot överföring av allmänna medel från ett verksamhetsområde, för vilket de utbetalats, till ett annat~~ ***efterlevnaden av de punkterna och övervakning av användningen av inkomster från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet samt offentlig och privat finansiering till infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltarens intäkter ska inte under några omständigheter användas av ett järnvägsföretag eller ett organ eller företag som kontrollerar ett järnvägsföretag, eftersom detta kan stärka dess marknadsställning eller göra det möjligt för det att nå ekonomiska fördelar i förhållande till andra järnvägsföretag. Under överinseende av det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska denna punkt inte förhindra återbetalning, inbegripet betalning av marknadsmässig ränta, av det använda kapital som det organ eller företag som kontrollerar järnvägsföretaget ställt till infrastrukturförvaltarens förfogande.*** **[Ändr. 53]**

Artikel 7

Oberoende ifråga om en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de uppgifter, ~~enligt förteckningen i bilaga II,~~ som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen***, enligt definitionen i artikel 3.3,*** är beroende av, anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av organisatoriska strukturer måste det kunna påvisas att detta mål uppnåtts. ***För trafikledningen på järnvägsnätet krävs det dock ett effektivt samarbete mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.***

~~Bilaga II får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60.~~

Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta ansvaret för att bidra till utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis genom investeringar, underhåll och finansiering.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, ~~i juridisk mening~~ till sin rättsliga form och med avseende på organisation eller beslutsfattande, ska de uppgifter som beskrivs i avsnitt 3 och 4 i kapitel IV utföras av ett avgiftsorgan respektive av ett tilldelningsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag~~i juridisk mening och med avseende på~~ med avseende på rättslig form, organisation och beslutsfattande.

3. När det i bestämmelserna i avsnitt 2 och 3 i kapitel IV hänvisas till en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ska bestämmelserna anses vara tillämpliga på avgiftsorganet eller tilldelningsorganet för deras respektive behörighetsområden.

3a. Kommissionen ska senast den 31 december 2012 lägga fram ett förslag till direktiv med bestämmelser om särskiljandet av infrastrukturförvaltningen från transportförvaltningen samt ett förslag om öppnande av den nationella marknaden för persontrafik på järnväg som inte sänker järnvägstransporttjänsternas kvalitet och som upprätthåller den allmänna trafikplikten. **[Ändr. 54 och 137]**

AVSNITT 3

Förbättring av det finansiella läget

Artikel 8

Sund finansiering av infrastrukturförvaltaren

1. Medlemsstaterna ska utveckla sin nationella järnvägsinfrastruktur, när så är nödvändigt med hänsyn till unionens allmänna behov. För detta ändamål ska de senast ~~två år efter ikraftträdandet av detta direktiv~~ ***den …*** (*) ***och efter samråd med berörda parter och intressenter, inbegripet berörda lokala och regionala myndigheter, fackföreningar, fackliga samorganisationer och företrädare för användarna,*** offentliggöra en strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen i syfte att tillgodose framtida rörlighetsbehov på grundval av en sund och hållbar finansiering av järnvägssystemet. Strategin ska omfatta en period av minst ~~fem år~~ ***sju år*** och ska kunna förlängas.

2. ***När inkomsterna inte räcker för att möta infrastrukturförvaltarens finansiella behov ska medlemsstaterna, utan att det påverkar avgiftsbestämmelserna i artiklarna 31 och 32 i detta direktiv och*** med beaktande av artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget ~~får medlemsstaterna~~ också tilldela infrastrukturförvaltaren tillräckliga medel i förhållande till dess uppgifter, infrastrukturens storlek och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar.

(*) ***Datumet för detta direktivs ikraftträdande.***

Onsdagen den 16 november 2011

3. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av staten och med beaktande av den strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i punkt 1 ska infrastrukturförvaltaren anta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsplaner. Planen ska utformas för att säkerställa en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, och ett optimalt och effektivt tillhandahållande av infrastruktur, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhandahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål. Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att sökande rådfrågas ***på ett icke-diskriminerande sätt*** innan ~~verksamhetsplanen~~ ***investeringsplanen*** godkänns ***avseende villkoren för tillgång till och användning av, samt typ, tillhandahållande och utveckling av infrastrukturen***. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska avge ett icke bindande yttrande om huruvida verksamhetsplanen ~~är lämplig för uppnåendet av dessa mål~~ ***behandlar sökande på ett diskriminerande sätt***.

4. Medlemsstaterna ska ***säkerställa att det*** under normala verksamhetsförhållanden och över en period på högst ~~tre år säkerställa~~ ***två år råder*** balans i ~~en infrastrukturförvaltares~~ ***infrastrukturförvaltarens*** räkenskaper, så att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet ~~och statlig finansiering~~ ***, icke återbetalningspliktiga bidrag från privata källor och statlig finansiering, inbegripet förskottsbetalningar från staten i förekommande fall,*** åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen, inbegripet ~~förskottsbetalningar från staten i förekommande fall~~ ***hållbar finansiering av långsiktig förnyelse av tillgångar när så är lämpligt***. **[Ändr. 55]**

Utan att det påverkar ett eventuellt långsiktigt mål enligt vilket användarna ska täcka infrastrukturkostnaderna för alla transportsätt på grundval av en intermodal rättvis och icke-diskriminerande konkurrens får en medlemsstat kräva att infrastrukturförvaltaren balanserar sin redovisning utan statlig finansiering, när järnvägstransporterna kan konkurrera med andra transportsätt, inom ramverket för avgifter enligt artiklarna 31 och 32.

Artikel 9

Öppenhet i fråga om skuldlättnader

1. Utan att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd och i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget ~~.~~ ska medlemsstaterna använda lämpliga medel för att hjälpa till att minska skulderna hos offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag till en nivå som inte förhindrar en sund finansiell förvaltning och hjälpa till att förbättra deras finansiella situation.

2. För de ändamål som avses i punkt 1 ska medlemsstaterna kräva att en särskild återbetalningsenhet upprättas inom räkenskapsavdelningarna i sådana företag.

Enhetens balansräkning får, tills lånen är avvecklade, belastas med alla de lån som upptagits av företaget både för att finansiera investeringar och för att täcka driftskostnader som uppstått till följd av järnvägstransporter eller genom förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen. Skulder som härrör från dotterföretags verksamhet får inte medräknas.

3. Punkterna 1 och 2 gäller inte för skulder, eller räntor på sådana skulder, som företagen har ådragit sig efter den … (*) ~~den 15 mars 2001 eller dagen för anslutningen till unionen för medlemsstater som anslöt sig till unionen efter den 15 mars 2001~~ ***ikraftträdandet av detta direktiv***. **[Ändr. 56]**

AVSNITT 4

Tillgång till järnvägsinfrastruktur och till järnvägstjänster

Artikel 10

Villkor för tillgång till järnvägsinfrastruktur

1. Järnvägsföretag som omfattas av detta direktiv ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas tillträde till infrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransporttjänster. Detta ska inbegripa tillträde till järnvägsspår till hamnar.

(*) Datumet för detta direktivs ikraftträdande.

2. Järnvägsföretag som omfattas av detta direktiv ska beviljas rätt till tillträde till infrastrukturen i samtliga medlemsstater för att bedriva internationell persontrafik. Vid internationell persontrafik ska järnvägsföretagen ha rätt att ta upp passagerare vid varje station utmed den internationella sträckan och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat.

Rätten till tillträde till infrastrukturen i de medlemsstater i vilka andelen internationell passagerartrafik med tåg utgör mer än hälften av omsättningen för persontrafiken för järnvägsföretag i den medlemsstaten ska beviljas senast den 31 december 2011.

Efter begäran från relevanta behöriga myndigheter eller berörda järnvägsföretag ska det eller de relevanta regleringsorgan som avses i artikel 55 fastställa huruvida det huvudsakliga syftet med trafiken är att befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater.

Villkoren för tillgång till järnvägsinfrastruktur får under inga omständigheter leda till att det blir omöjligt för passagerare att få information om eller köpa en biljett för en resa från en plats till en annan, oavsett antalet järnvägsoperatörer som helt eller delvis bedriver persontrafik mellan dessa två platser. **[Ändr. 57]**

Kommissionen ~~får~~ ***ska, på grundval av regleringsorganens erfarenheter och senast den …*** (*)***,*** anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av denna punkt. Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med ***det granskningsförfarande som avses i*** artikel 64.3. **[Ändr. 58]**

Artikel 11

Begränsning av tillträdesrätten och av rätten att ta upp och lämna av passagerare

1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10 för trafik mellan en avreseplats och en bestämmelseplats vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmänna tjänster som överensstämmer med gällande unions~~lagstiftning~~rätt. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid varje station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, såvida inte utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster.

2. Huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster skulle äventyras ska avgöras av det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 på grundval av en objektiv ekonomisk analys och i förväg fastställda kriterier på begäran av

a) den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster,

b) varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,

c) infrastrukturförvaltaren, eller

d) det järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster.

(*) 18 månader efter detta direktivs ikraftträdande.

De behöriga myndigheterna och de järnvägsföretag som tillhandahåller de allmänna tjänsterna ska förse det eller de berörda regleringsorganen med de uppgifter som rimligen krävs för att fatta ett beslut. Regleringsorganet ska beakta de erhållna uppgifterna, i förekommande fall samråda med samtliga berörda parter, och meddela de berörda parterna sitt motiverade beslut ~~inom en i förväg fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter~~ ~~senast~~ inom ~~två månader~~ ***en månad*** efter att ha mottagit ~~alla relevanta uppgifter~~ ***den begäran som avses i punkt 2***. **[Ändr. 59]**

3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange inom vilken tidsperiod och på vilka villkor en omprövning av beslutet får begäras av

a) den eller de berörda behöriga myndigheterna,

b) infrastrukturförvaltaren,

c) det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmänna tjänster, eller

d) det järnvägsföretag som söker tillträde.

4. Kommissionen ~~får~~ ***ska, på grundval av regleringsorganens erfarenheter och senast den …*** (*) ~~***18 månader efter detta direktivs ikraftträdande,***~~ anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel. Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med ***det granskningsförfarande som avses i*** artikel 64.3. **[Ändr. 60]**

5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer inom samma medlemsstatstat längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befordra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i unionslagstiftningen före den 4 december 2007. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i 15 år, beroende på ~~vilket~~ vilken period som är kortast.

6. Medlemsstaterna ska se till att de beslut som avses i punkterna 1, 2, 3 och 5 kan bli föremål för rättslig prövning.

Artikel 12

Uttag av avgift av järnvägsföretag som bedriver persontrafik

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.2 får medlemsstaterna, på de villkor som fastställs i denna artikel, tillåta den myndighet som ansvarar för persontrafik på järnväg att ta ut en avgift av de järnvägsföretag som bedriver persontrafik för trafikering av linjer som faller under denna myndighets behörighet och som utförs mellan två stationer i denna medlemsstat.

I detta fall ska de järnvägsföretag som bedriver inrikes eller internationell persontrafik på järnväg omfattas av samma avgift för trafikering av linjer som faller under denna myndighets behörighet.

2. Avgiften är avsedd att kompensera denna myndighet för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmänna tjänster vilka tilldelats i enlighet med unionsrätten. De intäkter som en sådan avgift inbringar och som betalas i ersättning får inte överstiga vad som är nödvändigt för att helt eller delvis täcka kostnaden i samband med den aktuella skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter.

(*) 18 månader efter detta direktivs ikraftträdande.

3. Uttaget av avgiften ska vara förenligt med unionsrätten och i synnerhet iaktta principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet, särskilt vad gäller förhållandet mellan tjänstens genomsnittliga pris för passageraren och avgiftsnivån. De totala avgifter som tagits ut enligt denna punkt får inte äventyra den ekonomiska bärkraften för den persontrafik på järnväg som de tas ut på.

4. De berörda myndigheterna ska spara de uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa att avgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om detta.

Kommissionen ska göra en jämförande analys av metoderna för fastställande av avgifterna i medlemsstaterna, i syfte att ta fram en enhetlig beräkningsmetod för fastställande av avgifterna. **[Ändr. 61]**

Artikel 13

Villkor för tillgång till tjänster

1. ~~Järnvägsföretagen~~ ***Infrastrukturförvaltarna*** ska på ~~en icke-diskriminerande grundval ha rätt till~~ ***lika villkor tillhandahålla samtliga järnvägsföretag*** det minimipaket av tillträdestjänster som anges i punkt 1 i bilaga III.

2. ~~Tjänster~~ ***Tjänsteleverantörer*** ~~enligt punkt~~ ska ***på lika villkor tillhandahålla samtliga järnvägsföretag tillträde, inbegripet spårtillträde, till de*** tjänster ***som anges i***~~punkt 2~~ i bilaga III punkt 2 ~~ska tillhandahållas av alla tjänsteleverantörer på ett icke-diskriminerande sätt~~ ***och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar, under överinseende av regleringsorganet i enlighet med vad som anges i artikel 56***.

Om ~~tjänsteleverantören~~ ***en tjänsteleverantörsom avses i bilaga III punkt 2*** tillhör ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på minst en av de marknader för järnvägstransporttjänster för vilka anläggningen används, ska tjänsteleverantören vara organiserad på ett sådant sätt att den i ~~rättsligt och~~ organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutfattande är oberoende i förhållande till detta organ eller företag. ***Tjänsteleverantören och ett sådant organ eller företag ska ha separat redovisning, bl.a separata balans- och resultaträkningar.***

Järnvägsföretags begäran om tillträde till anläggningen för tjänster ***ska besvaras inom en period som fastslås av det nationella regleringsorganet och*** får avslås endast om det finns livskraftiga alternativ som gör det möjligt för dem att bedriva den berörda gods- eller persontrafiken på samma linje under ekonomiskt godtagbara förhållanden. ~~Det är tjänsteleverantören som ska bevisa att det finns ett livskraftigt~~ ***Sådana avslag ska skriftligen motiveras av tjänsteleverantören som också ska föreslå ett ekonomiskt och tekniskt genomförbart*** alternativ. ***Avslaget ska inte innebära att tjänsteleverantören måste investera i resurser eller anläggningar för att tillgodose alla ansökningar från järnvägsföretag.***

Om intressekonflikter uppstår ska tjänsteleverantören sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål. Om inget livskraftigt alternativ är tillgängligt, samtidigt som det inte är möjligt att tillgodose alla ansökningar om kapacitet för den berörda anläggningen på grundval av påvisade behov, ska det regleringsorgan som avses i artikel 55 på eget initiativ eller på grundval av ett klagomål ***från en sökande*** vidta lämpliga åtgärder***, med hänsyn tagen till samtliga berörda intressenters behov,*** för att säkerställa att en lämplig del av kapaciteten tilldelas andra järnvägsföretag än de som utgör en del av det organ eller företag som tjänsteleverantören ~~också~~ tillhör. Nybyggda underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar som utvecklats för ~~specifik~~ ny rullande materiel ***för höghastighetståg, omnämnda i kommissionens beslut 2008/232/EG av den 21 februari 2008 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende delsystemet Rullande materiel i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg*** ***([1]),*** får emellertid reserveras för användning av ett järnvägsföretag för en period av ~~fem år~~ ***tio år*** från det att de börjar tas i drift.

([1]) EUT L 84, 26.3.2008, s. 132.

Onsdagen den 16 november 2011

Om anläggningen för tjänster inte har varit i bruk under minst ~~två på varandra följande år~~ ***ett år och järnvägsföretag har låtit meddela tjänsteleverantören sitt intresse för denna anläggning på grundval av påvisade behov,*** ska dess ägare offentliggöra att driften av anläggningen kan leasas eller hyras ***som anläggning för järnvägstjänster, om inte tjänsteleverantören visar att en pågående omläggningsprocess hindrar att anläggningen används av ett järnvägsföretag***.

