Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

►**B**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2012/34/EU

af 21. november 2012

om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2370 af 14. december 2016	L 352	1	23.12.2016

Berigtiget ved:

►**C1** Berigtigelse, EUT L 67 af 12.3.2015, s. 32 (2012/34/EU)

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2012/34/EU

af 21. november 2012

om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastlægger:

a) de regler, der gælder for forvaltningen af jernbaneinfrastruktur og for jernbanetransportaktiviteter, som udøves af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat, som beskrevet i kapitel II

b) de kriterier, der gælder for en medlemsstats udstedelse, fornyelse og ændring af licenser til jernbanevirksomheder, som er etableret, eller som vil etablere sig i Unionen, som beskrevet i kapitel III

c) de principper og procedurer, der gælder for fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som beskrevet i kapitel IV.

2. Dette direktiv finder anvendelse på infrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport.

Artikel 2

Undtagelser fra anvendelsesområdet

1. Kapitel II finder ikke anvendelse på jernbanevirksomheder, som kun forestår transport i byer og forstæder samt regional transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanetransport i byer og forstæder.

Uanset første afsnit gælder det, at hvis en sådan jernbanevirksomhed står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelser end transport i byer og forstæder samt regional transport, finder artikel 4 og 5 anvendelse. Artikel 6 finder desuden anvendelse på en sådan jernbanevirksomhed for så vidt angår forbindelserne mellem jernbanevirksomheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.

2. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af kapitel III:

a) virksomheder, som kun udfører jernbanepassagertransport på lokal og regional særskilt jernbaneinfrastruktur

▼B

b) virksomheder, som kun udfører jernbanepassagertransport i byer og forstæder

c) virksomheder, som kun udfører regional godstransport

d) virksomheder, som kun udfører godstransport på privatejet jernbaneinfrastruktur, som udelukkende eksisterer til brug for infrastrukturejeren til dennes egen godstransport.

▼M1

3. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 og 13 samt kapitel IV:

▼B

a) lokale og regionale særskilte net til passagertransport på jernbaneinfrastruktur

b) net, der kun er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder

c) regionale net, som kun anvendes til regional godstransport af en jernbanevirksomhed, som ikke er omfattet af stk. 1, indtil en anden ansøger anmoder om kapacitet på dette net

d) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer.

▼M1

3a. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 8:

Lokale, mindre trafikerede strækninger, hvis længde ikke overstiger 100 km, der anvendes til godstrafik mellem en hovedstrækning og oprindelses- og bestemmelsessteder for forsendelser langs disse strækninger, forudsat at disse strækninger er forvaltet af andre enheder end den vigtigste infrastrukturforvalter, og at enten a) disse strækninger anvendes af en enkelt godsoperatør, eller b) de væsentlige funktioner i forbindelse med disse strækninger varetages af et organ, der ikke kontrolleres af en jernbanevirksomhed. Er der kun en enkelt godsoperatør, kan medlemsstaterne også fritage den for anvendelsen af kapitel IV, indtil en anden ansøger anmoder om kapacitet. Dette stykke kan ligeledes anvendes, hvis strækningen også i begrænset omfang anvendes til passagertransport. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, hvis de agter at undtage sådanne strækninger fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 8.

3b. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c og 7d:

Regionale mindre trafikerede net, der forvaltes af en anden enhed end den vigtigste infrastrukturforvalter og bruges til drift af regional passagertransport, der udføres af en enkelt jernbanevirksomhed, bortset fra medlemsstatens etablerede jernbanevirksomhed, indtil der anmodes om kapacitet til passagertransport på det pågældende net, og forudsat at virksomheden er uafhængig i forhold til enhver jernbanevirksomhed, der driver godstransport. Dette stykke kan ligeledes anvendes, hvis strækningen også i begrænset omfang anvendes til godstransport. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, hvis de agter at undtage sådanne strækninger fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c og 7d.

▼M1

4. Medlemsstaterne kan undtage lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra anvendelsen af artikel 8, stk. 3, og lokale jernbaneinfrastrukturer, som ikke har strategisk betydning for jernbanemarkedets funktion, fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7c og kapitel IV, jf. dog nærværende artikels stk. 3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvis de agter at undtage sådanne jernbaneinfrastrukturer. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter dens afgørelse om, hvorvidt den pågældende jernbanestruktur kan anses for at være uden strategisk betydning. Kommissionen tager ved sin afgørelse hensyn til de berørte jernbanestrækningers længde, deres udnyttelsesgrad og den trafikmængde, som potentielt vil kunne blive påvirket. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.

▼B

5. Medlemsstaterne kan undtage køretøjer, der anvendes eller er beregnet til at skulle anvendes til og fra tredjelande på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, fra anvendelsen af artikel 31, stk. 5.

6. Medlemsstaterne kan træffe afgørelse om perioder og frister for planen for kapacitetstildeling, som er forskellige fra dem, der er omhandlet i artikel 43, stk. 2, bilag VI, punkt 2, litra b), og bilag VII, punkt 3, 4 og 5, hvis etableringen af internationale kanaler i samarbejde med tredjelandes infrastrukturforvaltere, på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, har væsentlig indvirkning på planen for kapacitetstildeling generelt.

7. Hvis det er nødvendigt for at sikre en redelig konkurrence, kan medlemsstaterne beslutte at offentliggøre de afgiftsrammer og -regler, der specifikt finder anvendelse på internationale godstransporttjenester til og fra tredjelande på et net med en anden sporvidde end sporvidden på Unionens hovedjernbanenet, med andre instrumenter og frister end dem, der er nævnt i artikel 29, stk. 1.

8. Medlemsstaterne kan undtage jernbaneinfrastruktur, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, og som forbinder en medlemsstats stationer ved grænsen med et tredjelands område, fra anvendelsen af kapitel IV.

▼M1

8a. I en periode på ti år efter den 24. december 2016 kan medlemsstaterne undtage isolerede jernbanestrækninger på under 500 km med en anden sporvidde end det indenlandske hovednet, der er forbundet med et tredjeland, hvor Unionens jernbanelovgivning ikke finder anvendelse, og som forvaltes af en anden infrastrukturforvalter end det indenlandske hovednets, fra anvendelsen af dette direktivs kapitel II og IV, med undtagelse af artikel 10, 13 og 56. Jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse strækninger, kan fritages for anvendelsen af kapitel II.

Sådanne fritagelser kan forlænges for perioder på højst fem år. Senest 12 måneder inden fritagelsen udløber, underretter en medlemsstat, der agter at forlænge en fritagelse, Kommissionen herom. Kommissionen undersøger, om betingelserne for en fritagelse i henhold til første afsnit fortsat er opfyldt. Hvis dette ikke er tilfældet, vedtager Kommissionen

▼M1

gennemførelsesretsakter, der fastsætter dens afgørelse om ophævelse af fritagelsen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.

▼B

9. Bortset fra artikel 6, stk. 1, artikel 6, stk. 4, og artikel 10, 11, 12 og 28 finder dette direktiv ikke anvendelse på virksomheder, hvis virksomhed er begrænset til pendultrafik for vejkøretøjer gennem tunneller under havet eller til transportvirksomhed i form af pendultrafik for vejkøretøjer gennem sådanne tunneller.

10. Medlemsstaterne kan undtage enhver jernbanebefordring i transit gennem Unionen fra anvendelsen af kapitel II, bortset fra artikel 14 og kapitel IV.

11. Medlemsstaterne kan undtage tog, der ikke er udstyret med det europæiske togkontrolsystem (ETCS) og anvendes til regional passagertransport, og som er blevet taget i brug første gang inden 1985, fra anvendelsen af artikel 32, stk. 4.

▼M1

12. Når den private part i et eksisterende offentlig-privat partnerskab, der er indgået inden den 16. juni 2015, også er en jernbanevirksomhed med ansvar for at udføre jernbanepassagertjenester på infrastrukturen, kan medlemsstaterne fortsætte med at fritage en sådan privat part for anvendelsen af artikel 7, 7a og 7d og begrænse retten til at medtage og afsætte passagerer for så vidt angår tjenester, der leveres af jernbanevirksomheder på den samme infrastruktur, hvor den private part udfører passagertransport i henhold til det offentlig-private partnerskab.

13. Private infrastrukturforvaltere, som er part i et offentlig-privat partnerskab indgået før den 24. december 2016, og som ikke modtager offentlige midler, er undtaget fra anvendelsen af artikel 7d, såfremt lån og finansielle garantier, som infrastrukturforvalteren yder eller modtager, ikke er direkte eller indirekte til gavn for bestemte jernbanevirksomheder.

▼B

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »jernbanevirksomhed«: enhver offentlig eller privat virksomhed med licens i henhold til dette direktiv, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagertransport med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækkraften; udtrykket omfatter også virksomheder, der kun leverer trækkraft

▼M1

2) »infrastrukturforvalter«: ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for drift, vedligeholdelse og fornyelse af jernbaneinfrastruktur på et net såvel som for deltagelse i udviklingen heraf som fastsat af medlemsstaten inden for rammerne af dens generelle politik vedrørende udvikling og finansiering af infrastruktur

▼M1

2a) »udvikling af jernbaneinfrastrukturen«: netplanlægning, finansiel planlægning og investeringsplanlægning samt opbygning og opgradering af infrastrukturen

2b) »drift af jernbaneinfrastrukturen«: kanaltildeling, trafikstyring og infrastrukturafgifter

2c) »vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen«: arbejde udført med det formål at opretholde den eksisterende infrastrukturs tilstand og kapacitet

2d) »fornyelse af jernbaneinfrastrukturen«: større udskiftningsarbejde på den eksisterende infrastruktur, der ikke ændrer dens samlede ydeevne

2e) »opgradering af jernbaneinfrastrukturen«: større ombygningsarbejde af infrastrukturen, der forbedrer dens samlede ydeevne

2f) »væsentlige funktioner« i infrastrukturforvaltning: beslutningstagning vedrørende kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle togkanaler, og beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter, herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter i overensstemmelse med den afgiftsramme og ramme for kapacitetstildeling, der er fastlagt af medlemsstaterne i henhold til artikel 29 og 39

▼B

3) »jernbaneinfrastruktur«: elementerne i bilag I

4) »international godstransport«: transport af gods, hvor et tog mindst én gang krydser en medlemsstats grænse; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt oprindelses- og bestemmelsessted, når blot alle togvogne krydser mindst én grænse

5) »international passagertransport«: passagertransport, hvor et tog mindst én gang krydser en medlemsstats grænse, og hvor hovedformålet er passagerbefordring mellem stationer i forskellige medlemsstater; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgangs- og bestemmelsessted, når blot alle togvognene krydser mindst én grænse

6) »transport i byer og forstæder«: transportydelser, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder

7) »regional transport«: transportydelser, hvis hovedformål er opfyldelse af transportbehovene i en region, herunder en grænseoverskridende region

8) »transit«: passage af Unionens område uden pålæsning eller aflæsning af varer og/eller uden optagning eller afsætning af passagerer på Unionens område

▼B

9) »alternativ rute«: en anden rute mellem samme oprindelses- og bestemmelsessted, hvor de to ruter kan substitueres, for så vidt angår jernbanevirksomhedens gods- og passagertransport

10) »levedygtigt alternativ«: adgang til en anden servicefacilitet, der gør det muligt for jernbanevirksomheden at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på økonomisk acceptable vilkår

11) »servicefacilitet«: anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr, som er særligt indrettet, helt eller delvis, med henblik på levering af en eller flere af de ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4

12) »operatør af en servicefacilitet«: en offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere af de ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4

13) »grænseoverskridende aftale«: en aftale mellem to eller flere medlemsstater eller mellem medlemsstater og tredjelande, som skal gøre det lettere at levere grænseoverskridende jernbanetjenester

14) »licens«: en tilladelse udstedt af en licensudstedende myndighed til en virksomhed, hvorved dennes kapacitet til at udføre jernbanetransport som jernbanevirksomhed anerkendes. Denne kapacitet kan være begrænset til udførelsen af særlige former for transportydelser

15) »licensudstedende myndighed«: det organ, der er ansvarlig for udstedelsen af licenser i en medlemsstat

16) »kontraktmæssig aftale«: en aftale eller en tilsvarende ordning inden for rammerne af administrative foranstaltninger

17) »rimelig fortjeneste«: en forrentning af egenkapital, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og tager hensyn til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som operatøren af servicefaciliteten pådrager sig

18) »tildeling«: en infrastrukturforvalters tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet

19) »ansøger«: en jernbanevirksomhed eller en international sammenslutning af jernbanevirksomheder eller andre fysiske eller juridiske personer som f.eks. kompetente myndigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og speditører samt operatører inden for kombineret transport, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet

20) »overbelastet infrastruktur«: en del af infrastruktur, hvor efterspørgslen efter infrastrukturkapacitet i visse perioder ikke kan imødekommes i fuldt omfang, selv ikke efter samordning af de forskellige ansøgninger om kapacitet

21) »kapacitetsforbedringsplan«: en foranstaltning eller række af foranstaltninger med en tidsplan for gennemførelsen til at afhjælpe de kapacitetsbegrænsninger, der er årsag til, at en del af infrastruktur erklæres for »overbelastet infrastruktur«

▼B

22) »samordning«: den proces, hvorved infrastrukturforvalteren og ansøgere forsøger at finde en løsning, hvis der foreligger indbyrdes modstridende ansøgninger om infrastrukturkapacitet

23) »rammeaftale«: en juridisk bindende generel offentlig- eller privatretlig aftale, der fastsætter en ansøgers og infrastrukturforvalterens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med den infrastrukturkapacitet, der skal tildeles, og de afgifter, der skal opkræves, i et tidsrum, der strækker sig længere end en køreplansperiode

24) »infrastrukturkapacitet«: mulighed for at planlægge efterspurgte kanaler på en bestemt del af infrastrukturen i en vis periode

25) »net«: hele den jernbaneinfrastruktur, der forvaltes af en infrastrukturforvalter

26) »netvejledning«: den vejledning, der indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne, herunder alle andre oplysninger, der er nødvendige for at kunne ansøge om infrastrukturkapacitet

27) »kanal«: den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode

28) »køreplan«: de data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser på den relevante infrastruktur i den periode, køreplanen er i kraft

29) »depotspor«: spor, der specifikt er beregnet til midlertidig parkering af jernbanekøretøjer mellem to opgaver

30) »omfattende vedligeholdelse«: arbejde, der ikke udføres rutinemæssigt som led i den daglige drift og kræver, at køretøjet tages ud af tjeneste

▼M1

31) »vertikalt integreret virksomhed«: en virksomhed, hvor, i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 ([1]):

a) en infrastrukturforvalter kontrolleres af en virksomhed, der samtidig kontrollerer en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net

b) en infrastrukturforvalter kontrolleres af en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net eller

c) en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net, kontrolleres af en infrastrukturforvalter.

Det omfatter også en virksomhed, der består af særskilte afdelinger, herunder en infrastrukturforvalter og en eller flere afdelinger, der leverer transporttjenester, men ikke har status som særskilte juridiske personer.

([1]) Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (»EF-fusionsforordningen«) (EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1).

▼M1

Hvis en infrastrukturforvalter og en jernbanevirksomhed er helt uafhængige af hinanden, men begge kontrolleres direkte af en medlemsstat uden en mellemliggende enhed, anses de ikke for at udgøre en vertikalt integreret virksomhed med henblik på dette direktiv

32) »offentlig-privat partnerskab«: en bindende ordning mellem offentlige organer og en eller flere virksomheder, bortset fra den vigtigste infrastrukturforvalter i en medlemsstat, hvor virksomhederne helt eller delvist opfører og/eller finansierer jernbaneinfrastruktur og/eller erhverver retten til at udøve de funktioner, der er omhandlet i nr. 2), for en på forhånd fastlagt periode. Ordningen kan antage enhver relevant juridisk bindende form, der er fastsat i national lovgivning

33) »direktion«: det overordnede organ i en virksomhed, der varetager udøvende og administrative funktioner, og som er ansvarlig for virksomhedens daglige ledelse

34) »bestyrelse«: det øverste organ i en virksomhed, der udfører tilsynsopgaver, herunder kontrol med direktionen, og træffer generelle strategiske beslutninger vedrørende virksomheden

35) »gennemgående billet«: en eller flere billetter, som udgør den befordringskontrakt, der er indgået for at udføre på hinanden følgende jernbanetjenester, der udføres af en eller flere jernbanevirksomheder

36) »højhastighedspassagertransport«: passagertransport med jernbane, der udføres uden stop mellem to steder adskilt af mindst en distance på mere end 200 km på strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover, og hvor der i gennemsnit køres med sådanne hastigheder.

▼B

KAPITEL II

UDVIKLING AF JERNBANERNE I UNIONEN

AFDELING 1

Forvaltningsmæssig Uafhængighed

Artikel 4

Jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes uafhængighed

1. Medlemsstaterne sikrer, at jernbanevirksomheder, som direkte eller indirekte ejes eller kontrolleres af medlemsstaterne, med hensyn til ledelse, forvaltning, administration og intern administrativ, økonomisk og regnskabsmæssig kontrol har en uafhængig status, som navnlig sikrer dem særskilt kapital, budget og regnskabsføring i forhold til staten.

2. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for egen ledelse, forvaltning, administration og intern kontrol under overholdelse af de rammer og særlige regler for opkrævning og tildeling, som medlemsstaterne indfører.

▼B

Artikel 5

Forvaltning af jernbanevirksomheder efter kommercielle principper

1. Medlemsstaterne giver jernbanevirksomhederne mulighed for at tilpasse deres aktiviteter til markedet og forvalte dem under deres ledelsesorganers ansvar med henblik på effektive og hensigtsmæssige transportydelser med de mindst mulige omkostninger for den krævede kvalitet.

Jernbanevirksomhederne skal uanset deres ejerforhold drives efter de principper, som gælder for kommercielle virksomheder. Dette omfatter også de forpligtelser til offentlig tjeneste, som medlemsstaterne pålægger dem, og de kontrakter om offentlig tjeneste, som de indgår med statens kompetente myndigheder.

2. Jernbanevirksomhederne vedtager selv deres aktivitetsprogrammer, herunder investerings- og finansieringsplaner. Disse programmer udformes med henblik på at opnå finansiel ligevægt i virksomhederne og at nå de øvrige mål for den tekniske, kommercielle og finansielle forvaltning; de skal desuden angive midlerne til gennemførelse af disse mål.

3. Med henvisning til de generelle politiske retningslinjer, som hver medlemsstat fastsætter, og under hensyntagen til de nationale planer eller kontrakter, eventuelt flerårige, herunder investerings- og finansieringsplaner, kan jernbanevirksomhederne navnlig frit:

a) fastlægge deres interne organisation, dog med forbehold af bestemmelserne i artikel 7, 29 og 39

b) føre kontrol med udbuddet af transportydelser og disses markedsføring samt fastsætte tarifferne herfor

c) træffe beslutninger vedrørende deres personale, aktiver og køb

d) udvikle deres markedsandel, skabe ny teknologi og nye transportydelser samt anvende nye ledelsesmetoder

e) påbegynde nye aktiviteter på områder, der har tilknytning til jernbanevirksomhed.

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

4. Uanset stk. 3 skal aktionærer i offentligt ejede eller kontrollerede jernbanevirksomheder kunne kræve deres egen forhåndsgodkendelse ved vigtige afgørelser om virksomhedsledelse på samme måde, som aktionærer i private aktieselskaber kan gøre dette i henhold til medlemsstaternes selskabsret. Bestemmelserne i denne artikel berører ikke de tilsynsførende organers beføjelser i henhold til medlemsstaternes selskabsret, for så vidt angår udnævnelse af bestyrelsesmedlemmer.

▼B

AFDELING 2

Adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed og af forskellige former for transportvirksomhed

Artikel 6

Adskillelse af regnskaber

1. Medlemsstaterne sikrer, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Statsstøtte, der ydes til et af disse to aktivitetsområder, må ikke overføres til det andet.

▼M1

2. Med henblik på denne artikel kræver medlemsstater, der anvender artikel 7a, stk. 3, at virksomheden er organiseret i særskilte afdelinger, der ikke har status som særskilte juridiske personer inden for en enkelt virksomhed.

▼B

3. Medlemsstaterne sikrer, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer på den ene side for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og på den anden side for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i overensstemmelse med artikel 7 i forordning (EF) nr. 1370/2007, i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

4. Regnskaberne vedrørende de forskellige aktivitetsområder, der henvises til i stk. 1 og 3, skal føres således, at det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, til et andet, og at overvåge anvendelsen af indtægter fra infrastrukturafgifter og overskud fra andre forretningsaktiviteter.

▼M1

Artikel 7

Infrastrukturforvalterens uafhængighed

1. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren er ansvarlig for drift, vedligeholdelse og fornyelse på et net og for udviklingen af jernbaneinfrastrukturen på dette net, i overensstemmelse med national ret.

Medlemsstaterne sikrer, at ingen af de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed har en afgørende indflydelse på infrastrukturforvalterens beslutninger i forbindelse med de væsentlige funktioner.

Medlemsstaterne sikrer, at medlemmerne af infrastrukturforvalterens bestyrelse og direktion og de ledere, der refererer direkte til dem, handler på en ikkediskriminerende måde, og at deres uvildighed ikke påvirkes af eventuelle interessekonflikter.

▼M1

2. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren er organiseret som en enhed, som er retligt adskilt fra alle jernbanevirksomheder og, i vertikalt integrerede virksomheder, fra alle andre retlige enheder i virksomheden.

3. Medlemsstaterne sikrer, at de samme personer ikke samtidigt kan være udpeget eller ansat:

a) som medlemmer af en infrastrukturforvalters direktion og som medlemmer af en jernbanevirksomheds direktion

b) som personer med ansvar for at træffe beslutninger om de væsentlige funktioner og som medlemmer af en jernbanevirksomheds direktion

c) som medlemmer af en infrastrukturforvalters bestyrelse og som medlemmer af en jernbanevirksomheds bestyrelse, hvis der findes en bestyrelse

d) som medlemmer af bestyrelsen i en virksomhed, der er en del af en vertikalt integreret virksomhed, og som udøver kontrol over både en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter, og som medlemmer af den pågældende infrastrukturforvalters direktion.

4. I vertikalt integrerede virksomheder må medlemmer af infrastrukturforvalterens direktion og de personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger om de væsentlige funktioner, ikke modtage resultatbaseret aflønning fra andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed eller bonusser, der primært er forbundet med de finansielle resultater af bestemte jernbanevirksomheder. De kan dog tilbydes incitamenter, der er knyttet til jernbanesystemets overordnede resultater.

5. Hvis informationssystemer er fælles for forskellige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, begrænses adgangen til følsomme oplysninger vedrørende de væsentlige funktioner til infrastrukturforvalterens bemyndigede personale. Følsomme oplysninger må ikke udveksles med andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed.

6. Bestemmelserne i denne artikels stk. 1 berører ikke medlemsstaternes beslutningskompetence med hensyn til udvikling og finansiering af jernbaneinfrastruktur og medlemsstaternes kompetencer med hensyn til finansiering af infrastruktur og opkrævning af afgifter samt kapacitetstildeling, som defineret i artikel 4, stk. 2, og artikel 8, 29 og 39.

Artikel 7a

De væsentlige funktioners uafhængighed

1. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren har organisatorisk og beslutningsmæssig uafhængighed inden for de grænser, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, og artikel 29 og 39, for så vidt angår de væsentlige funktioner.

2. Med henblik på anvendelsen af stk. 1 sikrer medlemsstaterne navnlig, at:

a) en jernbanevirksomhed eller en anden retlig enhed ikke har en afgørende indflydelse på infrastrukturforvalteren i forbindelse med de væsentlige funktioner, uden at dette berører medlemsstaternes rolle for så vidt angår fastlæggelse af afgiftsrammen og rammen for kapacitetstildeling og de nærmere regler for afgifterne i overensstemmelse med artikel 29 og 39

▼M1

b) en jernbanevirksomhed eller en anden retlig enhed i den vertikalt integrerede virksomhed ikke har nogen afgørende indflydelse på udnævnelser og afskedigelser af de personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger om de væsentlige funktioner

c) mobiliteten for de personer, der er ansvarlige for de væsentlige funktioner, ikke skaber interessekonflikter.

3. Medlemsstaterne kan beslutte, at infrastrukturafgifter opkræves og kanaltildeling udføres af et afgiftsorgan og/eller et tildelingsorgan, der i deres retlige form, organisation og beslutningstagning er uafhængige af alle jernbanevirksomheder. I et sådant tilfælde kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende bestemmelserne i artikel 7, stk. 2, og artikel 7, stk. 3, litra c) og d).

Artikel 7, stk. 3, litra a), og artikel 7, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse på de afdelingsledere, der er ansvarlige for forvaltning af infrastrukturen og levering af jernbanetjenester.

4. Dette direktivs bestemmelser, der henviser til en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner, finder anvendelse på det uafhængige afgifts- og/eller tildelingsorgan.

Artikel 7b

Infrastrukturforvalterens uvildighed for så vidt angår trafikstyring og vedligeholdelsesplanlægning

1. Medlemsstaterne sikrer, at funktionerne forbundet med trafikstyring og vedligeholdelsesplanlægning udøves på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde, og at de personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger vedrørende disse funktioner, ikke påvirkes af eventuelle interessekonflikter.

2. For så vidt angår trafikstyring sikrer medlemsstaterne, at jernbanevirksomheder i tilfælde af afbrydelser, der vedrører dem, har fuld og rettidig adgang til relevante oplysninger. Hvis infrastrukturforvalteren giver yderligere adgang til trafikstyringen, gør vedkommende det på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde for de berørte jernbanevirksomheder.

3. For så vidt angår den langsigtede planlægning af omfattende vedligeholdelse og/eller fornyelse af jernbaneinfrastrukturen hører infrastrukturforvalteren ansøgerne og tager i videst muligt omfang hensyn til de udtrykte bekymringer.

Planlægning af vedligeholdelsesarbejde varetages af infrastrukturforvalteren på en ikkediskriminerende måde.