3. Om ~~infrastrukturförvaltaren~~ ***tjänsteleverantören*** erbjuder några av de tjänster som beskrivs som tilläggstjänster i bilaga III punkt 3 ska dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

4. Järnvägsföretagen kan begära ytterligare extra tjänster, som anges i i bilaga III punkt 4, från infrastrukturförvaltaren eller från andra l~~everantörer~~ ***tjänstetillhandahållller***. Infrastrukturförvaltaren är inte skyldig att tillhandahålla dessa tjänster.

~~5 Bilaga III får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60~~. **[Ändr. 62 och 162]**

AVSNITT 5

Gränsöverskridande överenskommelser

Artikel 14

Allmänna principer för gränsöverskridande överenskommelser

1. ~~Alla bestämmelser i gränsöverskridande överenskommelser mellan~~ Medlemsstater ska säkerställa att de gränsöverskridande överenskommelser som de ingår inte diskriminerar vissa ~~som diskriminerar mellan~~ järnvägsföretag, eller~~som~~ begränsar järnvägsföretags frihet att bedriva gränsöverskridande trafik, ~~ogiltigförklaras härmed~~. **[Ändr. 63]**

Dessa överenskommelser ska anmälas till kommissionen. Kommissionen ska granska sådana överenskommelsers förenlighet med detta direktiv och besluta i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 64.2 huruvida de berörda överenskommelserna får fortsätta att gälla. Kommissionen ska meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna.

2. Utan att det påverkar behörighetsfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna, i enlighet med unionens lagstiftning, ska förhandlingarna om och tillämpningen av gränsöverskridande överenskommelser mellan medlemsstater och tredjeländer omfattas av ett förfarande för samarbete mellan medlemsstater och kommissionen.

Kommissionen får anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera ~~det förfarande~~ ***de förfaranden*** som ska följas för ~~tillämpningen av denna punkt~~ ***det samarbete som avses i första stycket***. Dessa ~~åtgärder~~ ***genomförandeåtgärder***, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med ~~artikel 63.3~~ ***det rådgivande förfarande som avses i artikel 64.2***. **[Ändr. 64]**

AVSNITT 6

Kommissionens övervakningsuppgifter

Artikel 15

Marknadsövervakningens omfattning

1. Kommissionen ska vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska***, sociala*** och ekonomiska förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen***, inbegripet sysselsättningsutvecklingen, samt efterlevnaden av relevant unionsrätt på området för*** europeiska järnvägstransporter~~na~~.

2. I detta sammanhang ska kommissionen till sitt arbete nära knyta företrädare för medlemsstaterna***, även företrädare för de regleringsorgan som avses i artikel 55,*** och företrädare för de berörda sektorerna, ***bl.a. berörda lokala och regionala myndigheter, järnvägssektorns arbetsmarknadsparter och användarna***, ~~även användarna,~~ för att dessa bättre ska kunna övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder. ***Kommissionen ska även göra Europeiska järnvägsbyrån delaktig där så är lämpligt.***

3. Kommissionen ska övervaka användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn, särskilt fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, investeringar i järnvägsinfrastruktur, utveckling i fråga om järnvägstransporttjänsters priser och kvalitet, järnvägstransporttjänster som omfattas av avtal om allmän trafik, tillståndsgivning***, graden av marknadsöppnande, sysselsättning och sociala förhållanden*** samt graden av harmonisering***, särskilt avseende sociala rättigheter,*** mellan och inom medlemsstaterna ~~som utvecklas~~. ~~Den ska säkerställa aktiv samverkan mellan medlemsstaternas respektive regleringsorgan.~~

4. Kommissionen ska ~~regelbundet~~ ***vartannat år*** rapportera till Europaparlamentet och rådet om

a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik ***och järnvägsanknutna tjänster, inklusive graden av marknadsöppnande***,

b) grundförutsättningarna, däribland för kollektivtrafik på järnväg,

ba) sysselsättningsutvecklingen samt arbetsförhållandena och de sociala förhållandena i sektorn,

c) läget för det europeiska järnvägsnätet,

d) utnyttjandet av tillträdesrätt,

e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,

f) begränsningar i infrastrukturen,

g) behovet av lagstiftning.

5. För kommissionens marknadsövervakning ska medlemsstaterna på årlig basis tillhandahålla ~~den~~ ***följande*** information som anges i bilaga IV samt alla andra erforderliga uppgifter som begärs av kommissionen:

a) Utveckling av järnvägstransporternas effektivitet och ersättning för allmän trafikplikt.

b) Graden av marknadsöppnande och rättvis konkurrens i varje medlemsstat och järnvägsföretagens modala andel av samtliga transporter.

c) De resurser och den verksamhet som regleringsorganen tar i anspråk i sin egenskap som besvärsorgan.

d) Relevant utveckling avseende omstrukturering av redan etablerade järnvägsföretag och antagande/genomförande av nationella transportstrategier under det gångna året.

Onsdagen den 16 november 2011

e) Viktiga utbildningsinitiativ/utbildningsåtgärder avseende järnvägstransporter i en medlemsstat under det gångna året.

f) Sysselsättning och sociala förhållanden hos järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra företag vid utgången av det gångna året.

g) Investeringar i höghastighetsnätet under det gångna året.

h) Järnvägsnätets längd vid slutet av det gångna året.

i) Avgifter för tillträde till järnvägsspår under det gångna året.

j) Förekomst av ett system för verksamhetsstyrning, som inrättats i enlighet med artikel 35 i detta direktiv.

k) Antal aktiva tillstånd som utfärdats av den behöriga nationella myndigheten.

l) Status för ERTMS-utbyggnad.

m) Antal tillbud, olyckor och allvarliga olyckor i enlighet med definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar [23]***, som inträffat i järnvägsnätet under det gångna året.***

n) Annan relevant utveckling.

o) Utvecklingen av underhållsmarknader och graden av marknadsöppnande för underhållstjänster.

Bilaga IV får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter ***i syfte att uppdatera den information som krävs för övervakning av järnvägsmarknaden*** i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60***a***. **[Ändr. 65]**

KAPITEL III

TILLSTÅND FÖR JÄRNVÄGSFÖRETAG

AVSNITT 1

Organ med ansvar för utfärdande av tillstånd

Artikel 16

Organ med ansvar för utfärdande av tillstånd

Varje medlemsstat ska utse det organ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd och för att de åligganden som följer av detta kapitel uppfylls.

Det organ som utses ska inte själv tillhandahålla järnvägstransporttjänster och ska vara oberoende i förhållande till företag eller enheter som gör detta.

[23] EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

AVSNITT 2

Villkor för erhållande av tillstånd

Artikel 17

Allmänna krav

1. Ett järnvägsföretag ska vara berättigat att ansöka om tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat, under förutsättning att medlemsstater eller medborgare i medlemsstater sammanlagt äger mer än 50 % av detta järnvägsföretag och i praktiken kontrollerar det, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera mellanliggande företag, om inte annat föreskrivs i en överenskommelse med ett tredjeland i vilken unionen är en part.

2. Medlemsstaterna ska inte utfärda tillstånd eller förlänga dessas giltighet om kraven enligt detta kapitel inte uppfylls.

3. Järnvägsföretag som uppfyller de krav som ställs i detta kapitel har rätt att få tillstånd.

4. Inget järnvägsföretag ska tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster som faller inom tillämpningsområdet för detta kapitel såvida det inte har beviljats ett lämpligt tillstånd för ifrågavarande slag av tjänster.

Ett sådant tillstånd ska emellertid inte i sig berättiga innehavaren till tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

5. Kommissionen ~~får~~ ***ska*** anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera ~~det förfarande~~ ***de förfaranden*** som ska följas för ~~tillämpningen av denna artikel, inklusive användningen~~ ***tillståndsgivning och införande*** av en gemensam mall för tillstånd ***i enlighet med de krav som anges i avsnitt 2***. Dessa ~~åtgärder~~ ***genomförandeåtgärder***, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med ~~artikel 63.3~~ ***det rådgivande förfarande som avses i artikel 64.2***. **[Ändr. 66]**

Artikel 18

Villkor för erhållande av ett tillstånd

Ett järnvägsföretag måste innan dess verksamheter påbörjas kunna visa för den berörda medlemsstatens tillståndsmyndigheter att det vid varje tidpunkt kommer att kunna uppfylla de krav med avseende på gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar som räknas upp i artiklarna 19 till 22.

För dessa syften ska varje företag som ansöker som tillstånd tillhandahålla all relevant information.

Artikel 19

Krav avseende gott anseende

Medlemsstaterna ska definiera villkoren för att kraven på gott anseende ska anses vara uppfyllda för att ~~garantera~~ säkerställa att det järnvägsföretag som ansöker om tillstånd eller de personer som ansvarar för dess skötsel

a) inte har dömts för allvarliga brott, inklusive brott på det ekonomiska området,

b) inte har varit föremål för konkursförfarande,

Onsdagen den 16 november 2011

c) inte har dömts för allvarliga överträdelser av särskild lagstiftning som är tillämplig på transporter,

d) inte har dömts för ~~allvarlig eller upprepad~~ ***någon*** underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt lagstiftningen om ***säkerhet,*** arbetarskydd ***och hälsa,*** eller skyldigheter enligt tullagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som ska genomgå tullförfaranden. **[Ändr. 67]**

Artikel 20

Krav avseende ekonomisk förmåga

1. Kraven på ekonomisk förmåga är uppfyllda om ett järnvägsföretag som ansöker om tillstånd kan visa att det är i stånd att uppfylla sina ~~verkliga~~ nuvarande och eventuella skyldigheter, som bedömts föreligga på grundval av realistiska antaganden, under en period av tolv månader. ***Tillståndsmyndigheten ska kontrollera ekonomisk förmåga med hjälp av järnvägsföretagets årsredovisningar eller, såvitt det avser företag som ansöker om tillstånd men inte kan förete årsredovisningar, med hjälp av balansräkningen.*** **[Ändr. 68]**

2. För dessa syften ska varje ansökan om tillstånd åtminstone åtföljas av ~~de~~ närmare upplysningar ~~som anges i bilaga V~~ ***om följande aspekter:***

a) Tillgängliga medel, inklusive bankmedel, beviljade checkräkningskrediter och lån.

b) Medel och tillgångar som kan användas som säkerhet.

c) Rörelsekapital.

d) Relevanta kostnader, inklusive inköpskostnader eller förskottsbetalningar som är redovisade för fordon, mark, byggnader, anläggningar och rullande materiel.

e) Företagets fasta kostnader.

f) Skatter och sociala avgifter. **[Ändr. 69]**

3. Tillståndsmyndigheten får inte anse att en sökande uppfyller kraven på ekonomisk förmåga om den som en följd av sin verksamhet har betydande skulder med avseende på skatter och sociala avgifter. **[Ändr. 70]**

4. Tillståndsmyndigheten får framför allt begära att ett expertutlåtande och lämpliga handlingar som upprättats av en bank, en sparbank, en revisor eller en auktoriserad revisor överlämnas. Dessa dokument måste inbegripa information avseende de förhållanden som avses i punkt 2 a-f i denna artikel. **[Ändr. 71]**

~~Bilaga V får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60.~~ **[Ändr. 72]**

Artikel 21

Krav på yrkesmässig kompetens

Kraven på yrkesmässig kompetens är uppfyllda då det järnvägsföretag som ansöker om tillstånd kan visa att det förfogar eller kommer att förfoga över en ledningsorganisation som har den kunskap eller erfarenhet som är nödvändig för att utöva en säker och pålitlig operativ kontroll och tillsyn över den typ av verksamhet som specificeras i tillståndet. ***Företaget ska när ansökan görs även visa att det innehar ett säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.*** **[Ändr. 73]**

Artikel 22

Krav avseende civilrättsligt ansvar

Utan att det påverkar tillämpningen av kapitel III i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer ([24]) ska ett järnvägsföretag vara tillräckligt försäkrat ***eller ha garantier på marknadsmässiga villkor*** för att enligt nationell och internationell lagstiftning täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor, särskilt avseende gods, post eller tredje part. ***Nivån på vad som anses vara en lämplig täckningsgrad får variera för att beakta tjänsternas särdrag, särskilt för järnvägsverksamhet som bedrivs för kulturella ändamål eller museiändamål på det allmänna järnvägsnätet.*** **[Ändr. 140]**

AVSNITT 3

Tillståndets giltighet

Artikel 23

Rumslig och tidsmässig giltighet

1. Ett tillstånd ska vara giltigt inom hela unionens territorium.

2. Ett tillstånd ska vara giltigt så länge som järnvägsföretaget uppfyller de skyldigheter som anges i detta kapitel. Tillståndsmyndigheten får emellertid föreskriva regelbunden omprövning. I så fall ska omprövningen genomföras minst vart femte år.

3. Särskilda bestämmelser som reglerar ett tillstånds tillfälliga upphörande eller återkallelse får införlivas i tillståndet.

Artikel 24

Tillfälligt tillstånd, tillfällig indragning och godkännande

1. I fall då det föreligger allvarliga tvivel med avseende på huruvida ett järnvägsföretag som tillståndsmyndigheten har beviljat tillstånd efterlever kraven i avsnitt 2 och 3 i detta kapitel, särskilt kraven i artikel 18, får tillståndsmyndigheten vid varje tidpunkt kontrollera huruvida järnvägsföretaget verkligen efterlever dessa krav.

I fall då en tillståndsmyndighet är förvissad om att ett järnvägsföretag inte längre kan uppfylla kraven ska den tills vidare dra in eller återkalla tillståndet.

2. I fall där en tillståndsmyndighet i en medlemsstat konstaterar att det föreligger allvarliga tvivel med avseende på efterlevnaden av kraven i detta kapitel från ett sådant järnvägsföretags sida, till vilket tillstånd har utfärdats av en annan medlemsstats tillståndsmyndighet, ska den utan dröjsmål underrätta den senare myndigheten.

3. Utan hinder av punkt 1, i fall där ett tillstånd tillfälligt dragits in eller återkallats på grund av bristande efterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga, får tillståndsmyndigheten bevilja ett tillfälligt tillstånd medan järnvägsföretaget omorganiseras, förutsatt att säkerheten inte äventyras. Ett tillfälligt tillstånd kan emellertid inte vara giltigt för mer än sex månader från den dag det beviljades.

4. När ett järnvägsföretag har upphört med verksamheten under sex månader eller inte har påbörjat verksamheten inom sex månader efter det att tillståndet meddelades får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in eller att tillståndet tillfälligt ska dras in.

([24]) EUT L 315, 3.12.2007, s. 14.

Vad gäller påbörjandet av verksamhet får järnvägsföretaget begära att en längre tidsfrist fastställs med beaktande av den speciella arten av de tjänster som tillhandahålls.

5. I händelse av en förändring som påverkar ett järnvägsföretags rättsliga ställning, särskilt i händelse av ett samgående eller övertagande, får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in. Järnvägsföretaget i fråga får fortsätta med verksamheten såvida inte tillståndsmyndigheten beslutar att säkerheten är i fara. I sådana fall ska skälen för ett sådant beslut anges.

6. I fall där ett järnvägsföretag avser att göra betydande ändringar av, eller utvidga, sina verksamheter ska dess tillstånd åter inges till tillståndsmyndigheten för omprövning.

7. Tillståndsmyndigheten får inte tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller dylikt har inletts att behålla sitt tillstånd om myndigheten är övertygad om att det inte föreligger några realistiska möjligheter att åstadkomma en tillfredsställande finansiell omstrukturering inom rimlig tid.

8. När en tillståndsmyndighet utfärdar, tillfälligt drar in, återkallar eller ändrar ett tillstånd ska den berörda medlemsstaten omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska omedelbart informera de andra medlemsstaterna.

Artikel 25

Förfarande för meddelande av tillstånd

1. Förfarandena för meddelande av tillstånd ska offentliggöras av den berörda tillståndsmyndigheten, som ska informera Europeiska järnvägsbyrån om detta.

2. Tillståndsmyndigheten ska besluta över en ansökan så snart som möjligt, men inte senare än tre månader efter det att all relevant information, i synnerhet de upplysningar som anges i bilaga V, har ingetts. Tillståndsmyndigheten ska beakta all tillgänglig information. Beslutet ska utan dröjsmål meddelas till det järnvägsföretag som har ansökt om tillstånd. Ett avslag ska ange de skäl som det grundar sig på.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att tillståndsmyndighetens beslut kan göras till föremål för domstolsprövning.

KAPITEL IV

UTTAG AV AVGIFTER FÖR UTNYTTJANDE AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR OCH TILLDELNING AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURKAPACITET

AVSNITT 1

Allmänna principer

Artikel 26

Effektivt utnyttjande av infrastrukturkapacitet

Medlemsstaterna ska säkerställa att avgiftssystemen och systemen för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet är förenliga med principerna i detta direktiv, och att infrastrukturförvaltare sålunda ges möjlighet att marknadsföra den tillgängliga infrastrukturkapaciteten och använda den så effektivt som möjligt.

Artikel 27

Beskrivning av järnvägsnätet

1. Infrastrukturförvaltaren ska efter samråd med berörda parter, inklusive det regleringsorgan som avses i artikel 55, upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som kan erhållas till en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet av beskrivningen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras på minst två av unionens officiella språk***, varav ett ska vara engelska***. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet ska göras tillgängligt gratis i elektroniskt format via Europeiska järnvägsbyråns webbportal. **[Ändr. 75]**

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken typ av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag. Den ska innehålla ***följande*** information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen och till anläggningar för tjänster: ~~Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga VI.~~

a) Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillgång till och villkoren för att få tillträde till denna.

b) Ett avsnitt om principerna för avgifter och taxor.

c) Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. Tjänsteleverantörer som inte styrs av infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla information om avgifter för tillgång till anläggningen och för tillhandahållandet av tjänster, och information om tekniska tillträdesvillkor som ska tas med i beskrivningen av järnvägsnätet.

d) Ett avsnitt med information angående den ansökan om tillstånd som avses i artikel 25 och säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med direktiv 2004/49/EG.

e) Ett avsnitt med information om förfaranden för tvistlösning och överklagande avseende tillgång till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster och avseende den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35.

f) Ett avsnitt med information om tillgång till och avgifter för anläggningar för tjänster som anges i bilaga III.

g) Ett modellavtal för ingående av ramavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande i enlighet med artikel 42.

Informationen i beskrivningen av järnvägsnätet ska uppdateras varje år och vara förenlig med eller hänvisa till de register över infrastruktur som ska offentliggöras i enlighet med artikel 35 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen [1]***. Infrastruktur som inte underhålls på lämpligt sätt och vars kvalitet försämras ska i god tid rapporteras till användarna.***

Informationen i leden a–g får ändras och specificeras av kommissionen i enlighet med bilaga VI i ljuset av gjorda erfarenheter till följd av det förfarande som avses i artikel 60a. **[Ändr. 76]**

Bilaga VI får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60***a***.

(1) EUT L 191, 18.7.2008, s. 1

3. Beskrivningen av järnvägsnätet ska uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

4. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.

Artikel 28

Överenskommelser mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter ska i enlighet med offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskommelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskommelser ska vara icke-diskriminerande och medge insyn samt stå i överensstämmelse med bestämmelserna i detta direktiv.

AVSNITT 2

Infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster

Artikel 29

Fastställande och uppbörd av avgifter

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4.

Med beaktande av villkoret om förvaltningsmässigt oberoende ska medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera detta till infrastrukturförvaltaren.

Medlemsstaterna ska säkerställa att ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter offentliggörs i beskrivningen av järnvägsnätet.

Utan att det påverkar infrastrukturförvaltarens oberoende ställning enligt artikel 4, och förutsatt att det rör sig om en rättighet som direkt och grundlagsenligt har tilldelats åtminstone två år innan detta direktiv trädde i kraft, får det nationella parlamentet granska och vid behov se över nivån på de avgifter som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Vid en sådan eventuell översyn ska man se till att avgifterna är förenliga med detta direktiv liksom med ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter. **[Ändr. 141/rev]**

Infrastrukturförvaltaren ska fastställa och uppbära avgiften för utnyttjande av infrastruktur.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att möjliggöra tillämpning av effektiva avgiftssystem för järnvägstrafiktjänster som utnyttjar mer än ett järnvägsnät. Infrastrukturförvaltare ska särskilt verka för att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationell järnvägstrafik och effektiv användning av järnvägsnäten.

Medlemsstaterna ska säkerställa att företrädare för infrastrukturförvaltare vars avgiftsbeslut berör andra infrastrukturer samarbetar för att ***gemensamt*** samordna avgifterna eller för att ta ut avgifter för användning av relevant infrastruktur på internationell nivå. **[Ändr. 77]**

3. Med undantag för de speciella arrangemang som avses i artikel 32.2 ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

4. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och icke-diskriminerande för olika järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på en liknande del av marknaden och att de avgifter som faktiskt tillämpas uppfyller de regler som fastställts i beskrivningen av järnvägsnätet.

5. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahållit.

Artikel 30

Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Infrastrukturförvaltarna ska ges incitament att, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och upprätthållande och förbättring av kvaliteten på infrastrukturtjänsten, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifter.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa genomförandet av punkt 1 genom ett avtal mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren för en period på minst ~~fem år~~ ***sju år*** varigenom den statliga finansieringen tilldelas.

3. Kontraktsvillkoren och de betalningsvillkor som överenskommits för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren ska avtalas i förväg och gälla hela kontraktstiden.

Grundläggande principer och parametrar i sådana avtal fastställs i bilaga VII~~, vilken får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60~~.

Medlemsstaterna ska samråda med berörda parter minst en månad innan avtalet undertecknas samt offentliggöra det inom en månad efter det att det har ingåtts.

Infrastrukturförvaltaren ska sörja för att dess verksamhetsplan är förenlig med bestämmelserna i avtalet.

~~Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska bedöma huruvida infrastrukturförvaltarens planerade inkomster på medellång till lång sikt är lämpliga för att man ska kunna uppnå de överenskomna prestandamålen, och ska utfärda relevanta rekommendationer, senast en månad innan avtalet undertecknas.~~

~~Den behöriga myndigheten ska ge motiveringar till regleringsorganet om den har för avsikt att frångå dessa rekommendationer.~~ **[Ändr. 78]**

4. Infrastrukturförvaltare ska upprätta och föra en förteckning över de tillgångar de förvaltar, vilken ska innehålla en aktuell värdering av dessa tillgångar liksom närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

5. Infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören ska fastställa en metod för hur kostnader ska fördelas mellan de olika tjänster som erbjuds enligt bilaga III och mellan typer av j~~ärnvägsfordon~~ rullande materiel, på grundval av bästa tillgängliga kunskap om kostnadskausalitet och principerna för fastställande och uttag av avgifter enligt artikel 31. Medlemsstaterna får kräva godkännande i förväg. Metoden ska uppdateras med jämna mellanrum så att den motsvarar bästa internationella praxis.

Onsdagen den 16 november 2011

Artikel 31

Principer för fastställande och uttag av avgifter

1. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och av anläggningar för tjänster ska betalas till infrastrukturförvaltaren respektive tjänsteleverantören och användas för att finansiera deras verksamheter.

2. Medlemsstaterna ska kräva att infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören tillhandahåller regleringsorganet all nödvändig information om de avgifter som tas ut. Infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören måste i detta avseende kunna visa för varje järnvägsföretag att de avgifter för infrastrukturen och för tjänster som järnvägsföretaget verkligen faktureras enligt artiklarna 30–37 överensstämmer med de metoder, regler och i tillämpliga fall nivåer som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 4 eller 5 i denna artikel eller artikel 32 ska avgiften för minimipaketet fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs, i enlighet med bilaga VIII punkt 1.

Bilaga VIII punkt 1 får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i ~~artikel 60~~ ***artikel 60a***.

4. En extra avgift får inbegripas i infrastrukturavgifterna för att visa att det föreligger en brist på kapacitet i fråga om identifierbara delar av infrastrukturen under perioder av överbelastning.

5. ~~När avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter tillåts i unionslagstiftningen för godstransport på väg ska~~ Infrastrukturavgifterna ***ska*** modifieras för att ta hänsyn till kostnaden för bullereffekter som orsakas av tågdriften i enlighet med bilaga VIII punkt 2. ***Sådana modifieringar av infrastrukturavgifterna ska tillåta kompensation för investeringar i eftermodifiering av rullande materiel med den mest ekonomiskt lönsamma bromsteknik som är tillgänglig och som har låga bullernivåer. Medlemsstaterna ska se till att införandet av sådana differentierade avgifter inte inverkar negativt på infrastrukturförvaltarens ekonomiska jämvikt. Reglerna för europeisk medfinansiering ska ändras så att det blir möjligt att medfinansiera eftermodifiering av rullande materiel för att minska buller, såsom redan är fallet när det gäller ERTMS.***

Bilaga VIII punkt 2 får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i ~~artikel 60~~ ***artikel 60a***, i synnerhet för att specificera faktorerna i differentierade infrastrukturavgifter ***förutsatt att detta inte snedvrider konkurrensen inom järnvägssektorn eller gentemot vägtransportsektorn till förfång för järnvägssektorn***.

Infrastrukturavgifterna får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för annan miljöpåverkan som driften av tåg förorsakar och som inte nämns i bilaga VIII punkt 2. Varje sådan ändring, som kan säkerställa internaliseringen av externa kostnader för luftföroreningar som släpps ut som ett resultat av tågdriften, ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

Uttag av andra miljökostnader som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren får ske endast under förutsättning att sådana uttag ~~tillåts~~ ***tillämpas*** i unions~~lagstiftningen~~rätten för godstransport på väg. Om fastställande och uttag av dessa miljökostnader för godstransport på väg inte tillåts i unionslagstiftningen får sådana ändringar inte resultera i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Om fastställande och uttag av miljökostnader leder till extra intäkter ska medlemsstaterna besluta hur dessa intäkter ska användas ***till förmån för transportsystemen***. De relevanta myndigheterna ska spara erforderliga uppgifter för att säkerställa att miljöavgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska regelbundet informera kommissionen om detta. **[Ändr. 79]**

6. För att undvika oönskade oproportionerliga variationer får de avgifter som anges i punkterna 3, 4 och 5 fastställas på en genomsnittsnivå beräknad på en rimlig spridning av järnvägstrafik och tider. Den relativa storleken på infrastrukturavgifterna ska dock stå i proportion till de kostnader som kan hänföras till tjänsterna.

7. Det tillhandahållande av tjänster som avses i bilaga III punkt 2 ska inte omfattas av denna artikel. Den avgift som tas ut för sådana tjänster får dock under inga förhållanden överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten, plus en rimlig vinst.

8. Om de tjänster som i bilaga III punkterna 3 och 4 anges som tilläggstjänster eller extra tjänster endast tillhandahålls av en leverantör ska den avgift som tas ut för denna tjänst inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, plus en rimlig vinst.

9. Avgifter får tas ut för kapacitet som används för underhåll av infrastruktur. Dessa avgifter ska inte överstiga den minskade nettointäkt för infrastrukturförvaltaren som förorsakas av underhållet.

10. Tjänsteleverantören vid anläggningen för tillhandahållande av de tjänster som anges i bilaga III punkterna 2, 3 och 4 ska förse infrastrukturförvaltaren med den information om avgifter som ska inkluderas i beskrivningen av järnvägsnätet i enlighet med artikel 27.

Artikel 32

Undantag från principerna för avgifter

1. För att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltarens kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, ***tillåta infrastrukturförvaltaren att*** fastställa prishöjningar på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrens~~kraft~~ säkerställs~~, särskilt för internationella godstransporter med järnväg~~ ***i järnvägssektorn***. Avgiftssystemet ska respektera de produktivitetsökningar som järnvägsföretagen uppnått.

Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

Innan en medlemsstat godkänner en sådan prishöjning ska den säkerställa att infrastrukturförvaltaren utvärderar prishöjningens relevans för specifika marknadssegment. Den förteckning över marknadssegment som fastställts av infrastrukturförvaltaren ska åtminstone omfatta följande tre segment: godstrafik, persontrafik inom ramen för ett avtal om allmän trafikplikt samt övrig persontrafik. Infrastrukturförvaltare får ytterligare dela upp marknadssegment.

Marknadssegment inom vilka järnvägsföretag för närvarande inte bedriver trafik, men inom vilka de kan komma att tillhandahålla tjänster under giltighetstiden för avgiftssystemet, ska också fastställas. Infrastrukturförvaltaren ska inte inkludera en prishöjning i avgiftssystemet för dessa marknadssegment.

Onsdagen den 16 november 2011

Förteckningen över marknadssegment ska offentliggöras i beskrivningen av järnvägsnätet och den ska ses över minst vart femte år.

~~Dessa~~ ***Ytterligare*** marknadssegment ska fastställas i enlighet med ~~de kriterier~~ ***det förfarande*** ~~som fastläggs i punkt 3 i~~ bilaga VIII punkt 3 ~~efter förhandsgodkännande från regleringsorganet. För marknadssegment där det inte finns någon trafik får prishöjningar inte inkluderas i avgiftssystemet~~.

~~Punkt 3 i bilaga VIII får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60.~~

1a. Infrastrukturförvaltarna får vid godstransporter från och till tredjeländer som drivs på ett järnvägsnät vars spårvidd avviker från spårvidden på unionens huvudjärnvägsnät fastställa högre avgifter för att uppnå full täckning för sina kostnader.

2. För särskilda framtida investeringsprojekt, eller särskilda investeringsprojekt som har avslutats efter 1988, får infrastrukturförvaltaren fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten eller båda och annars inte skulle kunna företas eller ha företagits. En sådan avgiftsordning får även inbegripa överenskommelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar.

3. Tåg som utrustats med ETCS och som går i trafik på linjer som är utrustade med nationella system för trafikstyrning och signalering ska medges en tillfällig nedsättning av infrastrukturavgiften i enlighet med bilaga VIII punkt 5. ***Infrastrukturförvaltaren ska kunna säkerställa att en sådan nedsättning inte leder till inkomstförlust. Denna nedsättning ska kompenseras genom högre avgifter på samma järnvägslinje för tåg som inte utrustats med ETCS.***

Punkt 5 i bilaga VIII får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i ~~artikel 60~~ ***artikel 60a i syfte att ytterligare främja ERTMS***.

4. För att förhindra diskriminering ska det säkerställas att varje infrastrukturförvaltares genomsnittliga och marginella avgifter för likvärdigt utnyttjande av infrastrukturen är jämförbara och att jämförbara tjänster inom samma marknadssegment är belagda med samma avgifter. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet visa att avgiftssystemen uppfyller dessa krav om detta är möjligt utan att konfidentiell företagsinformation avslöjas.

5. Om en infrastrukturförvaltare har för avsikt att ändra de grunddrag i avgiftssystemet som avses i punkt 1 ska han offentliggöra detta senast tre månader före utgången av tidsfristen för offentliggörande av beskrivningen av järnvägsnätet enligt artikel 27.4.

Medlemsstaterna får besluta att offentliggöra det ramverk och de regler för fastställande och uttag av avgifter som specifikt ska gälla för internationell godstrafik till och från tredjeländer på ett järnvägsnät vars spårvidd avviker från spårvidden på unionens huvudjärnvägsnät med andra instrument och tidsfrister än dem som föreskrivs i artikel 29.1, om detta krävs för att säkerställa sund konkurrens. **[Ändr. 80]**

Artikel 33

Rabatter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102, 106 och 107 i EUF-fördraget, och trots den direktkostnadsprincip som fastställs i artikel 31.3 i detta direktiv, ska varje rabatt på de avgifter som infrastrukturförvaltaren debiterar järnvägsföretag för en tjänst vara förenlig med de villkor som anges i den här artikeln.