Artikel 7c

Outsourcing og deling af infrastrukturforvalterens funktioner

1. Hvis der ikke opstår interessekonflikter, og fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger er sikret, kan infrastrukturforvalteren:

▼M1

a) outsource funktioner til en anden enhed, hvis sidstnævnte ikke er en jernbanevirksomhed, ikke kontrollerer en jernbanevirksomhed eller ikke er kontrolleret af en jernbanevirksomhed. I en vertikalt integreret virksomhed må væsentlige funktioner ikke outsources til en anden enhed i den vertikalt integrerede virksomhed, medmindre en sådan enhed udelukkende varetager væsentlige funktioner

b) outsource udførelsen af arbejder og relaterede opgaver vedrørende udvikling, vedligeholdelse og fornyelse af jernbaneinfrastrukturen til jernbanevirksomheder eller virksomheder, der kontrollerer jernbanevirksomheden eller er kontrolleret af jernbanevirksomheden.

Infrastrukturforvalteren bevarer tilsynsbeføjelsen vedrørende og bærer det endelige ansvar for udøvelsen af de funktioner, der er beskrevet i artikel 3, nr. 2). Enhver enhed, der udfører væsentlige funktioner, skal overholde artikel 7, 7a, 7b og 7d.

2. Uanset artikel 7, stk. 1, kan funktioner forbundet med infrastrukturforvaltning varetages af forskellige infrastrukturforvaltere, herunder parter i offentlig-private partnerskaber, forudsat at de alle opfylder kravene i artikel 7, stk. 2-6, og artikel 7a, 7b og 7d, og at de påtager sig det fulde ansvar for udførelsen af de pågældende funktioner.

3. Når en strømforsyningsoperatør ikke tildeles væsentlige funktioner, fritages den for de regler, der finder anvendelse på infrastrukturforvaltere, forudsat at det sikres, at de relevante bestemmelser vedrørende udvikling af nettet, særlig artikel 8, overholdes.

4. En infrastrukturforvalter, der er underlagt tilsyn af tilsynsorganet eller af ethvert andet uafhængigt kompetent organ, som medlemsstaterne har fastlagt, kan indgå samarbejdsaftaler med en eller flere jernbanevirksomheder på en ikkediskriminerende måde og med henblik på at skabe fordele for forbrugerne såsom lavere omkostninger eller forbedrede resultater på den del af nettet, der er omfattet af aftalen.

Dette organ overvåger gennemførelsen af sådanne aftaler og kan i begrundede tilfælde anbefale, at de bør ophøre.

Artikel 7d

Finansiel gennemsigtighed

1. Under overholdelse af de nationale procedurer, der gælder i hver medlemsstat, må indtægter fra infrastrukturnetforvaltningsaktiviteter, herunder offentlige midler, kun anvendes af infrastrukturforvalteren til at finansiere egne aktiviteter, herunder betaling af renter og afdrag på sine lån. Infrastrukturforvalteren kan også anvende disse indtægter til at betale udbytte til ejerne af virksomheden, som kan omfatte eventuelle private aktionærer, men udelukker virksomheder, der er en del af en vertikalt integreret virksomhed, og som udøver kontrol over både en jernbanevirksomhed og den pågældende infrastrukturforvalter.

2. Infrastrukturforvaltere må ikke yde lån til jernbanevirksomheder, hverken direkte eller indirekte.

▼M1

3. Jernbanevirksomheder må ikke yde lån til infrastrukturforvaltere, hverken direkte eller indirekte.

4. Der må kun ydes og udbetales lån og betales renter og afdrag på lån mellem retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed i henhold til den markedsrente og de markedsbetingelser, der afspejler den pågældende enheds individuelle risikoprofil.

5. Lån mellem retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, der er ydet inden den 24. december 2016 fortsætter, indtil de udløber, forudsat at lånene blev optaget til markedsrenten, at de faktisk er udbetalt, og at der betales renter og afdrag på dem.

6. Alle tjenester, der tilbydes af andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed til infrastrukturforvalteren, skal ydes på grundlag af kontrakter og betales enten til markedspriser eller til priser, der afspejler produktionsomkostningerne, plus en rimelig fortjenstmargen.

7. Gæld, der tilskrives infrastrukturforvalteren, skal være klart adskilt fra gæld, der tilskrives andre retlige enheder i vertikalt integrerede virksomheder. Der betales særskilt renter og afdrag af sådan gæld. Dette er ikke til hinder for, at den endelige betaling af gæld foretages via en virksomhed, der er en del af en vertikalt integreret virksomhed, og som udøver kontrol over både en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter, eller via en anden enhed i virksomheden.

8. Regnskaberne for infrastrukturforvalteren og de andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed føres på en måde, der sikrer, at denne artikel overholdes, og giver mulighed for særskilt regnskab og gennemsigtige finansielle kredsløb i virksomheden.

9. I vertikalt integrerede virksomheder opbevarer infrastrukturforvalteren udførlig dokumentation for eventuelle kommercielle og finansielle forbindelser med de andre retlige enheder i den pågældende virksomhed.

10. Når de væsentlige funktioner varetages af et uafhængigt afgifts- og/eller tildelingsorgan i henhold til artikel 7a, stk. 3, og medlemsstaterne ikke anvender artikel 7, stk. 2, finder bestemmelserne i denne artikel tilsvarende anvendelse. Henvisninger til infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed i nærværende artikel forstås som en henvisning til de respektive afdelinger i virksomheden. Overensstemmelse med kravene i nærværende artikel skal fremgå af de respektive virksomhedsafdelingers særskilte regnskab.

Artikel 7e

Samordningsmekanismer

Medlemsstaterne sikrer, at der er passende samordningsmekanismer for at sikre samordningen mellem deres vigtigste infrastrukturforvaltere og alle berørte jernbanevirksomheder samt ansøgere, jf. artikel 8, stk. 3. Repræsentanter for brugerne af jernbanegodstransport og -passagertransport og nationale, lokale eller regionale myndigheder inviteres i givet fald til at deltage. Det berørte tilsynsorgan kan deltage som observatør. Samordningen vedrører bl.a.

a) ansøgernes behov i forbindelse med vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturkapacitet

▼M1

b) indholdet af de brugerorienterede præstationsmål, der er indeholdt i de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30, og af de incitamenter, der er omhandlet i artikel 30, stk. 1, og gennemførelsen deraf

c) indholdet og gennemførelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27

d) spørgsmål om intermodalitet og interoperabilitet

e) andre spørgsmål vedrørende betingelserne for adgang, brug af infrastrukturen og kvaliteten af infrastrukturforvalterens tjenester.

Infrastrukturforvalteren udarbejder og offentliggør retningslinjer for samordningen i samråd med interesserede parter. Samordningen finder sted mindst en gang om året, og infrastrukturforvalteren offentliggør på sit websted en oversigt over aktiviteter, der udføres i henhold til denne artikel.

Samordningen i henhold til denne artikel berører ikke ansøgernes ret til at indgive klage til tilsynsorganet og vedrørende tilsynsorganets beføjelser som fastsat i artikel 56.

Artikel 7f

Europæisk netværk af infrastrukturforvaltere

1. Med henblik på at lette leveringen af effektive jernbanetjenester i Unionen sikrer medlemsstaterne, at deres vigtigste infrastrukturforvaltere deltager og samarbejder i et netværk, som mødes regelmæssigt for at

a) udvikle Unionens jernbaneinfrastruktur

b) støtte den rettidige og effektive gennemførelse af det fælles europæiske jernbaneområde

c) udveksle bedste praksis

d) overvåge og benchmarke resultater

e) bidrage til de markedsovervågningsaktiviteter, der er omhandlet i artikel 15

f) behandle grænseoverskridende flaskehalsproblemer og

g) drøfte anvendelsen af artikel 37 og 40.

Med henblik på litra d) identificerer netværket fælles principper og metoder for overvågning og benchmarking af resultater på en konsekvent måde.

Samordningen i henhold til dette stykke berører ikke ansøgernes ret til at indgive klage til tilsynsorganet og vedrørende tilsynsorganets beføjelser som fastsat i artikel 56.

2. Kommissionen skal være medlem af netværket. Den skal støtte netværkets arbejde og lette samordningen.

▼B

AFDELING 3

Finansiel Sanering

Artikel 8

Finansiering af infrastrukturforvaltningen

1. Medlemsstaterne udvikler deres nationale jernbaneinfrastruktur, idet de i givet fald tager hensyn til Unionens samlede behov, herunder behovet for at samarbejde med tilgrænsende tredjelande. Med henblik herpå offentliggør de senest den 16. december 2014, efter høring af de berørte parter, en vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen med henblik på at opfylde fremtidige mobilitetsbehov med hensyn til vedligeholdelse, fornyelse og udvikling af infrastrukturen på grundlag af en bæredygtig finansiering af jernbanesystemet. Strategien dækker en periode på mindst fem år, og den kan forlænges.

2. Medlemsstaterne kan desuden under overholdelse af artikel 93, 107 og 108 i TEUF tildele infrastrukturforvalteren tilstrækkelige finansielle midler i forhold til dennes funktioner som omhandlet i artikel 3, nr. 2, infrastrukturens dimension og de finansielle behov, navnlig til dækning af nyinvesteringer. Medlemsstaterne kan beslutte at finansiere disse investeringer på anden måde end ved direkte statsfinansiering. Under alle omstændigheder skal medlemsstaterne opfylde kravene i nærværende artikels stk. 4.

3. Inden for rammerne af den pågældende medlemsstats overordnede politik og under hensyntagen til den strategi, der er nævnt i stk. 1, og den tildeling af finansielle midler fra medlemsstaterne, der er nævnt i stk. 2, vedtager infrastrukturforvalteren en virksomhedsplan, som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse, tilvejebringelse og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiel balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger. Infrastrukturforvalteren sikrer, at kendte ansøgere og efter anmodning potentielle ansøgere får adgang til de relevante oplysninger og mulighed for at udtale sig om virksomhedsplanens indhold for så vidt angår vilkårene for adgang og anvendelse og arten, tilrådighedsstillelse og udvikling af infrastruktur, inden den vedtages af infrastrukturforvalteren.

4. Medlemsstaterne sikrer, at en infrastrukturforvalters driftsregnskaber under normale forretningsvilkår og over en rimelig periode, som ikke overstiger fem år, som et mindstemål udviser balance mellem på den ene side indtægterne fra infrastrukturafgifter, overskud af andre forretningsaktiviteter, indtægter fra private kilder uden tilbagebetalingspligt og statsfinansiering, herunder forskud fra staten, når det er relevant, og på den anden side udgifterne til infrastrukturen.

Uden at det berører en eventuel langsigtet målsætning om brugerbetaling af infrastrukturomkostningerne for alle transportformer på grundlag af en fair, ikke-diskriminerende konkurrence mellem de forskellige transportformer, kan en medlemsstat, når jernbanetransporten er i stand til at konkurrere med andre transportformer, inden for afgiftsrammerne i artikel 31 og 32 kræve, at infrastrukturforvalteren afbalancerer sine regnskaber uden statsstøtte.

▼B

Artikel 9

Gennemsigtig gældslettelse

1. Med forbehold af Unionens statsstøtteregler og i overensstemmelse med artikel 93, 107 og 108 i TEUF iværksætter medlemsstaterne passende ordninger til nedbringelse af offentligt ejede eller kontrollerede virksomheders gæld til et niveau, der ikke hindrer en sund økonomisk forvaltning, og som tillader en sanering af deres finansielle situation.

2. Af hensyn til de mål, der er nævnt i stk. 1, kan medlemsstaterne kræve, at der i disse jernbanevirksomheders regnskabsafdelinger oprettes en særskilt gældsnedbringelsesenhed.

Alle de lån, som jernbanevirksomheden har optaget både til finansiering af investeringer og til dækning af for store driftsudgifter som følge af jernbanetransporten eller jernbaneinfrastrukturforvaltningen, kan overføres til denne enheds balancer, indtil de er afviklet. Gæld fra datterselskabers aktiviteter kan ikke tages i betragtning.

3. Stk. 1 og 2 gælder kun for gæld eller skyldige renter på sådan gæld, som offentligt ejede eller kontrollerede jernbanevirksomheder har optaget inden datoen for åbningen af markedet for alle eller en del af jernbanetransporttjenesterne i den berørte medlemsstat og under alle omstændigheder senest den 15. marts 2001 eller datoen for tiltrædelse af Unionen for så vidt angår medlemsstater, der er tiltrådt Unionen efter den nævnte dato.

AFDELING 4

Adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenesteR

Artikel 10

Betingelser for adgang til jernbaneinfrastruktur

1. Jernbanevirksomheder tildeles ret til adgang på retfærdige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår til alle medlemsstaters jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af alle former for jernbanegodstransport. Denne ret skal omfatte adgang til infrastruktur, der forbinder søhavne og havne ved indre vandveje og andre servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, og til infrastruktur, som mere end én slutbruger benytter eller kunne benytte.

2. Jernbanevirksomheder tildeles ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen i samtlige medlemsstater med henblik på at udføre international passagertransport. Under en international passagertransport har jernbanevirksomhederne ret til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat. Denne ret omfatter også adgang til infrastruktur, der forbinder de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2.

▼B

3. Efter anmodning fra de relevante kompetente myndigheder eller berørte jernbanevirksomheder afgør de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, om hovedformålet er passagerbefordring mellem to stationer i forskellige medlemsstater.

4. Kommissionen vedtager senest 16. december 2016, på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af nærværende artikels stk. 3. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 11

Begrænsning af retten til adgang og til at medtage og afsætte passagerer

1. Medlemsstaterne kan begrænse den i artikel 10 fastsatte ret til adgang på de strækninger mellem afgangs- og bestemmelsesstedet, der er omfattet af en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste, som er i overensstemmelse med EU-retten. En sådan begrænsning kan kun føre til en begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat, i de tilfælde, hvor udøvelsen af denne ret ville skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste.

2. Det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, afgør, om der er opstået ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste på grundlag af en objektiv økonomisk analyse og i henhold til forud fastlagte kriterier efter anmodning fra:

a) den eller de kompetente myndigheder, som indgik kontrakten om offentlig tjeneste

b) enhver anden berørt kompetent myndighed, som har ret til at begrænse adgangen i henhold til denne artikel

c) infrastrukturforvalteren

d) den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig tjeneste.

De kompetente myndigheder og de jernbanevirksomheder, der varetager den offentlige tjeneste, forelægger det eller de relevante tilsynsorganer de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå til en afgørelse. Det relevante tilsynsorgan vurderer de af disse parter forelagte oplysninger og anmoder om nødvendigt om relevante oplysninger og indleder en høring af alle de relevante parter inden for en måned fra modtagelsen af ansøgningen. Tilsynsorganet hører om nødvendigt alle relevante parter og underretter de relevante parter om sin begrundede afgørelse inden for en forud fastsat rimelig frist og under alle omstændigheder senest seks uger fra modtagelsen af relevante oplysninger.

▼B

3. Det relevante tilsynsorgan begrunder sin afgørelse og præciserer, hvornår, hvor længe og på hvilke betingelser nedenstående kan ansøge om fornyet behandling af afgørelsen:

a) den eller de relevante kompetente myndigheder

b) infrastrukturforvalteren

c) den jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste

d) den jernbanevirksomhed, som ansøger om markedsadgang.

4. Kommissionen vedtager senest 16. december 2016, på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af stk. 1, 2 og 3 i denne artikel. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

5. Medlemsstaterne kan endvidere begrænse retten til at medtage og afsætte passagerer på stationer i samme medlemsstat på en rute for international passagertransport, hvis der er indrømmet eneret til at befordre passagerer mellem de pågældende stationer i en koncessionskontrakt, der er indgået inden den 4. december 2007 på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår og i overensstemmelse med de relevante principper i EU-retten. Denne begrænsning kan gælde for kontraktens oprindelige løbetid eller 15 år, alt efter hvilken frist der er kortest.

6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i stk. 1, 2, 3 og 5 omhandlede afgørelser er undergivet domstolskontrol.

Artikel 12

Opkrævning af afgift af jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport

1. Med forbehold af artikel 11, stk. 2, kan medlemsstaterne på de i denne artikel fastsatte betingelser bemyndige den myndighed, der har ansvar for passagertransport med jernbane, til at opkræve en afgift af jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport på strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence, og hvor driften finder sted på strækningen mellem to stationer i den pågældende medlemsstat.

I dette tilfælde er jernbanevirksomheder, der udfører national eller international passagertransport, omfattet af samme afgift for driften af de strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence.

2. Afgiften har til formål at yde myndigheden kompensation for forpligtelsen til at yde offentlig tjeneste, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, som er indgået i overensstemmelse med EU-retten. Det afgiftsprovenu, der udbetales som kompensation, må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er

▼B

afholdt ved opfyldelsen af de relevante forpligtelser til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af nævnte forpligtelser.

3. Afgiften skal pålægges i overensstemmelse med EU-retten, navnlig principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet, især mellem gennemsnitsprisen for passagertransport og afgiftens størrelse. De samlede pålagte afgifter i henhold til dette stykke må ikke bringe den økonomiske bæredygtighed i fare for den passagertransport, som pålægges afgiften.

4. De relevante myndigheder skal opbevare de oplysninger, der er nødvendige for at sikre, at afgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver disse oplysninger til Kommissionen.

5. Kommissionen vedtager på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af nærværende artikel. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 13

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

1. Infrastrukturforvaltere leverer uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder de minimumsadgangsydelser, der er fastlagt i bilag II, punkt 1.

2. Operatører af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne i bilag II, punkt 2, og til de i disse faciliteter leverede ydelser.

3. For at sikre fuld gennemsigtighed og adgang uden forskelsbehandling til de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, litra a), b), c), d), g) og i), og levering af ydelser ved disse faciliteter, hvis operatøren af en sådan servicefacilitet direkte eller indirekte kontrolleres af et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på de nationale jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal operatørerne af disse servicefaciliteter være organiseret på en sådan måde, at de er uafhængige af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne og kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.

For alle de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2, skal operatøren og organet eller virksomheden have særskilte regnskaber, herunder særskilte balancer og driftsregnskaber.

Når servicefaciliteten drives af en infrastrukturforvalter, eller operatøren af servicefaciliteten direkte eller indirekte kontrolleres af en

▼B

infrastrukturforvalter, anses opfyldelse af kravene i dette stykke for at være godtgjort ved overholdelse af kravene i artikel 7.

4. Ansøgninger fra jernbanevirksomheder om adgang til og levering af ydelser ved servicefaciliteten som omhandlet i bilag II, punkt 2 skal besvares inden for en rimelig frist, som fastsættes af det nationale tilsynsorgan, jf. artikel 55. Der må kun gives afslag på sådanne ansøgninger, hvis der findes levedygtige alternativer, der gør det muligt at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på den samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. Dette forpligter ikke operatøren af servicefaciliteten til at investere i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle jernbanevirksomhedernes ansøgninger.

Når ansøgninger fra jernbanevirksomheder vedrører adgang til og levering af ydelser ved en servicefacilitet, der forvaltes af en servicefacilitetsoperatør som omhandlet i stk. 3, skal operatøren af servicefaciliteten skriftligt begrunde eventuelle afslag og anvise levedygtige alternativer ved andre faciliteter.

5. Når en operatør af en servicefacilitet, jf. bilag II, punkt 2, støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger den så vidt muligt at imødekomme alle ansøgninger. Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ, og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af påviste behov, kan ansøgeren klage til tilsynsorganet, jf. artikel 55, som undersøger sagen og træffer foranstaltninger, når det er relevant, for at sikre, at en passende del af kapaciteten tildeles den pågældende ansøger.

6. Når en servicefacilitet, jf. bilag II, punkt 2, ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, og jernbanevirksomheder over for operatøren af den pågældende servicefacilitet har tilkendegivet interesse for adgang til faciliteten på grundlag af et påvist behov, skal ejeren offentliggøre, at driften af faciliteten kan leases eller lejes som jernbaneservicefacilitet helt eller delvis, medmindre operatøren af den pågældende servicefacilitet godtgør, at en igangværende omstillingsproces forhindrer alle jernbanevirksomheder i at benytte den.

7. Hvis operatøren af servicefaciliteten leverer nogle af de ekstra ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 3, skal disse på anmodning leveres uden forskelsbehandling til alle jernbanevirksomheder, der ansøger herom.

8. Jernbanevirksomheder kan anmode infrastrukturforvalteren eller andre servicefacilitetoperatører om andre tjenesteydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 4, som hjælpeydelser. Operatøren af servicefaciliteten er ikke forpligtet til at levere disse tjenesteydelser. Hvis operatøren af servicefaciliteten beslutter at tilbyde andre nogle af disse tjenesteydelser, leverer den efter anmodning ydelserne til jernbanevirksomhederne uden forskelsbehandling.

▼B

9. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne og operatørerne af servicefaciliteter og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for adgangen til de ydelser, der skal leveres ved de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag III, punkt 2-4. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

AFDELING 5

Grænseoverskridende Aftaler

Artikel 14

Generelle principper for grænseoverskridende aftaler

1. Medlemsstaterne påser, at bestemmelserne i grænseoverskridende aftaler ikke forskelsbehandler jernbanevirksomheder eller begrænser jernbanevirksomhedernes ret til frit at forestå grænseoverskridende tjenesteydelser.

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om grænseoverskridende aftaler senest den 16. juni 2013 for så vidt angår aftaler indgået inden denne dato og inden indgåelsen for så vidt angår nye eller reviderede aftaler mellem medlemsstaterne. Kommissionen afgør, om aftalerne overholder EU-retten, senest ni måneder efter underretningen vedrørende aftaler indgået inden den 15. december 2012 og senest fire måneder efter underretningen vedrørende nye eller reviderede aftaler mellem medlemsstaterne. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.

3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, at de agter at indlede forhandlinger om og indgå nye eller reviderede grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater og tredjelande, uden at dette berører kompetencefordelingen mellem Unionen og medlemsstaterne i henhold til EU-retten.

4. Hvis Kommissionen inden for to måneder efter at have modtaget underretning om, at en medlemsstat agter at indlede forhandlinger, jf. stk. 2, finder, at forhandlingerne vil kunne skade målene for igangværende EU-forhandlinger med de pågældende tredjelande og/eller føre til en aftale, som er uforenelig med EU-retten, underretter den medlemsstaten herom.

Medlemsstaterne holder løbende Kommissionen underrettet om sådanne forhandlinger og opfordrer, når det er relevant, Kommissionen til at deltage som observatør.

5. Medlemsstaterne bemyndiges til midlertidigt at anvende og/eller indgå nye eller reviderede grænseoverskridende aftaler med tredjelande, forudsat at de er forenelige med EU-retten og ikke skader formålet og hensigten med Unionens transportpolitik. Kommissionen vedtager sådanne afgørelser om bemyndigelse. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.

▼B

AFDELING 6

Kommissionens Overvågningsopgaver

Artikel 15

Anvendelsesområde for markedsovervågningen

1. Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger til at overvåge de tekniske og økonomiske vilkår og markedsudviklingen inden for Unionens jernbanetransport.

2. I den forbindelse inddrager Kommissionen repræsentanter for medlemsstaterne, herunder repræsentanter for de i artikel 55 omhandlede tilsynsorganer, og repræsentanter for de berørte sektorer i sit arbejde, herunder, hvor det er relevant, jernbanesektorens arbejdsmarkedsparter, brugerne samt repræsentanter for lokale og regionale myndigheder, for at de bedre kan overvåge udviklingen i jernbanesektoren og på markedet, evaluere følgerne af de vedtagne foranstaltninger og analysere virkningerne af de foranstaltninger, Kommissionen har planlagt. Når det er hensigtsmæssigt, inddrager Kommissionen også Det Europæiske Jernbaneagentur i overensstemmelse med dets funktioner som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (agenturforordningen) ([1]).

3. Kommissionen overvåger anvendelsen af nettet og udviklingen af rammebetingelserne i jernbanesektoren, navnlig infrastrukturafgifter, kapacitetstildeling, investeringer i jernbaneinfrastruktur, udviklingen i jernbanetransportydelsernes priser og kvalitet, jernbanetransportydelser, der er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste, udstedelse af licenser samt graden af markedsåbning og harmonisering mellem medlemsstaterne, udviklingen i beskæftigelsen og de tilknyttede sociale vilkår inden for jernbanesektoren. Disse tilsynsaktiviteter berører ikke tilsvarende aktiviteter i medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parters rolle.

4. Kommissionen aflægger hvert andet år rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om:

a) udviklingen af det indre marked inden for jernbanetransport og ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomheder, jf. bilag II

b) rammebetingelserne i stk. 3, bl.a. for offentlig passagertransport med jernbane

c) situationen for Unionens jernbanenet

d) anvendelsen af adgangsrettigheder

e) hindringer for mere effektiv jernbanetransport

([1]) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.

▼B

f) infrastrukturbegrænsninger

g) behovet for lovgivning.

5. Med henblik på Kommissionens markedsovervågning forelægger medlemsstaterne hvert år under hensyntagen til arbejdsmarkedets parters rolle Kommissionen de nødvendige oplysninger om benyttelsen af nettene og udviklingen med hensyn til rammevilkårene for jernbanesektoren.

6. Kommissionen kan vedtage foranstaltninger til at sikre ensartethed i medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

KAPITEL III

UDSTEDELSE AF LICENSER TIL JERNBANEVIRKSOMHEDER

AFDELING 1

Licensudstedende Myndighed

Artikel 16

Licensudstedende myndighed

Hver medlemsstat udpeger en licensudstedende myndighed, der er ansvarlig for at udstede licenser og for at opfylde forpligtelserne i henhold til dette kapitel.

Den licensudstedende myndighed må ikke selv udføre jernbanetransport og skal være uafhængigt af virksomheder eller enheder, der udfører jernbanetransport.

AFDELING 2

Betingelser for opnåelse af en licens

Artikel 17

Generelle krav

1. En virksomhed kan ansøge om licens i den medlemsstat, hvor den er etableret.

2. Medlemsstaterne må ikke udstede licens eller forlænge gyldigheden deraf, hvis de finder, at kravene i dette kapitel ikke er opfyldt.

3. En virksomhed, der opfylder kravene i dette kapitel, er godkendt til at få udstedt licens.

4. En virksomhed må ikke udføre transport med jernbane i henhold til dette kapitel, medmindre den er i besiddelse af licens til den pågældende form for ydelse.