2. Med undantag av vad som sägs i punkt 3 ska rabatter begränsas till den faktiska besparingen av administrativa kostnader för infrastrukturförvaltaren. När rabattnivåer bestäms får hänsyn inte tas till de kostnadsbesparingar som redan medräknats i den påförda avgiften.

3. Infrastrukturförvaltarna får införa program, som är tillgängliga för alla användare av infrastrukturen för bestämda trafikflöden, med tidsbegränsade rabatter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till användning av avsevärt underutnyttjade linjer.

4. Rabatter får endast gälla avgifter som tas ut för ett bestämt infrastrukturavsnitt.

5. Likartade rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabattsystem ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla järnvägsföretag.

Artikel 34

System för ersättning av icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader

1. Medlemsstaterna får införa ett tidsbegränsat system för ersättning för användning av järnvägsinfrastruktur för bevisligen icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader i konkurrerande transportslag i den mån dessa kostnader överstiger motsvarande kostnader för järnvägen.

2. Om ett järnvägsföretag som får ersättning har ensamrätt, ska ersättningen åtföljas av jämförbara förmåner till användarna.

3. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna ska offentliggöras. Det ska särskilt vara möjligt att redovisa de specifika icke uttagna kostnaderna för den konkurrerande transportinfrastruktur som undvikits genom järnvägstransport och säkerställa att systemet tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt för företagen.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget.

Artikel 35

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

1. Avgiftssystemet i fråga om infrastrukturen ska motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsavbrotten till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda med hjälp av en verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Detta får inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet och ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat.

2. Grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning ~~, vilka anges i punkt 4 i bilaga VIII,~~ ***består av följande element som*** ska tillämpas för hela järnvägsnätet~~.~~:

a) För att uppnå en överenskommen kvalitetsnivå för tjänsterna och för att inte äventyra en tjänsts ekonomiska livskraft ska infrastrukturförvaltaren komma överens med sökande, efter godkännande från regleringsorganet, om de viktigaste parametrarna för verksamhetsstyrningen, i synnerhet värdet av förseningar och tröskelvärdena för betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen avseende både enskilda tåg och ett järnvägsföretags samtliga tåg under en viss tidsperiod.

Onsdagen den 16 november 2011

b) Infrastrukturförvaltaren ska meddela järnvägsföretagen tågplanen, som ska användas som grund för beräkning av förseningar, minst fem dagar före tågavgången.

c) Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och bestämmelserna i artikel 50 åsidosätts, ska det i händelse av tvister avseende verksamhetsstyrningen finnas en metod för tvistlösning tillgänglig för ett skyndsamt avgörande av sådana ärenden. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.

d) En gång per år ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra den årliga genomsnittliga tjänstekvalitetsnivå som uppnåtts av järnvägsföretagen på grundval av de viktigaste parametrarna som överenskommits för verksamhetsstyrningen. **[Ändr. 81]**

Bilaga VIII punkt 4***, som innehåller ytterligare element avseende verksamhetsstyrningen,*** får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i ~~artikel 60~~ ***artikel 60a***. **[Ändr. 82]**

Artikel 36

Bokningsavgifter

Infrastrukturförvaltarna får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte utnyttjad. Denna avgift ska främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Om ~~det finns fler än en~~ ***två eller flera*** sökande ~~för ett tågläge som ska tilldelas~~ ***begär överlappande tåglägen*** inom ramen för den årliga tågplaneprocessen ska en reservationsavgift ~~tas ut~~ ***avkrävas den sökande som tilldelats hela tågläget – eller en del av detta –, men som inte utnyttjar det***. **[Ändr. 83]**

Infrastrukturförvaltarna ska alltid kunna upplysa alla berörda parter om vilken infrastrukturkapacitet som redan har tilldelats de järnvägsföretag som är användare.

Artikel 37

Samarbete avseende avgiftssystem för fler än ett nät

Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltare samarbetar för att möjliggöra en effektiv tillämpning av prishöjningar enligt artikel 32, och verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande enligt artikel 35, för trafik som passerar genom fler än ett nät. I syfte att optimera konkurrenskraften för internationell järnvägstrafik ska infrastrukturförvaltare inrätta lämpliga förfaranden i enlighet med de regler som fastställs i detta direktiv.

AVSNITT 3

Tilldelning av infrastrukturkapacitet

Artikel 38

Rätt till kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet ska tilldelas av en infrastrukturförvaltare. Infrastrukturkapacitet som tilldelats en sökande får av mottagaren inte överlåtas till ett annat företag eller för en annan verksamhet.

~~Varje transaktion som rör~~ Handel med infrastrukturkapacitet~~en~~ ska vara förbjuden och ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet.

När ett järnvägsföretag utnyttjar kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag ska detta inte anses som en överlåtelse.

2. Rätten att utnyttja en bestämd infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplaneperiod.

En infrastrukturförvaltare och en sökande får sluta ett ramavtal på det sätt som anges i artikel 42 för utnyttjande av kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplaneperiod.

3. Infrastrukturförvaltares och sökandes rättigheter och skyldigheter i fråga om varje tilldelning av kapacitet ska fastställas i avtal eller i medlemsstaters lagstiftning.

4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva internationell persontrafik enligt artikel 2 ska den informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen. För att göra det möjligt för dem att bedöma huruvida syftet med den internationella trafiken är att befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater, och att bedöma vilka de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmänna tjänster är, ska regleringsorganen se till att information ges till de behöriga myndigheter som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt ett avtal om allmänna tjänster, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 9.3 och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster på denna internationella persontrafiklinje.

Artikel 39

Tilldelning av kapacitet

1. Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet under förutsättning att villkoret om förvaltningsmässigt oberoende som anges i artikel 4 respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Infrastrukturförvaltaren ska särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med unionens lagstiftning.

2. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som tillhandahålls dem.

Artikel 40

Samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät, inklusive enligt ramavtal som avses i artikel 42. Infrastrukturförvaltare ska införa lämpliga förfaranden i enlighet med reglerna i detta direktiv, och de ska organisera tåglägen för internationell trafik i enlighet därmed.

Medlemsstaterna ska säkerställa att företrädare för infrastrukturförvaltare vars beslut om tilldelning berör andra infrastrukturförvaltare samarbetar för att samordna tilldelning av eller för att tilldela all relevant infrastrukturkapacitet på internationell nivå, utan att det påverkar tillämpningen av specifika regler i ~~unionens lagstiftning~~ ***unionsrätten*** om nät med inriktning på godstransport på järnväg. ***Deltagarna i detta samarbete ska säkerställa att namnet på medlemmarna, arbetsmetoder och alla relevanta kriterier som används för att bedöma och tilldela infrastrukturkapacitet offentliggörs.*** Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare från tredjeländer kan innefattas i dessa förfaranden. **[Ändr. 85]**

Onsdagen den 16 november 2011

2. Kommissionen och företrädare för regleringsorganen, som samarbetar ~~enligt~~ i enlighet med artikel 57, ska informeras om ~~och bjudas in att närvara som observatörer vid alla möten där~~ gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur ~~utvecklas~~. Om IT-baserade tilldelningssystem används ska regleringsorganen erhålla tillräcklig information från dessa system så att de kan utöva sin myndighetstillsyn i enlighet med bestämmelserna i artikel 56. **[Ändr. 86]**

3. Vid varje möte eller annan aktivitet som äger rum för att tilldela infrastrukturkapacitet för järnvägstransporttjänster över flera järnvägsnät, får beslut endast fattas av företrädare för infrastrukturförvaltarna.

4. Deltagarna i det samarbete som avses i punkt 1 ska säkerställa att namnet på medlemmarna, arbetsmetoder och alla relevanta kriterier som används för att bedöma och tilldela infrastrukturkapacitet offentliggörs.

5. Infrastrukturförvaltare ska inom ramen för det samarbete som avses i punkt 1 bedöma behovet av och vid behov föreslå och organisera tåglägen för internationell trafik för att underlätta godstrafik som är föremål för en sådan ansökan som avses i artikel 48.

Sådana på förhand arrangerade tåglägen för internationell trafik ska göras tillgängliga för sökande genom någon av de deltagande infrastrukturförvaltarna.

Artikel 41

Sökande

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet får göras av sökande ~~enligt detta direktiv~~. ***För att använda en sådan infrastrukturkapacitet ska de sökande ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28.*** **[Ändr. 84]**

2. Infrastrukturförvaltaren kan ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. Sådana krav får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå, som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att ansöka om infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

3. ~~Kommissionen får anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera~~ De kriterier som ska användas för tillämpningen av punkt 2 ***får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter***.~~Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta dire~~ktiv ~~på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter~~ i enlighet med ~~artikel 63.3~~ ***det förfarande som avses i artikel 60a***. **[Ändr. 87]**

Artikel 42

Ramavtal

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får ett ramavtal ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande. I ett sådant ramavtal ska anges de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplaneperiod. Ett ramavtal ska inte i detalj ange ett tågläge utan ska vara utformat på ett sådant sätt att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. En medlemsstat får begära förhandsgodkännande av ett sådant ramavtal från det regleringsorgan som avses i artikel 55 i detta direktiv.

2. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den relevanta infrastrukturen.

3. Villkoren i ett ramavtal ska kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen.

4. Ett ramavtal~~et~~ får innehålla bestämmelser om sanktioner om det blir nödvändigt att ändra eller upphäva avtalet.

5. Ramavtal ska i princip omfatta en period om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

6. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 49 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vilka motiverats av sökanden, får ramavtal gälla under en period om 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan.

I sådana exceptionella fall får i ramavtalet i detalj anges de kapacitetsegenskaper som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Sådana egenskaper får bland annat avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet. Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelkvot som anges i artikel 52.

Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetsegenskaper som utnyttjas av sökande som bedriver trafik före den 1 januari 2010, för att särskilda investeringar eller förekomsten av affärskontrakt ska beaktas. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska vara ansvarigt för att bevilja ikraftträdande av ett sådant avtal.

7. Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras ska alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.

Artikel 43

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska iaktta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i bilaga IX.

Bilaga IX får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel ***60a***.

2. Infrastrukturförvaltarna ska komma överens med andra berörda infrastrukturförvaltare om vilka tåglägen för internationell trafik som ska ingå i tågplanen, innan samråd om utkastet till tågplan inleds. Anpassningar ska endast göras om det är absolut nödvändigt ***och ska vederbörligen motiveras***. **[Ändr. 88]**

Artikel 44

Ansökan

1. Sökande får i enlighet med offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser, ansöka hos infrastrukturförvaltaren om ett avtal som ger rätt att använda järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i kapitel IV, avsnitt 2.

2. För ansökningar som gäller tågplanen ska de tidsfrister som anges i bilaga IX iakttas.

3. En sökande som är avtalspart i ett ramavtal ska ansöka i enlighet med det avtalet.

4. Sökande ska ansöka om infrastrukturkapacitet som avser mer än ett järnvägsnät genom att inge en ansökan till en infrastrukturförvaltare. Den infrastrukturförvaltaren ska sedan tillåtas att på den sökandes vägnar begära kapacitet hos de övriga berörda infrastrukturförvaltarna.

5. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att sökande som begär infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät kan ansöka direkt till vilket gemensamt organ som helst som infrastrukturförvaltarna eventuellt upprättar, till exempel en enda kontaktpunkt för järnvägskorridorer.

Artikel 45

Tågplaneprocess

1. Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, inklusive sådana ansökningar om tåglägen som avser mer än ett järnvägsnät, och i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökanden, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.

2. Infrastrukturförvaltaren får prioritera särskilda tjänster i tågplane- och samordningsprocessen, men endast i enlighet med artiklarna 47 och 49.

3. Infrastrukturförvaltaren ska samråda med berörda parter om utkastet till tågplan och ge dem en tidsfrist på minst en månad för att lämna sina synpunkter. Berörda parter ska omfatta alla som har ansökt om infrastrukturkapacitet samt andra parter som vill få möjlighet att lämna synpunkter på hur tågplanen eventuellt påverkar deras möjlighet att upphandla järnvägstjänster under tågplaneperioden.

4. Infrastrukturförvaltaren ska på begäran, inom rimlig tid och i god tid för den samordningsprocess som avses i artikel 46 göra följande information tillgänglig gratis för sökande i skriftlig form för granskning:

a) Tåglägen som begärts av alla andra sökande på samma linjer.

b) Tåglägen som tilldelats alla andra sökande och begärda men ej tilldelade tåglägen för alla andra sökande på samma linjer.

c) Tåglägen som tilldelats alla andra sökande på samma linjer som i den föregående tågplanen.

d) Återstående tillgänglig kapacitet på relevanta linjer.

e) Fullständig information om de kriterier som använts i kapacitetstilldelningsförfarandet.

5. Infrastrukturförvaltaren ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 46

Samordningsprocess

1. Om intressekonflikter uppstår under den tågplaneprocess som avses i artikel 45 ska infrastrukturförvaltaren genom en samordning av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål.

2. Om det uppstår en situation som kräver samordning ska infrastrukturförvaltaren inom rimliga gränser ha rätt att föreslå en annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts.

3. Infrastrukturförvaltaren ska sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande lösa eventuella konflikter.

4. De principer som styr samordningsprocessen ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Dessa ska särskilt spegla svårigheterna med att skapa tåglägen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare.

5. Om ansökningar om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses utan samordning ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar genom en samordning.

6. Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och artikel 56 åsidosätts, ska i händelse av att tvister uppstår i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet en metod för tvistlösning finnas tillgänglig för att lösa tvisten skyndsamt. Denna metod ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Om denna metod tillämpas, ska ett beslut nås inom tio arbetsdagar.

Artikel 47

Överbelastad infrastruktur

1. Om det efter koordinering av begärda tåglägen och efter samråd med sökandena inte är möjligt att helt tillgodose alla ansökningar om infrastrukturkapacitet ska infrastrukturförvaltaren omedelbart förklara den del av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta ska även gälla infrastruktur där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.

2. Om infrastruktur har förklarats som överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 50, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 51 redan håller på att genomföras.

3. Om avgifter enligt artikel 31.4 inte har tagits ut eller givit ett tillfredsställande resultat och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad får infrastrukturförvaltaren dessutom använda prioriteringskriterier för att tilldela infrastrukturkapacitet.

4. I prioriteringskriterierna ska hänsyn tas till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet.

För att säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster i detta sammanhang, i synnerhet för att uppfylla kraven på allmännyttiga tjänster eller för att gynna utvecklingen av godstransporter med järnväg, ***särskilt internationell transport,*** ~~kan~~ får medlemsstaterna på ett icke-diskriminerande sätt vidta nödvändiga åtgärder för att sådana tjänster ska prioriteras vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet. **[Ändr. 89]**

Onsdagen den 16 november 2011

Medlemsstaterna ~~kan~~ får i förekommande fall garantera infrastrukturförvaltaren en ersättning som motsvarar en eventuell inkomstförlust som sammanhänger med behovet att tilldela vissa tjänster en bestämd kapacitet i enlighet med andra stycket.

Dessa åtgärder och denna ersättning~~ar~~ ska även innefatta att hänsyn tas till effekterna av sådan icke-tilldelning av kapacitet i andra medlemsstater.

5. ~~Betydelsen av godstrafiktjänster och särskilt internationella sådana ska beaktas i tillräcklig grad när~~ Prioriteringskriterierna ~~bestäms.~~ ***ska inbegripa godstrafiktjänster och särskilt internationella sådana***. **[Ändr. 90]**

6. De förfaranden och kriterier som ska tillämpas när infrastrukturen är överbelastad ska redovisas i beskrivningen av järnvägsnätet.