Licensen giver dog ikke i sig selv ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen.

5. Kommissionen vedtager foranstaltninger med nærmere regler for anvendelsen af en fælles model for licensen og, hvis det er nødvendigt for at sikre fair og effektiv konkurrence på jernbanemarkederne,

▼B

nærmere procedureregler for anvendelsen af denne artikel. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 18

Betingelser for opnåelse af en licens

Det kræves, at en virksomhed, der ansøger om en licens, inden den påbegynder driften, over for den pågældende medlemsstats licensudstedende myndigheder kan godtgøre, at den til enhver tid kan opfylde de nærmere krav om hæderlighed, finansiel kapacitet og faglig kompetence samt dækning af erstatningsansvar, som er anført i artikel 19-22.

De enkelte virksomheder, der ansøger om en licens, skal med henblik herpå stille alle relevante oplysninger til rådighed.

Artikel 19

Krav om hæderlighed

Medlemsstaterne fastlægger betingelserne for, at kravet om hæderlighed er opfyldt, hvorved det skal sikres, at en virksomhed, der ansøger om en licens, eller de personer, der leder virksomheden:

a) ikke er blevet idømt straf for alvorlige overtrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold

b) ikke er blevet erklæret konkurs

c) ikke er blevet dømt for alvorlige overtrædelser af særlige lovbestemmelser på transportområdet

d) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen og forpligtelser i henhold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, der ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer

▼M1

e) ikke er blevet dømt for alvorlige overtrædelser som følge af forpligtelser, der i overensstemmelse med national ret følger af bindende kollektive overenskomster, hvis det er relevant.

▼B

Artikel 20

Krav om finansiel kapacitet

1. Kravene vedrørende finansiel kapacitet er opfyldt, når en virksomhed, der ansøger om en licens, kan godtgøre, at den er i stand til at opfylde sine aktuelle og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, for en periode på 12 måneder.

2. Den licensudstedende myndighed vurderer den finansielle kapacitet, især på grundlag af en jernbanevirksomheds årsregnskab, eller, for så vidt en virksomhed, der ansøger om en licens, og som ikke kan fremlægge et årsregnskab, på grundlag af en redegørelse for dens balance. Hver virksomhed, der ansøger om en licens, skal mindst forelægge de i bilag III omhandlede oplysninger.

▼B

3. Den licensudstedende myndighed anser ikke en virksomhed, der ansøger om en licens, for at have den fornødne finansielle kapacitet, hvis den i betydeligt omfang eller tilbagevendende skylder beløb i skat eller socialsikringsbidrag, der er en følge af virksomhedens drift.

4. Den licensudstedende myndighed kan kræve, at der fremlægges en revisionserklæring og behørig dokumentation fra bank, sparekasse, regnskabsfører eller autoriseret revisor. Dokumentationen skal indeholde de i bilag III omhandlede oplysninger.

5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende visse ændringer af bilag III. Bilag III kan således ændres for at angive, hvilke oplysninger virksomheder, der ansøger om licens, skal give, eller suppleres på baggrund af erfaringerne fra de licensudstedende myndigheder eller udviklingen på jernbanetransportmarkedet.

Artikel 21

Krav om faglig kompetence

Kravene til faglig kompetence er opfyldt, når en virksomhed, der ansøger om en licens, kan påvise, at den har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden eller erfaring, der er nødvendig for at føre sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i licensen.

Artikel 22

Krav om dækning af erstatningsansvar

En jernbanevirksomhed skal med forbehold af Unionens statsstøtteregler og i overensstemmelse med artikel 93, 107 og 108 i TEUF være tilstrækkeligt forsikret eller på markedsvilkår have tilstrækkelig sikkerhed for i henhold til national og international lovgivning at kunne dække sit erstatningsansvar i tilfælde af uheld, særlig med hensyn til passagerer, bagage, fragt og post samt over for tredjemand. Uanset denne forpligtelse kan der tages hensyn til forskellige tjenesters særlige forhold og risikoprofil, især jernbanedrift til kulturelle formål eller af hensyn til kulturarven.

AFDELING 3

Licensens gyldighed

Artikel 23

Område- og tidsmæssig gyldighed

1. En licens er gyldig på hele Unionens område.

2. En licens er gyldig, så længe jernbanevirksomheden opfylder forpligtelserne i dette kapitel. Den licensudstedende myndighed kan dog bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering med jævne mellemrum. I så tilfælde skal den fornyede vurdering foretages mindst hvert femte år.

3. Særlige vilkår vedrørende suspension eller tilbagekaldelse af licensen kan fremgå af selve licensen.

▼B

Artikel 24

Midlertidig licens, godkendelse, suspension og tilbagekaldelse

1. Hvis der er alvorlig tvivl om, hvorvidt en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt licens, opfylder kravene i dette kapitel, særlig kravene i artikel 18, kan den licensudstedende myndighed til enhver tid kontrollere, om kravene overholdes.

Den licensudstedende myndighed suspenderer eller tilbagekalder licensen, hvis den konstaterer, at jernbanevirksomheden ikke længere opfylder kravene.

2. Hvis den licensudstedende myndighed i en medlemsstat konstaterer, at der er alvorlig tvivl om, hvorvidt en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt licens af en myndighed i en anden medlemsstat, opfylder de krav, der er fastlagt i dette kapitel, underretter den straks denne myndighed herom.

3. Uanset stk. 1 kan den licensudstedende myndighed, når en licens suspenderes eller tilbagekaldes på grund af manglende opfyldelse af kravene om finansiel kapacitet, udstede en midlertidig licens, indtil jernbanevirksomheden er omorganiseret, forudsat at dette ikke indebærer en sikkerhedsrisiko. Den midlertidige licens gælder dog højst i seks måneder fra udstedelsesdatoen.

4. Hvis en jernbanevirksomhed har indstillet driften i seks måneder eller ikke har påbegyndt driften inden for seks måneder efter licensens udstedelse, kan den ansvarlige licensudstedende myndighed bestemme, at det kræves, at licensen skal forelægges til fornyet godkendelse eller suspenderes.

Hvis der er tale om påbegyndelse af en drift, kan jernbanevirksomheden anmode om, at fristen forlænges under hensyntagen til ydelsernes særlige karakter.

5. Hvis der sker ændringer, der berører en jernbanevirksomheds retlige status, navnlig i tilfælde af fusion eller overtagelse, kan den licensudstedende myndighed bestemme, at licensen skal forelægges til fornyet godkendelse. Den pågældende jernbanevirksomhed kan fortsætte driften, medmindre den licensudstedende myndighed finder, at dette indebærer en sikkerhedsrisiko. I så fald, skal grundene hertil angives.

6. Når en jernbanevirksomhed har til hensigt at ændre eller udvide sine aktiviteter væsentligt, skal licensen forelægges for den licensudstedende myndighed til nyvurdering.

7. Den licensudstedende myndighed må ikke lade en jernbanevirksomhed, over for hvilken der er indledt konkursbehandling eller lignende, beholde licensen, hvis myndigheden finder det godtgjort, at der ikke er nogen realistisk udsigt til en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for et rimeligt tidsrum.

8. Når den licensudstedende myndighed har suspenderet, tilbagekaldt eller ændret en licens, underretter den straks Det Europæiske Jernbaneagentur herom. Det Europæiske Jernbaneagentur underretter omgående de øvrige medlemsstaters licensudstedende myndigheder.

▼B

Artikel 25

Procedure for licensudstedelse

1. Procedurerne for licensudstedelser offentliggøres af den berørte medlemsstat, som underretter Kommissionen herom.

2. Den licensudstedende myndighed træffer snarest muligt og senest tre måneder efter, at alle relevante oplysninger, bl.a. de i bilag III anførte, er indgivet, afgørelse om, hvorvidt en ansøgning kan imødekommes. Den licensudstedende myndighed tager hensyn til alle foreliggende oplysninger. Afgørelsen meddeles straks den virksomhed, der ansøger om licens. Et eventuelt afslag skal angive de grunde, det er baseret på.

3. Medlemsstaterne sikrer, at den licensudstedende myndigheds afgørelser kan prøves ved en domstol.

KAPITEL IV

OPKRÆVNING AF AFGIFTER FOR BRUG AF JERNBANEINFRASTRUKTUR OG TILDELING AF JERNBANEINFRASTRUKTURKAPACITET

AFDELING 1

Generelle principper

Artikel 26

Effektiv udnyttelse af infrastrukturkapacitet

Medlemsstaterne sikrer, at afgifts- og kapacitetstildelingsordninger for relevant jernbaneinfrastruktur overholder de principper, der er fastsat i dette direktiv, og således giver infrastrukturforvalteren mulighed for at markedsføre den disponible infrastrukturkapacitet og udnytte den så effektivt som muligt.

Artikel 27

Netvejledning

1. Efter høring af de berørte parter udarbejder og offentliggør infrastrukturforvalteren en netvejledning, der skal kunne anskaffes mod betaling af en afgift, som ikke må overstige udgivelsesomkostningerne. Netvejledningen offentliggøres på mindst to af Unionens officielle sprog. Netvejledningens indhold skal stilles gratis til rådighed i elektronisk format på infrastrukturforvalterens webportal og være tilgængelig via en fælles webportal. Webportalen etableres af infrastrukturforvalterne inden for rammerne af deres samarbejde i henhold til artikel 37 og 40.

2. Netvejledningen indeholder en redegørelse for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder, og oplysninger om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur. Netvejledningen indeholder også oplysninger om vilkårene for adgang til servicefaciliteter koblet til infrastrukturforvalterens net og for levering af ydelser i disse faciliteter eller henviser til et websted, hvor oplysningerne stilles gratis til rådighed i elektronisk format. Netvejledningens indhold er fastlagt i bilag IV.

▼B

3. Netvejledningen ajourføres og ændres i nødvendigt omfang.

4. Netvejledningen offentliggøres mindst fire måneder inden udløbet af fristen for ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

Artikel 28

Aftaler mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere

Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport, indgår de nødvendige offentlig- eller privatretlige aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur. Aftalebetingelserne skal være ikke-diskriminerende og gennemsigtige i overensstemmelse med dette direktiv.

AFDELING 2

Afgifter for infrastruktur og tjenesteydelser

Artikel 29

Fastlæggelse og opkrævning af afgifter

1. Medlemsstaterne fastlægger en afgiftsramme under overholdelse af den forvaltningsmæssige uafhængighed i artikel 4.

Under iagttagelse af dette krav fastsætter medlemsstaterne også de nærmere regler for afgifterne eller overdrager beføjelserne hertil til infrastrukturforvalteren.

Medlemsstaterne sikrer, at netvejledningen indeholder afgiftsrammen og -reglerne eller henviser til et websted, hvor afgiftsrammen og -reglerne offentliggøres.

Infrastrukturforvalteren fastlægger og opkræver afgiften for brugen af infrastruktur i overensstemmelse med de fastlagte afgiftsrammer og -regler.

Uden at det berører den i artikel 4 omhandlede forvaltningsmæssige uafhængighed, kan det nationale parlament få ret til at undersøge og om nødvendigt revidere det afgiftsniveau, som infrastrukturforvalteren har fastlagt, forudsat at en sådan ret er tillagt direkte i medfør af forfatningsretlige bestemmelser inden den 15. december 2010. En eventuel revision skal sikre, at afgifterne er i overensstemmelse med dette direktiv og de fastlagte afgiftsrammer og -regler.

2. Medmindre der er truffet særlige ordninger i henhold til artikel 32, stk. 3, sikrer infrastrukturforvaltere, at den gældende afgiftsordning er baseret på de samme principper for hele deres net.

3. Infrastrukturforvaltere sikrer, at anvendelsen af afgiftsordningen resulterer i ensartede og ikke-diskriminerende afgifter for forskellige jernbanevirksomheder, som udfører samme form for transport på en tilsvarende del af markedet, og at de afgifter, der faktisk anvendes, er i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i netvejledningen.

▼B

4. En infrastrukturforvalter behandler forretningsmæssige oplysninger fra ansøgere fortroligt.

Artikel 30

Infrastrukturomkostninger og -regnskaber

1. Infrastrukturforvaltere skal under behørig hensyntagen til sikkerheden og opretholdelsen og forbedringen af kvaliteten af infrastrukturtjenesten gives incitamenter til at nedbringe både omkostningerne ved tilvejebringelse af infrastruktur og niveauet for adgangsafgifterne.

2. Medlemsstaterne sikrer med forbehold af deres kompetence vedrørende jernbaneinfrastrukturplanlægning og af princippet om etårige budgetter, hvor det er relevant, at der indgås en kontraktmæssig aftale, der overholder de grundlæggende principper og parametre i bilag V, mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren med en gyldighedsperiode på mindst fem år.

Medlemsstaterne sikrer, at kontraktmæssige aftaler, der er gældende den 15. december 2012, om nødvendigt ændres for at tilpasse dem til dette direktiv på det tidspunkt, hvor de forlænges, eller senest 16. juni 2015.

3. Medlemsstaterne gennemfører incitamenterne i stk. 1 ved den i stk. 2 nævnte kontraktmæssige aftale eller ved reguleringsforanstaltninger eller ved en kombination af incitamenter til at reducere omkostningerne i den kontraktmæssige aftale og afgiftsniveauet ved hjælp af reguleringsforanstaltninger.

4. Hvis en medlemsstat beslutter at gennemføre incitamenterne i stk. 1 ved hjælp af reguleringsforanstaltninger, skal en sådan beslutning baseres på en undersøgelse af, hvilke omkostningsreduktioner der kan opnås. Dette berører ikke tilsynsorganets beføjelser til at foretage en gennemgang af de afgifter, der er omhandlet i artikel 56.

5. Vilkårene for den kontraktmæssige aftale i stk. 2 og strukturen af de beløb, der udbetales som finansiering til infrastrukturforvalteren, vedtages på forhånd for hele kontraktperioden.

6. Medlemsstaterne sikrer, at ansøgere og efter anmodning potentielle ansøgere underrettes af den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren og får lejlighed til at udtale sig om den kontraktmæssige aftales indhold mindst tre måneder, før den undertegnes. Den kontraktmæssige aftale offentliggøres senest én måned efter indgåelsen.

Infrastrukturforvalteren sikrer overensstemmelse mellem bestemmelserne i den kontraktmæssige aftale og virksomhedsplanen.

7. Infrastrukturforvalterne udarbejder og opretholder et register over deres aktiver og de aktiver, de er ansvarlige for at forvalte, som kan anvendes til at vurdere, hvilke finansielle midler der er nødvendige for at reparere eller udskifte dem. Dette skal ledsages af specifikke oplysninger om udgifter til fornyelse og opgradering af infrastrukturen.

8. Infrastrukturforvalterne fastlægger en metode for en forholdsmæssig fordeling af omkostningerne på de forskellige kategorier af ydelser, som tilbydes jernbanevirksomhederne. Medlemsstaterne kan kræve forhåndsgodkendelse. Denne metode skal ajourføres af og til på grundlag af den bedste internationale praksis.

▼B

Artikel 31

Afgiftsprincipper

1. Afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og servicefaciliteter betales til henholdsvis infrastrukturforvalteren og operatøren af servicefaciliteten og anvendes til at finansiere deres virksomhed.

2. Medlemsstaterne kræver, at infrastrukturforvalteren og operatøren af servicefaciliteten forelægger tilsynsorganet den nødvendige dokumentation for de pålagte afgifter, så tilsynsorganet kan udføre sine funktioner som omhandlet i artikel 56. Infrastrukturforvalteren og operatøren af servicefaciliteten skal med henblik herpå kunne påvise over for jernbanevirksomheder, at de infrastrukturafgifter og afgifter for tjenesteydelser, der faktureres jernbanevirksomheden i henhold til artikel 30-37, er i overensstemmelse med den metode og de regler og, hvor det er relevant, afgiftsskalaer, der er fastsat i netvejledningen.

3. Med forbehold af stk. 4 eller 5 i denne artikel eller artikel 32 fastsættes afgifterne for minimumsadgangsydelserne og for adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten.

Inden den 16. juni 2015 vedtager Kommissionen foranstaltninger med angivelse af metoderne til beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Infrastrukturforvalteren kan beslutte at foretage en gradvis tilpasning til disse metoder over en periode på højst fire år efter sådanne gennemførelsesretsakters ikrafttræden.

4. Infrastrukturafgifterne, jf. stk. 3, kan omfatte en afgift, som afspejler eventuel knaphed på kapacitet i det klart afgrænsede afsnit af infrastrukturen i perioder med overbelastning.

5. Infrastrukturafgifterne, jf. stk. 3, kan ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften. En sådan ændring skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning.

På grundlag af infrastrukturforvalternes, jernbanevirksomhedernes, tilsynsorganernes og de kompetente myndigheders erfaringer og under hensyntagen til gældende støjdifferentieringsordninger vedtager Kommissionen gennemførelsesforanstaltninger med angivelse af metoderne for opkrævning af afgifter for omkostningerne ved støjgener, herunder varigheden af denne opkrævning, og således, at infrastrukturafgifterne kan differentieres for, hvor det er relevant, at tage hensyn til

▼B

det berørte områdes følsomhed, navnlig for så vidt angår den berørte befolknings størrelse og togsammensætning med indvirkning på støjemissionsniveauet. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3. De må ikke resultere i unødvendig konkurrenceforvridning mellem jernbanevirksomhederne eller påvirke jernbanesektorens konkurrenceevne som helhed.

Enhver ændring af denne art af infrastrukturafgifterne for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener skal støtte en modernisering af jernbanevogne med den mest økonomisk levedygtige bremseteknologi med lavt støjniveau.

Opkrævning af afgifter for miljøomkostninger, der resulterer i en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter, er således kun tilladt, hvis sådanne afgifter anvendes på vejgodstransport i overensstemmelse med EU-retten.

Hvis opkrævningen af afgifter for miljøomkostninger resulterer i ekstra indtægter, afgør medlemsstaterne, hvordan indtægterne skal anvendes.

Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der er nødvendige, opbevares, og at miljøafgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver disse oplysninger til Kommissionen efter anmodning.

6. For at undgå uønskede uforholdsmæssige fluktuationer kan de i stk. 3, 4 og 5 omhandlede afgifter beregnes som gennemsnit på grundlag af en rimelig spredning af togtrafik og tidsrum. Infrastrukturafgifternes relative størrelse afhænger dog af de omkostninger, der kan tilskrives transporttjenesterne.

7. Afgiften for sporadgang til servicefaciliteter, jf. bilag II, punkt 2, og levering af ydelser i sådanne faciliteter må ikke overstige omkostningerne ved at levere dem, iberegnet en rimelig fortjeneste.

8. Hvis de tjenesteydelser, der i bilag II, punkt 3 og 4, er anført som ekstra ydelser og hjælpeydelser, kun tilbydes af én leverandør, må afgiften for den pågældende tjenesteydelse ikke overstige omkostningen ved at levere den, iberegnet en rimelig fortjeneste.

9. Der kan opkræves afgifter for kapacitet, der anvendes til infrastrukturvedligeholdelse. Sådanne afgifter må ikke overstige infrastrukturforvalterens nettoindtægtstab som følge af vedligeholdelsen.

10. Operatøren af faciliteten for levering af de ydelser, der er anført i bilag II, punkt 2, 3 og 4, forsyner infrastrukturforvalteren med de oplysninger om afgifter, der skal figurere i netvejledningen, eller henviser til et websted, hvor oplysningerne stilles gratis til rådighed i elektronisk format i overensstemmelse med artikel 27.

Artikel 32

Undtagelser fra afgiftsprincipperne

1. En medlemsstat kan med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud, hvis markedet kan bære det, opkræve tillæg på grundlag af effektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende principper, samtidig med at der sikres jernbanemarkedssegmenterne størst mulig konkurrenceevne. Afgiftsordningen skal respektere de produktivitetsstigninger, som jernbanevirksomhederne opnår.

▼B

Afgiftsniveauet må dog ikke sættes så højt, at markedssegmenter, der som et minimum kan betale de omkostninger, der er direkte forbundet med jernbanedriften, samt en forrentning, som markedet kan bære, udelukkes fra at bruge infrastrukturen.

Medlemsstaterne sikrer, før de godkender opkrævningen af tillæg, at infrastrukturforvalterne evaluerer deres relevans for specifikke markedssegmenter, idet de ser på mindst de segmentpar, der er anført i bilag VI, punkt 1, og vælger dem, der er relevante. Infrastrukturforvalternes liste over markedssegmenter skal indeholde mindst følgende tre segmenter: godstransport, passagertransport, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, og anden passagertransport.

Infrastrukturforvalterne kan desuden sondre mellem markedssegmenterne, ud fra hvilke varer eller passagerer der transporteres.

Der fastlægges også markedssegmenter, hvor jernbanevirksomheder aktuelt ikke opererer, men vil kunne levere ydelser i gyldighedsperioden for afgiftsordningen. Infrastrukturforvalteren medtager ikke tillæg i afgiftsordningen for disse markedssegmenter.

Listen over markedssegmenter offentliggøres i netvejledningen og tages op til revision mindst hvert femte år. Det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan fører tilsyn med denne liste i henhold til artikel 56.

2. Infrastrukturforvalterne kan i forbindelse med godstransport til og fra tredjelande, hvis sporvidde afviger fra hovedbanenettet i Unionen, fastsætte højere afgifter med henblik på at få omkostningerne dækket fuldt ud.

3. For særlige fremtidige investeringsprojekter eller specifikke investeringsprojekter, der er afsluttet efter 1988, kan infrastrukturforvalteren fastsætte eller fortsat fastsætte højere afgifter på grundlag af omkostningerne ved sådanne projekter på lang sigt, hvis de øger effektiviteten eller omkostningseffektiviteten, eller begge dele, og ellers ikke kan eller ikke kunne være blevet iværksat. En sådan afgiftsordning kan også omfatte aftaler om deling af risikoen ved nye investeringer.

▼M1

4. De infrastrukturafgifter for brug af jernbanekorridorer, som er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2016/919 ([1]), kan differentieres som incitament til, at togene udstyres med ETCS, der opfylder kravene i den udgave, som blev vedtaget ved Kommissionens beslutning 2008/386/EF ([2]), samt i de efterfølgende udgaver. En sådan differentiering må ikke resultere i, at der samlet sker en stigning i infrastrukturforvalterens indtægter.

([1]) Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 158 af 15.6.2016, s. 1).

([2]) Kommissionens beslutning 2008/386/EF af 23. april 2008 om ændring af bilag A i beslutning 2006/679/EF om den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Styringskontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og bilag A i beslutning 2006/860/EF om den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog (EUT L 136 af 24.5.2008, s. 11).

▼M1

Medlemsstaterne kan beslutte, at differentieringen af infrastrukturafgifter ikke finder anvendelse på de i forordning (EU) 2016/919 anførte jernbanestrækninger, hvor der kun må køre tog, der er udstyret med ETCS.

Medlemsstaterne kan beslutte at udvide differentieringen til at omfatte jernbanestrækninger, som ikke er anført i forordning (EU) 2016/919.

▼B

5. For at undgå forskelsbehandling sikrer medlemsstaterne, at enhver given infrastrukturforvalters gennemsnitlige og marginale afgifter for tilsvarende brug af dennes infrastruktur er sammenlignelige, og at der opkræves samme afgifter for sammenlignelige tjenesteydelser i samme markedssegment. Infrastrukturforvalteren viser i netvejledningen, at afgiftsordningen opfylder disse krav, for så vidt dette kan ske uden at afsløre fortrolige forretningsoplysninger.

6. Hvis en infrastrukturforvalter har til hensigt at ændre de væsentlige elementer i det afgiftssystem, der er nævnt i denne artikels stk. 1, offentliggør infrastrukturforvalteren disse væsentlige elementer senest 3 måneder inden fristen for offentliggørelsen af netvejledningen i henhold til artikel 27, stk. 4.

Artikel 33

Rabatter

1. Med forbehold af artikel 101, 102, 106 og 107 i TEUF og uanset princippet om direkte omkostninger, jf. artikel 31, stk. 3, i dette direktiv, skal enhver rabat på de afgifter, infrastrukturforvalteren opkræver af en jernbanevirksomhed for en hvilken som helst transporttjeneste, være i overensstemmelse med kriterierne i denne artikel.

2. Med undtagelse af stk. 3 begrænses rabatter til infrastrukturforvalterens faktiske besparelser i administrationsomkostninger. Ved fastsættelsen af rabattens størrelse må der ikke tages hensyn til besparelser, som allerede er internaliseret i afgiften.

3. Infrastrukturforvalterne kan indføre ordninger for særlig trafik, der er til rådighed for alle brugere af infrastrukturen, i form af tidsbegrænsede rabatter for at fremme udviklingen af nye jernbanetjenester eller rabatter til fremme af anvendelse af linjer, der i væsentlig grad er underudnyttede.

4. Rabatter kan kun vedrøre afgifter, der opkræves for et bestemt afsnit af infrastrukturen.

5. Der skal gælde samme rabatordninger for samme transporttjenester. Rabatordninger anvendes uden forskelsbehandling for alle jernbanevirksomheder.

Artikel 34

Kompensationsordninger for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker

1. Medlemsstaterne kan indføre en tidsbegrænset ordning, der ved brug af jernbaneinfrastruktur kompenserer for de påviseligt udækkede eksterne miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker ved konkurrerende transportformer, såfremt disse omkostninger overstiger de tilsvarende omkostninger ved jernbanetransport.

▼B

2. Hvis en jernbanevirksomhed, der modtager kompensation, har en eneret, skal kompensationen ledsages af sammenlignelige fordele for brugerne.

3. Kompensationsmetoderne og beregningerne skal være offentligt tilgængelige. Det er især nødvendigt at kunne dokumentere de specifikke udækkede omkostninger ved konkurrerende transportinfrastruktur, som undgås ved jernbanetransport, og at sikre, at ordningen ikke indebærer forskelsbehandling af virksomheder.