Artikel 48

Ad hoc-ansökningar

1. Infrastrukturförvaltaren ska besvara *ad hoc*-ansökningar om enskilda tåglägen så fort som möjligt och under alla omständigheter inom högst fem arbetsdagar. Information om reservkapacitet ska göras tillgänglig för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.

2. Infrastrukturförvaltarna ska vid behov göra en uppskattning av behovet av reservkapacitet som ska finnas tillgänglig inom ramen för den slutligt fastställda tågplanen för att göra det möjligt för dem att snabbt besvara förväntade *ad hoc*-ansökningar om kapacitet. Detta ska även gälla vid fall av överbelastad infrastruktur.

Artikel 49

Särskild infrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska infrastrukturkapacitet kunna utnyttjas för alla typer av trafik som har de egenskaper som är nödvändiga för att kunna utnyttja ett tågläge.

2. Om det finns lämpliga alternativa järnvägslinjer får infrastrukturförvaltaren efter samråd med berörda parter reservera särskild infrastruktur för att användas för bestämda typer av trafik. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får infrastrukturförvaltaren i sådana fall prioritera denna typ av trafik vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Att infrastrukturen reserverats för ett visst ändamål ska inte hindra andra typer av trafik från att använda sådan infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig.

3. Om infrastruktur har reserverats enligt punkt 2 ska detta redovisas i beskrivningen av infrastrukturnätet.

Artikel 50

Kapacitetsanalys

1. Syftet med en kapacitetsanalys är att identifiera de begränsningar i fråga om infrastrukturkapacitet som gör att ansökningar om kapacitet inte kan tillgodoses fullt ut och att föreslå metoder för att kunna tillmötesgå ytterligare ansökningar. Denna analys ska identifiera orsakerna till överbelastningarna och de åtgärder som kan vidtas på kort och medellång sikt för att minska dessa.

2. Analysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs jämte alla dessa faktorers inverkan på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omledning av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter eller förbättringar av infrastruktur.

3. En kapacitetsanalys ska vara avslutad inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats som överbelastad.

Artikel 51

Kapacitetsförstärkningsplan

1. Senast sex månader efter det att kapacitetsanalysen har avslutats ska infrastrukturförvaltaren lägga fram en kapacitetsförstärkningsplan.

2. En kapacitetsförstärkningsplan ska upprättas efter samråd med användare av den relevanta överbelastade infrastrukturen.

Den ska ange

a) orsakerna till överbelastningen,

b) den sannolika framtida trafikutvecklingen,

c) hinder för infrastrukturutveckling,

d) alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

På grundval av en kostnadsnyttoanalys för de möjliga åtgärder som angivits ska den också avgöra vilka åtgärder som ska vidtas för en infrastrukturkapacitetsförstärkning, inbegripet en tidtabell för genomförande av åtgärderna.

Planen kan bli underkastad medlemsstatens förhandsgodkännande. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ~~får avge ett yttrande om huruvida de åtgärder som anges i verksamhetsplanen är lämpliga~~ ***ska övervaka samrådsprocessen för att se till att den genomförs på ett icke-diskriminerande sätt.*** **[Ändr. 91]**

Om ett transeuropeiskt nät eller ett tågläge av stor betydelse för ett eller flera transeuropeiska nät är överbelastat får det nätverk av regleringsorgan som avses i artikel 57 avge ett yttrande om huruvida de åtgärder som anges i verksamhetsplanen är lämpliga. **[Ändr. 92]**

3. En infrastrukturförvaltare ska upphöra att ta ut varje avgift ~~som debiteras~~ för den aktuella infrastrukturen enligt artikel 31.4 i fall när

a) infrastrukturförvaltaren inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan, eller

b) infrastrukturförvaltaren inte lyckas genomföra de åtgärder som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

Infrastrukturförvaltaren får emellertid, med förbehåll för godkännande från det regleringsorgan som avses i artikel 55, fortsätta att ta ut dessa avgifter om

a) kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför infrastrukturförvaltarens kontroll, eller

b) de alternativ som står till buds inte är ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

Artikel 52

Utnyttjande av tåglägen

1. I beskrivningen av järnvägsnätet ska infrastrukturförvaltaren ange enligt vilka villkor hänsyn kommer att tas till tidigare utnyttjandegrad av tåglägen, när prioriteringar görs vid tilldelningsförfarandet.

2. I synnerhet när det gäller överbelastad infrastruktur ska infrastrukturförvaltaren begära återlämning av ett tågläge som under minst en månad har utnyttjats mindre än en tröskelkvot som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om det inte berodde på andra orsaker än ekonomiska som operatören inte kunnat råda över.

Artikel 53

Infrastrukturkapacitet för underhållsarbete

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten ska inges under tågplaneprocessen.

2. Infrastrukturförvaltaren ska ta tillräcklig hänsyn till hur infrastrukturkapacitet som reserveras för planerat spårunderhållsarbete påverkar de sökande.

3. Infrastrukturförvaltaren ska ~~i god tid~~ informera berörda parter om oplanerat underhållsarbete ***minst en vecka innan det påbörjas***. **[Ändr. 93]**

Artikel 54

Särskilda åtgärder som ska vidtas i händelse av störningar

1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken.

1a. Infrastrukturförvaltarna ska ha handlingsplaner för att hantera olyckor eller tekniska missöden. **[Ändr. 94]**

2. I en nödsituation och om det är absolut nödvändigt på grund av ett allvarligt fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar får de tåglägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får denne begära att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som enligt förvaltarens bedömning är mest lämpliga för att återställa den normala situationen så snart som möjligt.

3. ~~Medlemsstaterna får kräva av järnvägsföretag att dessa medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning i fråga om sitt uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.~~ ***Med undantag för force majeure, däribland brådskande och viktigt arbete som utförs av säkerhetsskäl, får ett tågläge som tilldelats en godstransport enligt denna artikel inte återkallas senare än två månader före utsatt tid i tågplanen, om inte sökanden ifråga samtycker till återkallandet. I sådana fall ska den berörda infrastrukturförvaltaren göra sitt bästa för att erbjuda sökanden ett tågläge av motsvarande kvalitet och tillförlitlighet, vilket sökanden har rätt att godta eller avvisa. Om sökanden väljer att avvisa erbjudandet ska han minst ha rätt till ersättning för motsvarande kostnader.*** **[Ändr. 95]**

AVSNITT 4

Regleringsorgan

Artikel 55

Nationella regleringsorgan

1. Varje medlemsstat ska upprätta ett enda nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn. Detta organ ska vara en fristående myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskilt från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga myndigheter. Det ska också i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, juridisk struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. 1 Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om offentliga tjänster. ***Regleringsorganet ska besitta nödvändig organisatorisk kapacitet ifråga om personella och materiella resurser – en kapacitet som måste vara anpassad till järnvägssektorns verksamhetsnivå i medlemsstaten, såsom trafikvolymen, och till nätverkets storlek – för att kunna genomföra de uppgifter det ålagts enligt artikel 56.***

2. Medlemsstaterna får inrätta regleringsorgan som har behörighet för flera reglerade sektorer, om dessa integrerade regleringsmyndigheter uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1.

3. Ordföranden och styrelsen för regleringsorganet för järnvägssektorn ska utses ***av det nationella parlamentet eller av ett annat behörigt parlament*** för en fast period som kan förlängas och i enlighet med klara regler som garanterar oberoende. De ska väljas bland personer som ***besitter kunskaper om och erfarenheter av reglering inom järnvägssektorn eller kunskaper om och erfarenheter av reglering inom andra sektorer, företrädesvis bland personer som*** under en period av ~~tre år~~ ***minst två år eller en längre period som fastställts i enlighet med nationell lagstiftning*** före utnämningen och under mandattiden varken direkt eller indirekt har haft någon befattning hos, något ansvar hos, något intresse i eller någon affärsförbindelse med de reglerade företagen eller enheterna. ***De ska uttryckligen intyga detta genom en vederbörlig redovisning av sina intressen.*** Därefter ska de inte ha någon befattning hos, något ansvar hos, något intresse i eller någon affärsförbindelse med något av de reglerade företagen eller någon av de reglerade enheterna under en period av minst ~~tre år~~ ***två år eller en längre period som fastställts i enlighet med nationell lagstiftning***. De ska ha full bestämmanderätt när det gäller rekrytering och förvaltning av regleringsorganets personal. ***De måste fungera helt oberoende och får under inga omständigheter ta emot instruktioner från regeringar eller privata eller offentliga företag.*** **[Ändr. 96]**

Artikel 56

~~Regleringsorganets~~ ***De nationella regleringsorganens*** uppgifter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till regleringsorganet, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget eller tjänsteleverantören om

a) beskrivning av järnvägsnätet,

b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,

c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,

d) avgiftssystemet,

e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,

Onsdagen den 16 november 2011

f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10, 11 och 12,

g) tillgång till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13,

ga) tillstånd, i de fall där regleringsorganet inte också är tillståndsgivande organ i enlighet med artikel 16.

1a. Regleringsorganet får vidta åtgärder på eget initiativ och ska fatta beslut om varje klagomål och vidta åtgärder för att avhjälpa en situation inom högst en månad efter att ha mottagit klagomålet. Om ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller villkoren i ett erbjudande om kapacitet överklagas ska regleringsorganet antingen bekräfta att det inte behövs någon ändring av infrastrukturförvaltarens beslut eller begära en ändring av det beslutet i enlighet med riktlinjer som regleringsorganet anger.

Kommissionen ska på eget initiativ granska tillämpningen och efterlevnaden av bestämmelserna i detta direktiv om regleringsorganens mandat och deras tidsfrister för att fatta beslut, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 64.2.

2. Regleringsorganet ska ~~också~~ ha befogenhet att övervaka konkurrensen ***samt hindra diskriminerande och marknadssnedvridande utveckling*** på marknaderna för järnvägstjänster och se över ~~led a–g i~~ punkt 1 ***a–ga*** på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande***, bl.a. genom att vidta lämpliga korrigerande åtgärder***. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande. ~~Regleringsorganet ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs för att utföra dessa uppgifter.~~ ***I detta syfte ska regleringsorganet även ha ett nära samarbete med det nationella säkerhetsorgan som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EU-kontroll av delsystemen i enlighet med direktiv 2008/57/EG. På begäran av sökande i förfaranden som handläggs av det nationella säkerhetsorganet och som kan få följder för marknadstillträdet, ska det nationella säkerhetsorganet meddela regleringsorganet relevanta aspekter av förfarandet. Regleringsorganet ska utforma rekommendationer. Det nationella säkerhetsorganet ska lämna motiveringar till regleringsorganet om det har för avsikt att frångå dessa rekommendationer.***

3. Regleringsorganet ska säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med avsnitt 2 i kapitel IV och inte är diskriminerande. Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivån på infrastrukturavgifter ska bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet ska ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta kapitel.

3a. Regleringsorganet ska kontrollera att järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas redovisning följer bestämmelserna om särredovisning i artikel 6.

3b. Om så fastställs i nationell lagstiftning ska regleringsorganet i enlighet med artikel 10.2 fastställa huruvida det huvudsakliga syftet med trafiken är att befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater samt i enlighet med artikel 11.2 avgöra huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster skulle äventyras genom trafik som regleras i artikel 10 mellan en avreseplats och en bestämmelseplats, vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmänna tjänster.

3c. Regleringsorganet ska delge kommissionen alla klagomål som rör ett beslut fattat av ett regleringsorgan enligt punkterna 1–3b. Kommissionen ska inom två veckor efter att ha mottagit klagomålet om nödvändigt kräva att beslutet ifråga ändras så att det är förenligt med unionsrätten. Regleringsorganet ska ändra sitt beslut med beaktande av de förändringar som kommissionen begärt.

3d. Regleringsorganet ska minst en gång om året rådfråga företrädarna för användarna av järnvägstjänster för gods- och passagerarbefordran i syfte att beakta deras syn på järnvägsmarknaden, inbegripet tjänsternas kvalitet, infrastrukturavgifterna samt priset på järnvägstjänsterna och insynen i prissättningen. **[Ändr. 97]**

4. Regleringsorganet ska ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten. Begärd information ska lämnas in utan onödigt dröjsmål. Regleringsorganet ska ha rätt att genom lämpliga sanktioner, däribland böter, se till att en sådan begäran verkställs. Information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla data som regleringsorganet behöver inom ramen för sin överklagandefunktion och i sitt arbete för att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster i enlighet med punkt 2. Detta inbegriper data som erfordras för statistikändamål och för observation av marknaden.

5. Regleringsorganet ska fatta beslut om varje klagomål och vidta åtgärder för att avhjälpa en situation inom högst två månader efter det att all information lämnats in. När det är lämpligt ska regleringsorganet på eget initiativ besluta om lämpliga åtgärder för att korrigera en icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på ***punkt 1 a-ga***.

Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet, och det ska inte omfattas av kontroll av en annan administrativ instans. Regleringsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner, däribland böter.

Om ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller villkoren i ett erbjudande om kapacitet överklagas ska regleringsorganet antingen bekräfta att det inte behövs någon ändring av infrastrukturförvaltarens beslut, eller begära en ändring av det beslutet i enlighet med riktlinjer som regleringsorganet anger.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet får ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut endast om den domstol som behandlar överklagandet fastställer att direkt tillämplighet för regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga skador för sökanden.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att information om konfliktlösning och överklagandeförfaranden avseende beslut som fattas av infrastrukturförvaltare och leverantörer av tjänster som förtecknas i bilaga III offentliggörs av regleringsorganet.

8. Regleringsorganet ska ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare och, när det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6.

Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltare och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artikel 6.1 och 6.2 tillhandahåller regleringsorganet detaljerad föreskriven bokföring så att det kan fullgöra sina olika uppgifter. Denna föreskrivna bokföring måste innehålla åtminstone de element som anges i bilaga X. Regleringsorganet får också av denna bokföring dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd som det ska rapportera till de myndigheter som har ansvaret för att lösa dessa frågor.

Bilaga X får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses ***i artikel 60a***.

Onsdagen den 16 november 2011

Artikel 56a

Regleringsorganets befogenheter

1. För att utföra de uppgifter som anges i artikel 56 ska regleringsorganet ha befogenhet att

a) verkställa sina beslut genom lämpliga sanktioner, däribland böter. Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet, och det ska inte omfattas av kontroll av en annan nationell administrativ instans,

b) begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten samt genom lämpliga sanktioner, däribland böter, se till att en sådan begäran verkställs; information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla uppgifter som regleringsorganet behöver inom ramen för sin överklagandefunktion och i sitt arbete för att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster; detta inbegriper uppgifter som erfordras för statistikändamål och för marknadsobservation; begärd information ska lämnas in utan onödigt dröjsmål,

c) utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare och, när det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet ska inte ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut.

3. Om det uppstår tvister om beslut som fattats av regleringsorganen för gränsöverskridande transporttjänster får de berörda parterna överklaga till kommissionen i syfte att erhålla ett bindande beslut om det berörda beslutets överensstämmelse med unionsrätten senast en månad efter att överklagandet mottagits.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att regleringsorganets beslut offentliggörs.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltare och alla företag eller andra enheter som utför olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning, inklusive tjänsteleverantörerna, som avses i artikel 6 tillhandahåller regleringsorganet detaljerad föreskriven bokföring, så att det kan fullgöra sina olika uppgifter. Denna föreskrivna bokföring måste innehålla åtminstone de element som anges i bilaga X. Regleringsorganet får av denna bokföring också dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd, vilka ska rapporteras till de myndigheter som har ansvaret för att lösa dessa frågor.

Bilaga X får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60a. **[Ändr. 98]**

Artikel 57

Samarbete mellan ***de nationella*** regleringsorganen ***och kommissionens befogenheter***

1. De nationella regleringsorganen ska utbyta information om sitt arbete och om principerna och rutinerna för sina beslut och även samarbeta på annat sätt för att i hela unionen samordna sitt beslutsfattande. För detta ändamål ska de arbeta tillsammans i~~en arbetsgrupp~~ ***ett formellt fastställt nätverk*** som sammanträder med jämna mellan rum ***på uppmaning av kommissionen, som ska leda dessa möten. I detta syfte ska kommissionen se till att regleringsorganen samarbetar aktivt och den ska vidta åtgärder om ett regleringsorgan missköter sitt uppdrag***. ~~Kommissionen ska stödja regleringsorganen i detta arbete.~~

Kommissionens företrädare ska bestå av personer från både transport- och konkurrensenheterna.

Kommissionen ska upprätta en databas i vilken de nationella regleringsorganen ska registrera uppgifter om alla klagomålsförfaranden, såsom datum för klagomål, inledda initiativförfaranden, förslag till beslut och slutgiltiga beslut, berörda parter, huvudfrågor i förfarandena, problem rörande tolkningen av järnvägslagstiftningen samt undersökningar på eget initiativ om frågor som rör tillgång eller avgiftsbeläggning som avser internationella järnvägstransporter.

2. Regleringsorganen ska ~~kunna~~ ha ett nära samarbete, däribland genom arbetsöverenskommelser, för att tillhandahålla ömsesidig assistans i regleringsorganens arbete för att övervaka marknaden och vid handläggning av klagomål och undersökningar.

3. I händelse av ett klagomål eller en undersökning på eget initiativ om frågor som rör tillgång eller avgiftsbeläggning som avser ett tågläge för internationell trafik, samt inom ramen för övervakningen av konkurrensen på marknaden i samband med internationella järnvägstransporttjänster, ska det berörda regleringsorganet ***underrätta kommissionen och*** samråda med regleringsorganen i alla andra medlemsstater genom vilka det berörda tågläget för internationell trafik passerar och begära all nödvändig information från dem innan det fattar sitt beslut. ***Nätverket av regleringsorgan ska även avge ett yttrande.***

4. De regleringsorgan som rådfrågats enligt punkt 3 ska tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella lagstiftning. Denna information får endast användas för handläggning av det klagomål eller den undersökning som avses i punkt 3.

5. Det regleringsorgan som tar emot klagomålet eller genomför en undersökning på eget initiativ ska överlämna relevant information till ansvarigt regleringsorgan så att det organet kan vidta åtgärder med avseende på de berörda parterna.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla samarbetande företrädare för infrastrukturförvaltare enligt artikel 40.1 tillhandahåller, utan dröjsmål, all information som är nödvändig för handläggningen av det klagomål eller den undersökning som avses i punkt 3 i denna artikel och som begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där den samarbetande företrädaren finns. Det regleringsorganet ska ha rätt att överlämna sådan information om det berörda tågläget för internationell trafik till de regleringsorgan som avses i punkt 3.

6a. Kommissionen får på eget initiativ delta i den verksamhet som anges i punkterna 2-6 och ska ge information om detta till det nätverk av regleringsorgan som anges i punkt 1.

7. ***Det nätverk av*** regleringsorgan ***som inrättats enligt punkt 1*** ska utveckla gemensamma principer och gemensam praxis för beslutsfattande för vilket de är bemyndigade enligt detta direktiv. Kommissionen får anta ~~genomförandeåtgärder för att fastställa~~ ***och komplettera*** sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis ~~Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter~~ i enlighet med ~~artikel 63.3~~ ***det förfarande som avses i artikel 60a***.

Nätverket av regleringsorgan ska också se över beslut och praxis som fattas respektive tillämpas av samarbetande infrastrukturförvaltare enligt artikel 40.1 och som genomför bestämmelser i detta direktiv eller på annat sätt underlättar internationell järnvägstransport. **[Ändr. 99]**

Onsdagen den 16 november 2011

Artikel 57a

Ett europeiskt regleringsorgan

Utifrån erfarenheterna från nätverket av regleringsorgan ska kommissionen senast den … (*) ***utarbeta ett lagstiftningsförslag om inrättande av ett europeiskt regleringsorgan. Detta organ ska ha kontroll- och medlingsbefogenheter för att kunna hantera gränsöverskridande och internationella problem samt utöva en överklagandefunktion i fråga om beslut som fattats av de nationella regleringsorganen.*** **[Ändr. 100]**

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 58

Bestämmelserna i detta direktiv ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster ([1]).

Artikel 59

Undantag

1. Till och med den 15 mars 2013 behöver Irland, i egenskap av en medlemsstat ~~på en ö~~ med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat, och Förenade kungariket, för vilket det i fråga om Nordirland råder samma förhållande,

a) inte anförtro ett oberoende organ de uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur är beroende av, enligt artikel 7.1 första stycket, i den mån den artikeln ålägger medlemsstater att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i artikel 7.2,

b) inte tillämpa kraven i artiklarna 27, 29.2, 38, 39, 42, 46.4, 46.6, 47, 49.3, 50-53, 55 och 56 under förutsättning att beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande och uttag av avgifter kan överklagas, om ett järnvägsföretag begär detta skriftligt, inför ett oberoende organ som ska fatta ett beslut inom två månader efter det att all relevant information lagts fram och vars beslut ska kunna överklagas i domstol.

2. Om mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 17, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från Irland eller Nordirland, ska beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag fattas enligt det ***rådgivande*** förfarande som avses i artikel 64.2.

Undantagen enligt punkt 1 ska inte gälla om ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland eller Nordirland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium, utom i fråga om Irland för järnvägsföretag som bedriver trafik i Nordirland och i fråga om Förenade kungariket för järnvägsföretag som bedriver trafik i Irland.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i första stycket i denna punkt eller meddelande om den formella ansökan som avses i andra stycket i denna punkt ska den eller de berörda medlemsstaterna (Irland eller Förenade kungariket med avseende på Nordirland) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

(*) Två år efter detta direktivs offentliggörande.

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

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har det undantaget ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag ska motiveras. Kommissionen ska behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det ***rådgivande*** förfarande som avses i artikel 64.2. Det förfarandet ska tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

När kommissionen fattar sitt beslut ska den ta hänsyn till eventuella förändringar i det geopolitiska läget samt till utvecklingen av marknaden för järnvägstrafik i, från och till den medlemsstat som begärt ett förnyat undantag.

Artikel 59a

Delegering av befogenhet

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60a avseende marknadsövervakningens omfattning i enlighet med artikel 15.5, vissa element i beskrivningen av järnvägsnätet i enlighet med artikel 27.2, vissa principer för fastställande och uttag av avgifter i enlighet med artikel 31.3 och 31.5, den tillfälliga nedsättningen av infrastrukturavgiften för ETCS i enlighet med artikel 32.3, vissa element i verksamhetsstyrningen i enlighet med artikel 35.2, de kriterier som ska användas för kraven på dem som ansöker om infrastrukturkapacitet i enlighet med artikel 41.3, tidsplanen för tilldelningsförfarandet i enlighet med artikel 43.1, den föreskrivna bokföringen i enlighet med artikel 56a.5 samt de gemensamma principer och den gemensamma praxis för beslutsfattande som regleringsorganen utvecklat i enlighet med artikel 57.7. **[Ändr. 101]**

~~Artikel 60~~

~~Utövande av delegering~~

~~1. Befogenheten att anta de delegerade akter som nämns i artiklarna 7.1 andra stycket, 13.5 andra stycket, 15.5 andra stycket, 20 tredje stycket, 27.2, 30.3 andra stycket, 31.5 andra stycket, 32.1 tredje stycket, 32.3, 35.2, 43.1 och 56.8 tredje stycket ges till kommissionen på obestämd tid.~~

~~2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.~~

~~3. Befogenheter att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 61 och 62.~~ **[Ändr. 102]**

Artikel 60a

Utövande av delegering

1. Befogenhen att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 15.5, 27.2, 31.3, 31.5, 32.3, 35.2, 41.3, 43.1, 56a.6 och 57.7 ska ges till kommissionen för en period av fem år från den … (*)***. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.***

(*) Datumet för detta direktivs ikraftträdande.

Onsdagen den 16 november 2011

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 15.5, 27.2, 31.3, 31.5, 32.3, 35.2, 41.3, 43.1, 56a.6 och 57.7 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallande innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 15.5, 27.2, 31.3, 31.5, 32.3, 35.2, 41.3, 43.1, 56a.6 och 57.7 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ. **[Ändr. 103]**

~~Artikel 61~~

~~Återkallande av delegering~~

~~1. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 60.1 får återkallas av Europaparlamentet eller rådet.~~

~~2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida delegeringen av befogenheter ska återkallas ska informera den andra lagstiftaren och kommissionen senast en månad innan det slutliga beslutet fattas, och ange de delegerade befogenheter som kan komma att återkallas samt skälen till återkallandet.~~

~~3. Beslutet om återkallande innebär att den delegering av befogenheter som anges i beslutet ska upphöra att gälla. Det får verkan omedelbart eller vid ett senare datum som anges i beslutet. Det påverkar inte giltigheten för delegerade akter som redan har trätt i kraft. Det ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.~~ [Ändr. 104]

~~Artikel 62~~

~~Invändningar mot delegerade akter~~

~~1. Europaparlamentet och rådet får invända mot en delegerad akt inom två månader efter anmälningsdagen. På Europaparlamentets eller rådets initiativ får denna period förlängas med en månad.~~

~~2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten, eller om både Europaparlamentet och rådet före den dagen har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte göra invändningar, ska den delegerade akten träda i kraft den dag som anges i dess bestämmelser.~~

~~3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot en antagen delegerad akt får den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.~~ **[Ändr. 105]**

Artikel 63

Genomförandeåtgärder

1. Medlemsstaterna får göra kommissionen uppmärksam på alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Lämpliga beslut ska antas i enlighet med det ***rådgivande*** förfarande som avses i artikel 64.2.

2. Kommissionen ska på begäran av ~~en medlemsstat~~ ***ett nationellt regleringsorgan och andra behöriga nationella myndigheter*** eller på eget initiativ i specifika fall granska tillämpningen och efterlevnaden av bestämmelserna i detta direktiv. ~~, och~~ ***De nationella regleringsorganen ska upprätthålla en för kommissionen tillgänglig databas över sina utkast till beslut. Kommissionen ska*** inom två månader från mottagande av en sådan begäran, i enlighet med det ***rådgivande*** förfarande som avses i artikel 64.2, besluta om huruvida dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen. Kommissionen ska meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna. **[Ändr. 106]**

~~Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 258 i fördraget får varje medlemsstat hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad från dagen för beslutet. Rådet får i undantagsfall fatta ett annat beslut med kvalificerad majoritet inom en månad från dagen för hänskjutandet.~~ ***Kommissionen ska på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i specifika fall granska tillämpningen och efterlevnaden av bestämmelserna i detta direktiv, och anta ett beslut om detta i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 64.3***. **[Ändr. 107]**

3. ~~De åtgärder som avser att~~ Kommissionen ska anta genomförandeakter ***i enlighet med artiklarna 10.2, 11.4, 14.2 och 17.5 för*** att säkerställa genomförandet av direktivet på enhetliga villkor. ***Dessa genomförandeakter*** ska antas ~~av kommissionen som genomförandeakter~~ i enlighet med det ~~förfarande~~ ***granskningsförfarande*** som avses i artikel 64.3. **[Ändr. 108]**

Artikel 64

Kommittéförfaranden

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. ***Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.*** **[Ändr. 109]**

2. När det hänvisas till denna punkt ska ~~artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG~~ ***artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011*** tillämpas. ~~med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~ **[Ändr. 110]**

3. När det hänvisas till denna punkt ska ~~artikel 5 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG~~ ***artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011*** tillämpas~~, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet~~. **[Ändr. 111]**

Artikel 65

Rapport

Senast den 31 december 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av kapitel II för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Denna rapport ska även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden. I rapporten bör kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs påverkan på avtal om allmänna tjänster och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen ska därvid beakta genomförandet av förordning (EG) nr 1370/2007 och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiknätens täthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). I sin rapport ska kommissionen i förekommande fall föreslå kompletterande åtgärder för att underlätta varje sådant öppnande och utvärdera verkningarna av alla sådana åtgärder.

Artikel 66

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast ~~den […]~~ ***den … (*)*** sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna […] och bilagorna […]. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och detta direktiv. **[Ändr. 112]**

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till de direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till det här direktivet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och om hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägsnät upprättats på deras territorium.

Artikel 67

Upphävande

Direktiv 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14/EG, i deras lydelse enligt de direktiv som anges i del A i bilaga XI, ska upphöra att gälla från och med den […], utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i bilaga XI del B.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga XII.

Artikel 68

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artiklarna […] och bilagorna […] ska tillämpas från och med den […].

Artikel 69

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i […]

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

(*) 12 månader efter det att detta direktiv trätt i kraft

BILAGA I

Förteckning över järnvägsinfrastrukturanläggningar

Järnvägsinfrastrukturen består av följande anläggningar, förutsatt att de ingår i en spåranläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår:

— Mark.

— Bana och banunderbyggnad, i synnerhet banvallar, skärningar, dräneringskanaler och diken, murade diken, kulvertar, reveterade väggar, planteringar för skydd av jordvallssluttningar osv.; plattformar för passagerare eller gods; parallellvägar och gångbanor; avgränsningsmurar, häckar, inhägnader; brandgator; växeluppvärmningsapparatur; korsningar osv.; snöskärmar.

— Byggnadstekniska konstruktioner: broar, kulvertar och andra vägbroar, tunnlar, täckta utschaktningar och andra vägportar; stödmurar och anordningar för skydd mot laviner, stenras osv.

— Plankorsningar, inklusive säkerhetsanordningar för vägtrafiken.

— Banöverbyggnader, i synnerhet: räler, gaturäler och moträler; sliprar och längsgående sliprar, smärre anordningar för spåröverbyggnaden, ballast, inklusive stenflis och sand; växlar, korsningar osv.; vändskivor och traverser (förutom dem som är avsedda endast för lok).

— Tillfarter för passagerare och gods, inklusive ***gångvägar och*** tillfartsvägar. **[Ändr. 113]**

— Säkerhets-, signal- och telekommunikationsinstallationer på linjen, i stationer och på rangerbangårdar, däribland anläggningar för produktion, transformering och distribution av elström för signal- och telesystem; byggnader för sådana installationer eller anläggningar; rangerbromsar.

— Belysningsinstallationer för trafik- och säkerhetsändamål.

— Anläggningar för transformering och överföring av elkraft för tågdrift; omformarestationer, elkablar mellan kopplingscentraler och kontaktledningar med kontaktledningsstolpar och kontaktledningsbryggor, strömskena med konsoler.

— Tjänstebyggnader för banförvaltning.

~~BILAGA II~~

~~En infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter~~

~~(som avses i artikel 7)~~

~~Förteckning över de väsentliga uppgifter som anges i artikel 7:~~

~~Beslutsfattande avseende tilldelning av tåglägen inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen.~~

~~Beslutsfattande avseende fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, inklusive fastställande och uppbörd av avgifterna.~~ **[Ändr. 114]**

Onsdagen den 16 november 2011

BILAGA III

Tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretagen

(som avses i artikel 13)

1. Minimipaket av tillträdestjänster ska omfatta följande:

   a) Behandling av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet.

   b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.

   c) Användning av växlar och övergångsspår i tågspår.

   d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.

   e) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.