4. Medlemsstaterne sikrer, at ordningen er forenelig med artikel 93, 107 og 108 i TEUF.

Artikel 35

Præstationsordning

1. Infrastrukturafgiftsordninger skal tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne gennem en præstationsordning. En sådan ordning kan omfatte sanktioner for aktiviteter, der medfører forstyrrelser af nettets drift, kompensation til virksomheder, der lider tab som følge af forstyrrelser, og bonusser som belønning for præstationer, der er bedre end det aftalte.

2. Grundprincipperne for præstationsordningen, som er angivet i bilag VI, punkt 2, finder anvendelse på hele nettet.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende ændringer af bilag VI, punkt 2, litra c). Bilag VI, punkt 2, litra c), kan således ændres på baggrund af udviklingen på jernbanemarkedet og de erfaringer, som tilsynsorganerne, jf. artikel 55, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne erhverver. Sådanne ændringer skal tilpasse kategorierne af forsinkelser efter bedste praksis udviklet af industrien.

Artikel 36

Reservationsafgifter

Infrastrukturforvaltere kan opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes. Denne afgift for manglende udnyttelse skal tilskynde til effektiv udnyttelse af kapacitet. Opkrævning af en sådan afgift er obligatorisk, når ansøgere, som har fået tildelt en kanal gentagne gange undlader at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem. Med henblik på opkrævningen af denne afgift skal infrastrukturforvalterne i deres netvejledning offentliggøre kriterierne for at konstatere en sådan manglende udnyttelse. Det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan fører tilsyn med disse kriterier i henhold til artikel 56. Betalingerne af denne afgift foretages enten af ansøgeren eller den i overensstemmelse med artikel 41, stk. 1, udpegede jernbanevirksomhed. Infrastrukturforvalterne skal til enhver tid kunne oplyse alle berørte parter om, hvilken infrastrukturkapacitet der allerede er tildelt brugervirksomhederne.

Artikel 37

Samarbejde i forbindelse med afgiftssystemer på mere end ét net

1. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalterne samarbejder om at muliggøre en effektiv anvendelse af afgiftsordninger og slutter sig sammen for at koordinere afgiftsopkrævningen eller for at opkræve afgifter for driften af togtjenester, der krydser mere end ét infrastrukturnet af jernbanesystemet inden for Unionen. Infrastrukturforvalterne

▼B

søger især at sikre, at internationale jernbanetjenester har den størst mulige konkurrenceevne, og at jernbanenettet udnyttes effektivt. De fastlægger i den henseende hensigtsmæssige procedurer, der er underlagt reglerne i dette direktiv.

2. Medlemsstaterne sikrer, for så vidt angår nærværende artikels stk. 1, at infrastrukturforvalterne samarbejder om at muliggøre en effektiv anvendelse af tillæg, jf. artikel 32, og præstationsordninger, jf. artikel 35, for trafik, der krydser mere end ét net i jernbanesystemet inden for Unionen.

AFDELING 3

Tildeling af infrastrukturkapacitet

Artikel 38

Rettigheder til kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet tildeles af en infrastrukturforvalter. Når den er tildelt en ansøger, kan modtageren ikke overdrage den til en anden virksomhed eller tjeneste.

Enhver handel med infrastrukturkapacitet er forbudt og fører til udelukkelse fra videre tildeling af kapacitet.

En jernbanevirksomheds udnyttelse af kapacitet til udførelse af operationer på vegne af en ansøger, som ikke er en jernbanevirksomhed, betragtes ikke som en overdragelse.

2. Ansøgere kan højst få overladt retten til at benytte bestemt infrastrukturkapacitet i form af en kanal for et tidsrum svarende til en køreplansperiode.

En infrastrukturforvalter og en ansøger kan indgå en rammeaftale, som anført i artikel 42, om brug af kapacitet på den relevante jernbaneinfrastruktur for et længere tidsrum end en køreplansperiode.

3. Infrastrukturforvalternes og ansøgernes respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver tildeling af kapacitet fastlægges i kontrakter eller i medlemsstaternes lovgivning.

4. Hvis en ansøger agter at indgive en ansøgning om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre international passagertransport, underretter den pågældende ansøger de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer. For at gøre det muligt at vurdere, om formålet med den internationale rute er at befordre passagerer på en rute mellem stationer i forskellige medlemsstater, og hvad den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste er, sikrer

▼B

tilsynsorganerne underretning af enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om passagertransport med jernbane på den pågældende rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, af alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 11 og af enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, den internationale passagertransport vedrører.

Artikel 39

Kapacitetstildeling

1. Medlemsstaterne kan fastlægge rammer for tildelingen af infrastrukturkapacitet med forbehold af det i artikel 4 nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed. Der fastsættes nærmere regler for tildelingen af kapacitet. Infrastrukturforvalteren foretager kapacitetstildelingen. Infrastrukturforvalteren sikrer bl.a., at infrastrukturkapacitet tildeles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag og i overensstemmelse med EU-retten.

2. Infrastrukturforvalterne behandler de forretningsmæssige oplysninger, de modtager, fortroligt.

Artikel 40

Samarbejde om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét net

1. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalterne samarbejder om effektiv tilvejebringelse og tildeling af infrastrukturkapacitet, der går over mere end ét banenet af jernbanesystemet inden for Unionen, herunder rammeaftaler, jf. artikel 42. Infrastrukturforvalterne opretter passende procedurer, som er underlagt reglerne i dette direktiv, og organiserer kanaler, der krydser mere end ét net, i overensstemmelse hermed.

Medlemsstaterne sikrer, at repræsentanter for infrastrukturforvaltere, hvis tildelingsbeslutninger har betydning for andre infrastrukturforvaltere, inddrages for at koordinere tildelingen af eller for at tildele al relevant infrastrukturkapacitet på internationalt plan, med forbehold af de specifikke regler i EU-retten om netværk med fokus på jernbanegodstransport. Infrastrukturforvalterne offentliggør principper og kriterier for tildeling af kapacitet som led i dette samarbejde i deres netvejledning, jf. bilag IV, punkt 3. De relevante repræsentanter for infrastrukturforvaltere fra tredjelande kan inddrages i disse procedurer.

2. Kommissionen underrettes om og indbydes til at deltage som observatør i de vigtigste møder, hvor de fælles principper og metoder for tildeling af infrastruktur drøftes. Tilsynsorganerne skal modtage tilstrækkelige oplysninger om udviklingen af fælles principper og metoder for tildeling af infrastrukturer og fra it-baserede tildelings systemer til, at de kan udføre deres tilsyn i overensstemmelse med artikel 56.

3. På alle møder og alle andre aktiviteter, der vedrører tildeling af infrastrukturkapacitet til togdrift, der omfatter flere net, træffes beslutningerne udelukkende af repræsentanter for infrastrukturforvaltere.

4. Deltagerne i det i stk. 1 omhandlede samarbejde sikrer, at navne på deltagere, driftsmetoder og alle relevante kriterier, som anvendes ved vurdering og tildeling af infrastrukturkapacitet, gøres offentligt tilgængelige.

▼B

5. Infrastrukturforvaltere, der indgår i et i stk. 1 omhandlet samarbejde, skal vurdere behovet for og om nødvendigt foreslå og organisere internationale kanaler for at lette drift af godstog, som er genstand for en ad hoc-ansøgning, jf. artikel 48.

Sådanne internationale kanaler, der er arrangeret på forhånd, stilles til rådighed for ansøgere gennem enhver af de deltagende infrastrukturforvaltere.

Artikel 41

Ansøgere

1. Ansøgninger om infrastrukturkapacitet kan indgives af ansøgere. Med henblik på at benytte en sådan infrastrukturkapacitet skal ansøgerne udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 28. Dette berører ikke ansøgernes ret til at indgå aftaler med infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 44, stk. 1.

2. Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at hans legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. De skal præciseres i netvejledningen, jf. bilag IV, punkt 3, litra b). De kan kun omfatte en finansiel garanti, som ikke må overstige et passende niveau, der står i rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne.

3. Kommissionen vedtager inden den 16. juni 2015 gennemførelsesforanstaltninger med nærmere regler om de kriterier, der skal følges for anvendelsen af stk. 2. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 42

Rammeaftaler

1. Med forbehold af artikel 101, 102 og 106 i TEUF kan der indgås en rammeaftale mellem en infrastrukturforvalter og en ansøger. En sådan rammeaftale specificerer karakteristikaene for den infrastrukturkapacitet, som ansøgeren har behov for og får tilbudt i et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode.

Rammeaftalen specificerer ikke en kanal nærmere, men skal være udformet således, at den imødekommer ansøgerens legitime forretningsmæssige behov. En medlemsstat kan kræve en forhåndsgodkendelse af en rammeaftale fra et tilsynsorgan, jf. artikel 55 i dette direktiv.

2. Rammeaftaler må ikke udelukke andre ansøgere eller tjenester fra at udnytte den relevante infrastruktur.

3. Vilkårene i rammeaftaler skal kunne ændres eller begrænses for at muliggøre bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

▼B

4. Rammeaftaler kan omfatte sanktioner, såfremt det bliver nødvendigt at ændre eller ophæve aftalen.

5. Rammeaftaler indgås i princippet for en periode på fem år og kan forlænges med perioder svarende til deres oprindelige løbetid. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode på over fem år skal være begrundet med tilstedeværelsen af forretningskontrakter, særlige investeringer eller risici.

6. For tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 49, som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun tillades i ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, især hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

I sådanne usædvanlige tilfælde kan rammeaftalen evt. udstikke de detaljerede karakteristika for den kapacitet, der stilles til rådighed for ansøgeren for rammeaftalens varighed. Sådanne karakteristika kan bl.a. omfatte antal afgange i kanalerne, deres størrelse og kvalitet. Infrastrukturforvalteren kan begrænse den reserverede kapacitet, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under den tærskelkvote, der er nævnt i artikel 52.

Fra 1. januar 2010 kan en første rammeaftale indgås for en periode på fem år, der kan forlænges én gang, på grundlag af de kapacitetskarakteristika, som er benyttet af ansøgere, der drev jernbanevirksomhed før 1. januar 2010, for at tage hensyn til særlige investeringer eller tilstedeværelsen af forretningskontrakter. Det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55, er ansvarligt for at give tilladelse til, at en sådan aftale kan træde i kraft.

7. Den generelle karakter af hver rammeaftale gøres tilgængelig for alle berørte parter, idet forretningshemmeligheder dog behandles fortroligt.

8. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, vedtage foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af denne artikel. Sådanne gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

Artikel 43

Plan for tildelingsprocessen

1. Infrastrukturforvalteren overholder den i bilag VII fastsatte plan for kapacitetstildelingen.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende visse ændringer af bilag VII. Bilag VII kan således efter høring af alle infrastrukturforvalterne ændres for at tage højde for driftsmæssige hensyn i tildelingsprocessen. Disse ændringer skal ske på grundlag af, hvad der er nødvendigt i lyset af erfaringerne, for at sikre en effektiv tildelingsproces og afspejle infrastrukturforvalternes driftsmæssige hensyn.

▼B

3. Infrastrukturforvalterne skal være enige med de øvrige berørte og relevante infrastrukturforvaltere om, hvilke internationale kanaler der skal tages med i køreplanen, før der indledes konsultationer om udkastet til køreplan. Der skal kun foretages justeringer, hvis det er absolut nødvendigt.

Artikel 44

Ansøgninger

1. Ansøgere kan på offentlig- eller privatretligt grundlag indgive en ansøgning til infrastrukturforvalteren om en aftale, der giver ret til at benytte jernbaneinfrastruktur mod betaling af en afgift, som fastsat i kapitel IV, afdeling 2.

2. Ansøgninger, der vedrører den almindelige køreplan, skal respektere de i bilag VII fastsatte tidsfrister.

3. En ansøger, som har indgået en rammeaftale, indgiver sin ansøgning i overensstemmelse med aftalen.

4. Infrastrukturforvaltere skal for så vidt angår kanaler, der går over mere end ét net, sikre, at ansøgerne kan indgive ansøgning til en one-stop-shop, der enten er et fælles organ, som er etableret af infrastrukturforvalterne, eller en enkelt infrastrukturforvalter, der deltager i kanalen. Den pågældende infrastrukturforvalter kan derefter på ansøgerens vegne søge om kapacitet hos de andre berørte infrastrukturforvaltere. Dette krav berører ikke Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport ([1]).

Artikel 45

Planlægning

1. Infrastrukturforvalteren imødekommer i videst muligt omfang alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet, herunder ansøgninger om kanaler, der går over mere end ét net, og tager i videst mulig omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.

2. Infrastrukturforvalteren kan give bestemte transportydelser fortrinsstilling ved planlægningsprocessen og samordningen, jf. dog artikel 47 og 49.

3. Infrastrukturforvalteren hører alle berørte parter om udkastet til køreplan og giver dem mindst en måned til at fremsætte deres synspunkter. Berørte parter omfatter alle, som har ansøgt om infrastrukturkapacitet, samt andre parter, som har bemærkninger til, hvordan køreplanen kan indvirke på deres mulighed for at levere jernbanetransportydelser i køreplansperioden.

4. Infrastrukturforvalteren træffer de nødvendige foranstaltninger til at forsøge at løse påpegede problemer.

([1]) EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

▼B

Artikel 46

Samordning

1. Hvis der opstår konflikter mellem forskellige ansøgninger under den planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 45, forsøger infrastrukturforvalteren, gennem en samordning af ansøgningerne, at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.