   ~~f) Bränsledepåer, där sådana är tillgängliga.~~

   g) All övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

2. Tillträde ska också ges till ***följande*** tjänster***, när de erbjuds,*** och ~~tillhandahållande av~~ ***till de*** tjänster ***som tillhandahålls*** i ~~följande~~ ***dessa*** anläggningar:

   a) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, ~~även för biljettförsäljning och reseinformation,~~ ***bland annat reseinformationstjänster och en lämplig gemensam plats för biljettförsäljningstjänster***.

   b) Godsterminaler.

   c) Rangerbangårdar.

   d) Tågbildningsmöjligheter.

   e) Sidospår för uppställning.

   f) Underhålls- och andra tekniska anläggningar.

   g) Hamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet.

   h) Undsättningsanläggningar, inklusive bogsering.

   ha) Bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer; avgifter för sådan försörjning ska på fakturorna anges separat från avgifter för användning av bränsledepåer.

3. Följande tjänster får räknas som tilläggstjänster:

   a) Drivmotorström~~, för vilken avgifter ska anges~~***; ett järnvägsföretag ska fritt kunna välja tillhandahållare av sådan ström. Om tillhandahållaren av drivmotorström är densamma som tjänsteleverantören ska avgifterna för drivmotorström*** på fakturorna ~~åtskilt~~ ***anges separat*** från avgifter för användning av elförsörjningsutrustningen.

aa) Villkor och kostnad för användningen av ledningar för strömförsörjning och strömöverföring, vilka ska vara desamma för alla järnvägsföretag.

b) Uppvärmning före avgång av persontåg.

~~c) Bränsleförsörjning, för vilken avgifter ska anges på fakturorna åtskilt från avgifter för användning av bränsledepåer.~~**[Ändr. 115 och 165]**

d) Skräddarsydda kontrakt för

— kontroll av transport av farligt gods,

— assistans för drift av icke-standardtåg.

4. Följande tjänster får räknas som extra tjänster:

a) Tillträde till telekommunikationsnät.

b) Tillhandahållande av extra information.

c) Teknisk kontroll av rullande materiel.

BILAGA IV

Information för övervakning av järnvägsmarknaden

(som avses i artikel 15)

1. Utveckling av järnvägstransporternas effektivitet och ersättning för allmän trafikplikt:

	2007	Variation (i %) jämfört med föregående år	2008	Variation (i %) jämfört med föregående år
Godstransporter totalt (tkm ([1]))				
Internationellt				
Transit				
Nationellt				
Persontrafik totalt (pkm ([2]))				
Internationell				
Transit				
Nationell				
Varav inom ramen för allmän trafikplikt:				
Utbetald ersättning för allmän trafikplikt (euro):				

([1]) Tonkilometer.
([2]) Passagerarkilometer.

Onsdagen den 16 november 2011

2. Järnvägsföretagens andel av samtliga transporter vid slutet av 2008 (järnvägsföretag vars marknadsandelar i tkm/pkm ≥ 1 %):

Järnvägsföretag (GODS)	Andel (% av tkm)	Sammanlagd marknadsandel för nya aktörer

Järnvägsföretag (PERSONTRAFIK)	Andel (% av pkm)	Sammanlagd marknadsandel för nya aktörer

3. Regleringsorgan:

	Förra året	Året före
Antal personer i personalen som arbetar med regleringsfrågor som rör tillträde till järnvägsmarknaden:		
Antal behandlade klagomål:		
Antal behandlade undersökningar å ämbetets vägnar:		
Antal fattade beslut		
— avseende klagomål:		
— avseende undersökningar å ämbetets vägnar:		

4. Nationell lagstiftning och regleringsakter som har relevans för järnvägstransport och som utfärdades förra året.

5. Relevant utveckling avseende omstrukturering av det dominerande järnvägsföretaget och antagande/genomförande av nationella transportstrategier under det gångna året.

6. Viktiga utbildningsinitiativ/utbildningsåtgärder inom området järnvägstransport i landet under förra året.

7. Sysselsättning i järnvägsföretag och hos infrastrukturförvaltare vid slutet av förra året.

Personalantal sammanlagt i järnvägsföretag	
— varav lokförare	
— varav annan åkande personal i gränsöverskridande trafik	
Personal sammanlagt hos infrastrukturförvaltare	
Annan personal, däribland i järnvägsrelaterade företag (t.ex. underhållsverkstäder, terminaloperatörer, utbildning, uthyrning av lokförare, energiförsörjning)	

8. Status för de fleråriga avtal om infrastrukturförvaltning (MAC) som var i kraft förra året:

Infrastrukturförvaltare	Längden på det nät som omfattas av avtalet	Avtalets löptid med start från och med [datum]	Definition av prestandaindikatorer överenskommen (ja/nej)? Om ja, precisera.	Utbetald ersättning totalt (euro/år)	

9. Infrastrukturutgifter (nät för konventionell trafik och nät för höghastighetstrafik):

	Underhåll	Förnyelser	Förbättringar
Konventionella linjer förra året: (euro)			
(i km som arbetet utförts på)			
Prognos för detta år (euro)			
(i km som arbetet utförts på)			
Höghastighetslinjer förra året (euro)			
(i km som arbetet utförts på)			
Prognos för detta år (euro)			
(i km som arbetet utförts på)			

10. Beräknad eftersläpning i fråga om infrastrukturunderhåll vid slutet av förra året.

Konventionella linjer förra året (euro)	
(i km som arbetet ska utföras på)	
Höghastighetslinjer förra året (euro)	
(i km som arbetet ska utföras på)	

11. Investeringar i nätet för höghastighetstrafik:

Linjer	Antal km på linjer som tagits i drift förra året	Antal km som tas i drift inom ramen för en konventionell planeringsperiod (10/20 år)

Onsdagen den 16 november 2011

12. Järnvägsnätets längd vid slutet av förra året:

Konventionella linjer (km)	
Höghastighetslinjer (km)	

13. Avgifter för tillträde till järnvägsspår förra året.

Tågkategori	Genomsnittlig avgift (euro/tågkilometer) exklusive kostnader för användning av elektricitet
1 000 bruttoton godståg	
500 bruttoton persontåg (Intercity)	
140 bruttoton persontåg för förortstrafik	

14. Finns det ett system för verksamhetsstyrning som inrättats i enlighet med artikel 35 i detta direktiv? (Om ja, beskriv de viktigaste egenskaperna.)

15. Antal aktiva tillstånd, utfärdade av den behöriga nationella myndigheten

	Aktiva tillstånd den 31 december förra året	Återkallade tillstånd	Utfärdade nya tillstånd	Aktiva tillstånd den 31 december ett år före
Totalt				
Varav:				
— för godstransport				
— för persontrafik				

16. Status för ERTMS-utbyggnad.

***16a. Tillbud, olyckor och allvarliga olyckor, i enlighet med direktiv 2004/49/EG, som inträffade under det föregående året.* [Ändr. 116]**

17. Annan relevant utveckling

~~BILAGA V~~

~~Ekonomisk förmåga~~

~~(som avses i artikel 20)~~

~~1. Ekonomisk förmåga kontrolleras med hjälp av ett järnvägsföretags årsredovisning eller, såvitt avser företag som ansöker om tillstånd men inte kan förete årsredovisningar, med hjälp av årets balansräkning. Detaljerade upplysningar måste lämnas särskilt såvitt avser:~~

~~a) tillgängliga medel, inklusive bankmedel, beviljade checkräkningskrediter och lån,~~

~~b) medel och tillgångar som kan användas som säkerhet,~~

~~c) rörelsekapital,~~

~~d) relevanta kostnader, inklusive inköpskostnader eller förskottsbetalningar som är redovisade för fordon, mark, byggnader, anläggningar och rullande materiel,~~

~~e) företagets fasta kostnader.~~

~~2. En sökande anses i synnerhet inte uppfylla kraven på ekonomisk förmåga om den som en följd av sin verksamhet har betydande skulder för skatter och sociala avgifter.~~

~~3. Myndigheten får framförallt begära att ett expertutlåtande och lämpliga handlingar som upprättats av en bank, en sparbank, en revisor eller en auktoriserad revisor överlämnas. Dessa dokument måste inbegripa information avseende de förhållanden som avses i punkt 1.~~ **[Ändr. 117]**

BILAGA VI

Innehåll i beskrivningen av järnvägsnätet

(som avses i artikel 27)

Följande information ska ingå i ~~den beskrivning~~ ***de avsnitt av beskrivningen*** av järnvägsnätet som ~~nämns~~ ***avses*** i artikel 27: **[Ändr. 118]**

~~1. Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillgång till och villkoren för att få tillträde till denna. Informationen i detta avsnitt ska vara förenligt med eller hänvisa till de register över infrastruktur som ska offentliggöras i enlighet med artikel 35 i direktiv 2008/57/EG.~~**[Ändr. 119]**

2. ~~Ett avsnitt.~~***Avsnittet*** om principerna för avgifter och taxor~~. Här ska finnas~~ ***ska innehålla*** tillämpliga uppgifter om avgiftssystemet och tillräcklig information om de avgifter samt annan relevant tillträdesinformation som gäller för de tjänster som finns förtecknade i bilaga III och som tillhandahålls av endast en leverantör. I detta avsnitt ska närmare anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall skalor som används för tillämpningen av ~~artiklarna 31 till 36~~ ***artikel 31.4 och 31.5 till artikel 36*** vad gäller både kostnader och avgifter. Det ska innehålla information om avgiftsändringar som redan beslutats eller som förutses för de följande fem åren. **[Ändr. 120]**

3. ~~Ett avsnitt~~ ***Avsnittet*** om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet~~. I detta~~ ska ~~anges~~ ***ange*** de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillgång till och alla eventuella begränsningar i fråga om dess utnyttjande, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Detta avsnitt ska också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstilldelningsförfarandet. Det ska innehålla de speciella kriterier som används vid tilldelningen, särskilt följande: **[Ändr. 121]**

a) De förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.

b) De krav som ställs på sökande.

c) Tidsramar för ansöknings- och tilldelningsförfaranden och de förfaranden som ska följas vid begäran om information om tågplaneprocessen i enlighet med artikel 45.4.

d) De principer som gäller för samordningsprocessen och den metod för tvistlösning som görs tillgänglig som en del av denna process.

e) De förfaranden och kriterier som ska användas om infrastruktur är överbelastad.

f) Närmare upplysningar om begränsning av infrastrukturutnyttjande.

g) Under vilka villkor hänsyn tas till tidigare utnyttjandegrad av kapacitet vid beslut om prioriteringar i tilldelningsförfarandet.

I detta avsnitt ska närmare anges vilka åtgärder som vidtagits för att säkerställa en ändamålsenlig handläggning av godstrafik, internationell trafik och *ad hoc*-ansökningar. Det ska innehålla en mall för ansökningar om kapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska också offentliggöra detaljerad information om tilldelningsförfarandena för tåglägen för internationell trafik.

Onsdagen den 16 november 2011

~~4. Ett avsnitt med information angående den ansökan om tillstånd som avses i artikel 25 och säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med direktiv 2004/49/EG (1).~~

~~5. Ett avsnitt med information om förfaranden för tvistlösning och överklagande avseende tillgång till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster och avseende den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35.~~**[Ändr. 122]**

~~6. Ett avsnitt med information om tillgång till och avgifter för anläggningar för tjänster som anges i bilaga III. Tjänsteleverantörer som inte styrs av infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla information om avgifter för tillgång till anläggningen och för tillhandahållandet av tjänster, och information om tekniska tillträdesvillkor som ska tas med i beskrivningen av järnvägsnätet.~~ **[Ändr. 123]**

~~7. Ett modellavtal för ingående av ramavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande i enlighet med artikel 42.~~**[Ändr. 124]**

~~(1) EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.~~

BILAGA VII

Grundläggande principer och parametrar i avtal mellan behöriga myndigheter och infrastrukturförvaltare

(som avses i artikel 30)

I avtalet ska bestämmelserna i artikel 30 specificeras, inklusive följande:

1. Avtalets tillämpningsområde i fråga om infrastruktur och anläggningar för tjänster, med strukturering enligt bilaga III. Det ska omfatta alla aspekter av ~~infrastrukturutveckling, inklusive~~ underhåll och förnyelse av den infrastruktur som redan är i drift. Anläggning av ny infrastruktur får inkluderas som en separat punkt.

2. Strukturen för överenskomna betalningar***, inbegripet vägledande prognoser för förväntad betalningsnivå,*** som fördelas mellan de infrastrukturtjänster som förtecknas i bilaga III, underhåll, ***inklusive förnyelse och uppgradering,*** ~~anläggning av ny infrastruktur~~ och hantering av existerande eftersläpningar i fråga om underhåll. ***Betalningar till ny infrastruktur kan införas som en separat post.***

3. Användarorienterade prestandamål i form av indikatorer och kvalitetskriterier som omfattar

   a) tågprestanda och kundtillfredsställelse, ***framför allt effekten av infrastrukturens kvalitet på tågens tillförlitlighet,***

   b) nätkapacitet ***och infrastrukturens tillgänglighet***,

   c) förvaltning av tillgångar,

   d) verksamhetsvolymer,

   e) säkerhetsnivåer och

   f) miljöskydd.

4. Mängden möjliga eftersläpningar i fråga om underhåll, de utgifter som öronmärkts för åtgärdande av dessa eftersläpningar och de tillgångar som kommer att fasas ut och därför utlöser olika finansiella flöden.

5. Incitament enligt artikel 30.1.

6. Minimiskyldigheter i fråga om rapportering för infrastrukturförvaltaren avseende innehåll och frekvens i rapporteringen, inklusive information som ska offentliggöras årligen.

7. En mekanism som säkerställer att en betydande andel av kostnadsminskningarna förs vidare till användare i form av sänkta avgiftsnivåer ***i enlighet med kraven i artikel 30.1, utan att äventyra balansen i infrastrukturförvaltarens räkenskaper enligt artikel 8.4***.

8. Den överenskomna löptiden för avtalet, som ska synkroniseras och vara förenlig med löptiden för infrastrukturförvaltarens verksamhetsplan, koncession eller tillstånd, och de ramar och regler för fastställande och uttag av avgifter som fastställts av staten.

9. Regler för hantering av större driftsavbrott och nödsituationer, ~~inklusive en miniminivå i händelse av eventuella strejker,~~ och förtida upphävande av avtalet, och information ***i god tid*** till användare. **[Ändr. 125]**

10. Korrigeringsåtgärder som ska vidtas om någon av parterna bryter mot sina avtalsförpliktelser, inbegripet villkor och förfaranden för omförhandling och förtida upphävande, däribland regleringsorganets roll.

BILAGA VIII

Krav avseende kostnader och avgifter med anknytning till järnvägsinfrastruktur

(som avses i artiklarna 31.3 och 31.5, 32.1 och 32.3 samt artikel 35)

1. Direkta kostnader för tågtrafiken enligt artikel 31.1, vilka är relaterade till slitaget på infrastrukturen, ska inte omfatta följande:

   a) Nätövergripande allmänna omkostnader~~, inklusive löner och pensioner~~.

   b) Räntekostnader för kapital.

   ~~c) Mer än en tiondel av kostnader avseende planering, tilldelning av tåglägen, trafikledning, tågklarering och signalering för ett tåg.~~

   d) Avskrivning av informations-, kommunikations- eller telekommunikationsutrustning.

   e) Kostnader för förvaltning av fast egendom, i synnerhet förvärv, försäljning, demontering, sanering, rekultivering eller hyra av mark eller andra fasta tillgångar.

   f) ~~Socialtjänst,~~ Skolor, lekskolor~~, restauranger~~.

   g) Kostnader till följd av force majeure, olyckor och driftsavbrott. **[Ändr. 126]**

   När de direkta kostnaderna för hela nätet i genomsnitt överstiger 35 % av de genomsnittliga kostnaderna för underhåll, förvaltning och förnyelse av nätet beräknat på basis av antalet tågkilometer, ska infrastrukturförvaltaren motivera detta i detalj för regleringsorganet. De beräknade genomsnittskostnaderna ska inte omfatta kostnadselement som anges i led e, f och g.

2. Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter som avses i artikel 31.5 ska uppfylla följande krav:

   a) Avgiften ska vara differentierad så att den avspeglar sammansättningen i ett tåg med fordon som uppfyller de krav som uppställs genom bullergränsvärden som fastställs i kommissionens beslut 2006/66/EG ***av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet "Rullande materiel — buller" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg*** [1] ~~(TSD Buller)~~.

   b) Prioritet ska ges till godsvagnar.

   c) Differentiering beroende på bullernivåerna för godsvagnar ska möjliggöra återbetalning av investeringar inom en rimlig period för eftermodifiering av vagnar med den mest ekonomiskt livskraftiga bromsteknik som är tillgänglig och som har låga bullernivåer.

[1] EUT L 37, 8.2.2006, s. 1.

Onsdagen den 16 november 2011

d) Ytterligare element kan beaktas för differentieringen av avgifter, exempelvis

i) tid på dygnet, i synnerhet nattetid för buller,

ii) tågets sammansättning, med konsekvenser för bullernivån,

iii) känslighet i det område som påverkas av lokalt buller,

iv) ytterligare klasser för bullernivåer som är betydligt lägre än den som avses i led a.

3. ***Infrastrukturförvaltaren ska, utgående från en marknadsundersökning och efter samråd med de sökande, fastställa homogena marknadssegment och motsvarande prishöjningar, enligt vad som avses i artikel 32.1. Med undantag för sådana godstransporter som avses i artikel 32.1a ska*** infrastrukturförvaltaren ~~ska~~ visa för regleringsorganet att en tågtjänst kan betala prishöjningar enligt artikel 32.1.~~, varvid var och en av de tjänster som förtecknas under en enskild punkt bland följande led ska tillhöra olika marknadssegment:~~ ***Om infrastrukturförvaltaren tar ut prishöjningar ska denne upprätta en förteckning över marknadssegment som regleringsorganet måste förhandsgodkänna.***

~~a) Persontrafik/godstrafik.~~

~~b) Tåg som transporterar farligt gods/andra godståg.~~

~~c) Inrikes trafik/utrikes trafik.~~

~~d) Kombinerad transport/direkttåg.~~

~~e) Persontrafik i städer och regioner/interurban persontrafik.~~

~~f) Systemtåg/tåg med enstaka vagnslast.~~

~~g) Reguljär tågtrafik/tillfällig tågtrafik.~~**[Ändr. 127]**

4. Den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35 ska vara baserad på följande grundprinciper:

~~a) För att uppnå en överenskommen kvalitetsnivå för tjänsterna och för att inte äventyra en tjänsts ekonomiska livskraft ska infrastrukturförvaltaren komma överens med sökande, efter godkännande från regleringsorganet, om de viktigaste parametrarna för verksamhetsstyrningen, i synnerhet värdet av förseningar, tröskelvärdena för betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen avseende både enskilda tåg och alla tåg för ett järnvägsföretag under en viss tidsperiod.~~**[Ändr. 128]**

~~b) Infrastrukturförvaltaren ska tillställa järnvägsföretagen tågplanen, som ska användas som grund för beräkning av förseningar, minst fem dagar före tåget.~~ **[Ändr. 129]**

c) Alla förseningar ska hänföras till en av följande klasser och underklasser av förseningar:

1. Förvaltning som avser drift/planering och som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren

1.1. Sammanställning av tidtabell

1.2. Tågbildning

1.3. Misstag i driftsförfarande

1.4. Felaktig tillämpning av prioritetsregler

1.5. Personal

1.6. Andra orsaker

2. Infrastrukturanläggningar som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren

2.1. Signaleringsanläggningar

2.2. Signaleringsanläggningar vid plankorsningar

2.3. Telekommunikationsanläggningar

2.4. Utrustning för strömförsörjning

2.5. Spår

2.6. Strukturer

2.7. Personal

2.8. Andra orsaker

3. Orsaker som har att göra med väg- och vattenbyggnad och som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren

3.1. Planerat byggnadsarbete

3.2. Oegentligheter vid utförande av byggnadsarbete

3.3. Hastighetsbegränsning på grund av defekt spår

3.4. Andra orsaker

4. Orsaker som kan tillskrivas andra infrastrukturförvaltare

4.1. Orsakad av föregående infrastrukturförvaltare

4.2. Orsakad av nästa infrastrukturförvaltare

5. Kommersiella orsaker som kan tillskrivas järnvägsföretaget

5.1. Överskridande av uppehållstiden

5.2. Begäran från järnvägsföretaget

5.3. Lastning

5.4. Oegentligheter i samband med lastning

5.5. Kommersiell förberedelse av tåg

5.6. Personal

5.7. Andra orsaker

6. Rullande materiel som kan tillskrivas järnvägsföretaget

6.1. Planering/ändring av tjänstgöringslista

6.2. Tågbildning som utförs av järnvägsföretag

6.3. Problem som påverkar vagnar (persontrafik)

Onsdagen den 16 november 2011

6.4. Problem som påverkar vagnar (godstransport)

6.5. Problem som påverkar spårvagnar, lok och motorvagnar

6.6. Personal

6.7. Andra orsaker

7. Orsaker som kan tillskrivas andra järnvägsföretag

7.1. Orsakad av nästa järnvägsföretag

7.2. Orsakad av föregående järnvägsföretag

8. Externa orsaker som inte kan tillskrivas infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag

8.1. Strejk

8.2. Administrativa formaliteter

8.3. Påverkan utifrån

8.4. Konsekvenser av väder och naturliga orsaker

8.5. Försening på grund av externa orsaker i efterföljande nät

8.6. Andra orsaker

9. Sekundära orsaker som inte kan tillskrivas infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag

9.1. Allvarliga incidenter, olyckor och risker

9.2. Spåret upptaget på grund av samma tågs försening

9.3. Spåret upptaget på grund av ett annat tågs försening

9.4. Omlopp

9.5. Anslutning

9.6. Ytterligare undersökning behövs

d) När det är möjligt ska förseningar tillskrivas en enda organisation, med beaktande av både ansvaret för orsaken till avbrottet och förmågan att återupprätta normala trafikförhållanden.

e) Vid beräkningen av betalningar ska hänsyn tas till den genomsnittliga förseningen i tågtrafik med liknande punktlighetskrav.

f) Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt delge järnvägsföretagen en beräkning av betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen. Denna beräkning ska omfatta alla försenade tåg inom en period av högst en månad.

~~g) Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och bestämmelserna i artikel 50 åsidosätts, ska det i händelse av tvister avseende verksamhetsstyrningen finnas en metod för tvistlösning tillgänglig för ett skyndsamt avgörande av sådana ärenden. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.~~ **[Ändr. 130]**

~~h) En gång per år ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra den årliga genomsnittliga tjänstekvalitetsnivå som uppnåtts av järnvägsföretagen på grundval av de viktigaste parametrarna som överenskommits för verksamhetsstyrning-en.~~**[Ändr. 131]**

5. Den tillfälliga nedsättningen av infrastrukturavgiften för ETCS-utrustade tåg, i enlighet med artikel 32.3, ska fastställas enligt följande:

För godstransport:

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rabatt	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***15 %***	~~5 %~~ ***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~4 %~~ ***6 %***	~~3 %~~ ***4 %***	~~2 %~~ ***3 %***	~~1 %~~ ***3 %***

För persontrafik:

År	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	2020	2021	2022	2023	2024
Rabatt	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~5 %~~ ***6 %***	5 %	~~5 %~~ ***4 %***	~~5 %~~ ***2 %***

[Ändr. 132]

BILAGA IX

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

(som avses i artikel 43)

1. Tågplanen ska upprättas en gång per kalenderår.

2. Ändringarna av tågplanen ska ske vid midnatt den andra lördagen i december. Om en ändring eller justering genomförs efter vintern, framför allt för att, om så behövs, ta hänsyn till ändringar av tågplaner för regional passagerartrafik, ska detta ske vid midnatt den andra lördagen i juni och vid sådana andra tidpunkter mellan dessa datum som behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om andra datum och i så fall ska kommissionen informeras om detta, såvida det kan påverka internationell trafik.

3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som ska införas i tågplanen får inte infalla tidigare än 12 månader innan planen börjar gälla.

4. Senast 11 månader innan tågplanen börjar gälla ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de senare processerna.

5. Senast fyra månader efter det att tidsfristen för budgivning från sökande löpt ut ska infrastrukturförvaltaren utarbeta ett utkast till tågplan.

Onsdagen den 16 november 2011

BILAGA X

Föreskriven bokföring som ska tillställas regleringsorganet

(som avses i artikel 56.8)

Den föreskrivna bokföring som ska tillhandahållas regleringsorganet enligt artikel 56.8 ska innehålla åtminstone följande element:

1. Separat redovisning

Den föreskrivna bokföringen, som ska lämnas av infrastrukturförvaltare och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika kategorier av järnvägstransport eller tar emot offentliga medel, ska

a) inkludera separata resultat- och balansräkningar för verksamhet avseende godstrafik, persontrafik och infrastrukturförvaltning,

b) ge detaljerad information om enskilda källor till och användningar av offentliga medel och andra former av ersättning på ett öppet och detaljerat sätt, inklusive en detaljerad granskning av företagens kassaflöden för att fastställa på vilket sätt dessa offentliga medel och andra former av ersättning har använts,

c) inkludera kostnads- och vinstkategorier som gör det möjligt att avgöra huruvida korssubventioner mellan dessa olika aktiviteter har förekommit, i enlighet med ~~regleringsorganets krav~~ ***kraven i artikel 6 samt med vad som regleringsorganet ansett vara rimligt och nödvändigt***, **[Ändr. 133]**

d) innehålla information med en detaljeringsnivå som är tillräcklig enligt regleringsorganets bedömning avseende nödvändighet och proportionalitet,

e) åtföljas av ett dokument i vilket det fastställs vilken metod som ska användas för att fördela kostnader mellan olika verksamheter.

Om det reglerade företaget utgör en del av en gruppstruktur ska föreskriven bokföring utarbetas för gruppen som helhet, och för varje dotterföretag. Vidare ska fullständiga uppgifter om betalningar mellan företag inkluderas i den föreskrivna bokföringen för att säkerställa att offentliga medel har används på lämpligt sätt.

2. Övervakning av avgifter för tillträde till järnvägsspår

Föreskriven bokföring som ska överlämnas av infrastrukturförvaltare till regleringsorganen ska

a) ange olika kostnadskategorier, och därvid i synnerhet tillhandahålla tillräcklig information om marginalkostnader/direkta kostnader för de olika tjänsterna eller grupperna av tjänster så att infrastrukturavgifter kan övervakas,

b) tillhandahålla tillräcklig information så att det blir möjligt att övervaka individuella avgifter som betalats för tjänster (eller grupper av tjänster); om det krävs av regleringsorganet ska i denna information ingå data om volymer av enskilda tjänster, priser för enskilda tjänster och sammanlagda intäkter för enskilda tjänster, som betalats av interna och externa kunder,

c) ange kostnader och intäkter för enskilda tjänster (eller grupper av tjänster) med användning av relevant kostnadsmetod, enligt regleringsorganets krav, för att identifiera potentiellt konkurrenshämmande prissättning (korssubventioner, underprissättning och överprissättning).

3. Uppgifter om finansiella resultat

Föreskriven bokföring som ska överlämnas av infrastrukturförvaltare till regleringsorganen ska inkludera

a) en redogörelse för finansiellt resultat,

b) en utgiftssammanfattning,

c) en sammanfattning av underhållsutgifter,

d) en redovisning av driftskostnader,

e) en resultaträkning,

f) noter som ger utförligare information om och förklarar redovisningen när det är lämpligt.

4. Övriga frågor

För infrastrukturförvaltare ska den föreskrivna bokföringen granskas av en oberoende revisor. Revisorns rapport ska bifogas som bilaga till den föreskrivna bokföringen.

Den föreskrivna bokföringen ska innehålla resultaträkningar och balansräkningar och ska stämmas av mot företagets lagstadgade redovisning, och förklaringar ska ges för alla avstämningsposter.

BILAGA XI

Del A

Upphävda direktiv och en förteckning över deras senare ändringar

(som avses i artikel 67)

Rådets direktiv 91/440/EEG (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164)	
Rådets direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344)	endast punkt B i bilagan
Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)	endast artikel 1
Rådets direktiv 95/18/EG (EGT L 143, 27.6.1995, s. 70)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)	endast artikel 29
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 29)	
Kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (EGT L 164, 30.4.2004, s. 44)	endast artikel 30
Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)	endast artikel 2

Onsdagen den 16 november 2011

Del B

Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning

(som avses i artikel 67)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
91/440/EEG	1 januari 1993
95/18/EG	27 juni 1997
2001/12/EG	15 mars 2003
2001/13/EG	15 mars 2003
2001/14/EG	15 mars 2003
2004/49/EG	30 april 2006
2004/51/EG	31 december 2005
2006/103/EG	1 januari 2007
2007/58/EG	4 juni 2009

BILAGA XII

Jämförelsetabell

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 2.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1 första stycket	Artikel 1.1
		Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 2.2			Artikel 2.1
	Artikel 1.2		Artikel 2.2
		Artikel 1.3	Artikel 2.3
Artikel 2.3	Artikel 1.3	Artikel 1.4	Artikel 2.4
Artikel 2.4			Artikel 2.5
Artikel 3			Artikel 3.1–3.8
	Artikel 2 b och c		Artikel 3.9 och 3.10
		Artikel 2	Artikel 3.11–3.21
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5
Artikel 6.1 och 6.2			Artikel 6.1, 6.2
Artikel 9.4			Artikel 6.3
Artikel 6.1 andra stycket			Artikel 6.4
Artikel 6.3			Artikel 7.1

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
		Artiklarna 4.2 och 14.2	Artikel 7.2
Artikel 7.1, 7.3 och 7.4			Artikel 8.1, 8.2 och 8.3
		Artikel 6.1	Artikel 8.4
Artikel 9.1 och 9.2			Artikel 9.1 och 9.2
Artikel 10.3 och 10.3a			Artikel 10.1 och 10.2 första, andra och tredje styckena
Artikel 10.3b			Artikel 11.1, 11.2 och 11.3
			Artikel 11.4
Artikel 10.3c och 10.3e			Artikel 11.5 och 11.6
Artikel 10.3f			Artikel 12
		Artikel 5	Artikel 13
			Artikel 14
Artikel 10b			Artikel 15
	Artikel 3		Artikel 16
	Artikel 4.1–4.4		Artikel 17.1–17.4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7		Artikel 20
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4.5		Artikel 23.1
	Artikel 10		Artikel 23.2 och 23.3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1.1 andra stycket	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10.5			Artikel 28
		Artikel 4.1 och 4.3–4.6	Artikel 29
		Artikel 6.2–6.5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32

Onsdagen den 16 november 2011

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14.1 och 14.3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20.1, 20.2 och 20.3	Artikel 45.1, 45.2 och 45.3
			Artikel 45.4
		Artikel 20.4	Artikel 45.5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30.1	Artikel 55
		Artikel 30.2	Artikel 56.1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33.1, 33.2 och 33.3	Artikel 59
			Artikel 60
			Artikel 61
			Artikel 62
Artikel 11		Artikel 34	Artikel 63
Artikel 11a		Artikel 35.1, 35.2 och 35.3	Artikel 64

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 10.9			Artikel 65
		Artikel 38	Artikel 66
			Artikel 67
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 68
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 69
			Bilaga I
Bilaga II			Bilaga II
		Bilaga II	Bilaga III
			Bilaga IV
	Bilaga		Bilaga V
		Bilaga I	Bilaga VI
			Bilaga VII
			Bilaga VIII
		Bilaga III	Bilaga IX
			Bilaga X