2. Hvis der opstår en situation, der kræver samordning, har infrastrukturforvalteren ret til inden for rimelige grænser at tilbyde infrastrukturkapacitet, der adskiller sig fra den, hvorom der er ansøgt.

3. Infrastrukturforvalteren tilstræber gennem høring af de berørte ansøgere at løse eventuelle konflikter. En sådan høring skal ske på grundlag af videregivelse af følgende oplysninger, der inden for en rimelig frist stilles gratis til rådighed i skriftlig eller elektronisk form:

a) kanaler, som alle andre ansøgere har indgivet ansøgning om for de samme strækninger

b) kanaler, som er foreløbigt tildelt alle andre ansøgere for de samme strækninger

c) alternative kanaler, som er foreslået for de relevante strækninger i overensstemmelse med stk. 2

d) fuldstændige oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildelingen af kapacitet.

Disse oplysninger stilles i overensstemmelse med artikel 39, stk. 2, til rådighed på en sådan måde, at andre ansøgeres identitet ikke videregives, medmindre de berørte ansøgere har givet samtykke til en sådan videregivelse.

4. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for principperne for samordningen. De skal især afspejle vanskeligheden ved at arrangere internationale kanaler og de konsekvenser, ændringer kan få for andre infrastrukturforvaltere.

5. Hvis ansøgninger om infrastrukturkapacitet ikke kan imødekommes uden samordning, tilstræber infrastrukturforvalteren at imødekomme alle ansøgninger gennem samordning.

6. Med forbehold af de foreliggende appelmuligheder og bestemmelserne i artikel 56 skal der i tilfælde af tvister om tildeling af infrastrukturkapacitet oprettes et tvistbilæggelsessystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for dette system. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

Artikel 47

Overbelastning af infrastrukturen

1. Hvis det efter samordning af ansøgningerne om kanaler og høring af ansøgerne ikke er muligt at imødekomme ansøgninger om infrastrukturkapacitet i tilstrækkeligt omfang, skal infrastrukturforvalteren omgående erklære det afsnit af infrastrukturen, hvor dette har gjort sig gældende, for overbelastet infrastruktur. Det samme gælder for infrastruktur, hvor der i nær fremtid kan forventes knaphed på kapacitet.

2. Hvis infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse i henhold til artikel 50, medmindre en kapacitetsforbedringsplan i henhold til artikel 51 allerede er under gennemførelse.

▼B

3. Hvis de afgifter, der er omhandlet i artikel 31, stk. 4, ikke er blevet opkrævet eller ikke har givet et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, kan infrastrukturforvalteren desuden benytte prioriteringskriterier ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

4. Prioriteringskriterierne skal tage hensyn til en transporttjenestes betydning for samfundet i forhold til enhver anden transporttjeneste, som derved udelukkes.

Med henblik på at sikre, at der i den forbindelse udvikles en tilfredsstillende transporttjeneste, især for at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste eller for at fremme udviklingen af national og international jernbanespedition, kan medlemsstaterne, forudsat det ikke indebærer forskelsbehandling, træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de offentlige transporttjenester prioriteres højere i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet.

Medlemsstaterne kan i givet fald godtgøre infrastrukturforvalteren et eventuelt indtægtstab i forbindelse med, at en bestemt kapacitet tildeles visse tjenester i henhold til andet afsnit.

I forbindelse med disse foranstaltninger og denne godtgørelse skal der også tages hensyn til virkningerne af ovennævnte udelukkelse i andre medlemsstater.

5. Ved fastlæggelsen af prioriteringskriterierne tages der behørigt hensyn til betydningen af godstransporttjenester og især internationale godstransporttjenester.

6. I netvejledningen redegøres der for de procedurer, der skal følges, og de kriterier, der skal anvendes, i forbindelse med overbelastet infrastruktur.

Artikel 48

Ad hoc-ansøgninger

1. Infrastrukturforvalteren besvarer ad hoc-ansøgninger om individuelle kanaler så hurtigt som muligt, dog senest inden fem arbejdsdage. Eventuelle oplysninger om disponibel overskydende kapacitet stilles til rådighed for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.

2. Infrastrukturforvaltere foretager om nødvendigt en evaluering af behovet for reservekapacitet, der skal være til rådighed inden for den endelige køreplan, for at de kan reagere hurtigt på forventede ad hoc-ansøgninger om kapacitet. Dette gælder også i tilfælde af overbelastet infrastruktur.

Artikel 49

Infrastruktur til særlige formål

1. Med forbehold af stk. 2 skal infrastrukturkapacitet kunne benyttes af alle typer transporttjenester, der opfylder de nødvendige karakteristika for drift på den pågældende kanal.

▼B

2. Hvor der findes egnede alternative strækninger, kan infrastrukturforvalteren i samråd med de berørte parter forbeholde infrastruktur til brug for bestemte typer trafik. Med forbehold af artikel 101, 102 og 106 i TEUF kan infrastrukturforvalteren i så tilfælde give denne type trafik fortrinsstilling ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

Forbeholdelse af infrastruktur til særlige formål er ikke til hinder for, at den pågældende infrastruktur kan benyttes af andre typer trafik, hvis der er kapacitet til rådighed.

3. Hvis infrastruktur er forbeholdt til særlige formål, som beskrevet i stk. 2, anføres dette i netvejledningen.

Artikel 50

Kapacitetsanalyse

1. Formålet med en kapacitetsanalyse er at afdække de begrænsninger i infrastrukturkapaciteten, der gør det umuligt at imødekomme ansøgninger om kapacitet i fuldt omfang, og at stille forslag til, hvordan yderligere ansøgninger kan imødekommes. Kapacitetsanalysen skal afdække årsagerne til overbelastningen, og hvilke foranstaltninger der kan træffes på kort og mellemlang sigt for at afhjælpe den.

2. Kapacitetsanalysen skal omfatte infrastrukturen, driftsprocedurerne, karakteren af de forskellige tjenester, der opererer på infrastrukturen, og alle disse faktorers indvirkning på infrastrukturkapaciteten. Blandt de foranstaltninger, der skal tages i betragtning, kan nævnes ændret linjeføring, tidsmæssig omdisponering, hastighedsændringer og infrastrukturforbedringer.

3. En kapacitetsanalyse skal være udført senest seks måneder efter, at infrastruktur er blevet erklæret for overbelastet.

Artikel 51

Kapacitetsforbedringsplan

1. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af en kapacitetsanalyse forelægger infrastrukturforvalteren en kapacitetsforbedringsplan.

2. En kapacitetsforbedringsplan udarbejdes efter samråd med brugere af den pågældende overbelastede infrastruktur.

Planen skal afdække

a) årsagerne til overbelastningen

b) den forventede fremtidige trafikudvikling

c) begrænsningerne for infrastrukturudviklingen

d) mulighederne for og omkostningerne ved at forøge kapaciteten, herunder forventede ændringer i adgangsafgifter.

På grundlag af en costbenefitanalyse af de foreslåede foranstaltninger skal planen også fastlægge, hvilke foranstaltninger der skal træffes til at forøge infrastrukturkapaciteten, herunder en tidsplan for gennemførelsen.

▼B

Planen skal eventuelt forhåndsgodkendes af medlemsstaten.

3. Infrastrukturforvalteren ophører med at opkræve alle afgifter på den relevante infrastruktur i henhold til artikel 31, stk. 4, når

a) infrastrukturforvalteren ikke forelægger en kapacitetsforbedringsplan, eller

b) infrastrukturforvalteren ikke gør fremskridt med de foranstaltninger, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen.

4. Uanset stk. 3 i nærværende artikel, kan infrastrukturforvalteren med forbehold af godkendelse fra tilsynsorganet, jf. artikel 55, fortsætte med at opkræve disse afgifter, hvis

a) kapacitetsforbedringsplanen ikke kan gennemføres på grund af forhold, der ligger uden for infrastrukturforvalterens kontrol, eller

b) de forhåndenværende muligheder ikke er økonomisk eller finansielt levedygtige.

Artikel 52

Brugen af kanaler

1. I netvejledningen skal infrastrukturforvalteren redegøre nærmere for, i hvilket omfang der tages hensyn til tidligere udnyttelse af kanaler, når der foretages en prioritering ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

2. Især hvor det drejer sig om overbelastet infrastruktur, kræver infrastrukturforvalteren, at en kanal opgives, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under en tærskelkvote, der skal fastsættes i netvejledningen, medmindre dette skyldes ikke-økonomiske årsager, som ansøgeren ikke er herre over.

Artikel 53

Infrastrukturkapacitet til vedligeholdelsesarbejde

1. Ansøgninger om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre vedligeholdelsesarbejde forelægges under planlægningsprocessen.

2. Infrastrukturforvalteren tager behørigt hensyn til, hvilke konsekvenser reservering af infrastrukturkapacitet til planlagt vedligeholdelse af spor har for andre ansøgere.

3. Infrastrukturforvalteren underretter hurtigst muligt de berørte parter om, at infrastrukturkapaciteten ikke er til rådighed på grund af uplanlagt vedligeholdelsesarbejde.

▼M1

Tilsynsorganet kan kræve, at infrastrukturforvalteren gør sådanne oplysninger tilgængelige, hvis det anser det for nødvendigt.

▼B

Artikel 54

Særlige foranstaltninger i tilfælde af forstyrrelser

▼M1

1. Hvis der opstår forstyrrelser i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Med henblik herpå udarbejder infrastrukturforvalteren en beredskabsplan med en liste over de forskellige organer, der skal underrettes i tilfælde af alvorlige hændelser eller alvorlige forstyrrelser i togtrafikken. Hvis der opstår en forstyrrelse, som kan påvirke den grænseoverskridende trafik, videregiver infrastrukturforvalteren alle relevante oplysninger til andre infrastrukturforvaltere, hvis net og trafik kan blive påvirket af forstyrrelserne. De relevante infrastrukturforvaltere normaliserer i fællesskab den grænseoverskridende trafik.

▼B

2. I en nødsituation og når det er uomgængelig nødvendigt som følge af sammenbrud, som midlertidigt gør infrastrukturen ubrugelig, kan de tildelte kanaler uden varsel trækkes tilbage lige så længe, som det tager at reparere systemet.

Infrastrukturforvalteren kan, hvis han anser det for nødvendigt, forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, han finder mest hensigtsmæssige, til hans disposition, for at togtrafikken kan normaliseres hurtigst muligt.

3. Medlemsstaterne kan kræve, at jernbanevirksomhederne deltager i tilsynet med, at de selv overholder sikkerhedsstandarder og -regler, og i håndhævelsen af disse standarder og regler.

AFDELING 4

Tilsynsorgan

Artikel 55

Tilsynsorgan

1. Hver medlemsstat opretter et enkelt nationalt tilsynsorgan for jernbanesektoren. Dette organ skal være en særskilt myndighed, som organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed, jf. dog stk. 2. Det skal også med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. Det skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.

2. Medlemsstaterne kan oprette tilsynsorganer, som er kompetente for flere regulerede sektorer, hvis disse integrerede tilsynsmyndigheder opfylder de krav om uafhængighed, der er nævnt i nærværende artikels stk. 1. Tilsynsorganet for jernbanesektoren kan også rent organisatorisk slås sammen med den nationale konkurrencemyndighed, jf. artikel 11 i

▼B

Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 101 og 102 ([1]), den sikkerhedsmyndighed, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU ([2]), eller det licensudstedende organ, der er omhandlet i nærværende direktivs kapitel III, hvis det fælles organ opfylder de krav om uafhængighed, der er nævnt i nærværende artikels stk. 1.

3. Medlemsstaterne sikrer, at tilsynsorganet bemandes og forvaltes på en måde, der sikrer uafhængighed. De sikrer navnlig, at de personer, hvis ansvar det er at træffe beslutninger for tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 56, f.eks. medlemmer af bestyrelsen, hvor det er relevant, udpeges af den nationale regering eller det nationale ministerråd eller af en anden offentlig myndighed, som ikke direkte udøver ejerskabsrettigheder over regulerede virksomheder, i henhold til klare og gennemskuelige regler, der sikrer deres uafhængighed.

Medlemsstaterne afgør, hvorvidt disse personer udpeges for en fast periode, som kan forlænges, eller på et permanent grundlag, som kun giver mulighed for afskedigelse af disciplinære årsager, der ikke vedrører deres beslutningstagning. De udvælges i en gennemsigtig procedure på grundlag af deres kvalifikationer, herunder passende kompetence og relevant erfaring, helst inden for jernbaneområdet eller andre netværksindustrier.

Medlemsstaterne sikrer, at disse personer handler uafhængigt af eventuelle markedsinteresser med relation til jernbanesektoren og derfor ikke har nogen interesse eller noget forretningsforhold med nogen af de regulerede virksomheder eller enheder. Disse personer afgiver med henblik herpå en årlig loyalitetserklæring og en interesseerklæring, hvori de angiver enhver direkte eller indirekte interesse, der kan anses for at berøre deres uafhængighed og have indflydelse på udøvelsen af deres hverv. Disse personer afholder sig fra at træffe beslutninger i sager vedrørende en virksomhed, som de har haft direkte eller indirekte forbindelse med i løbet af det år, der gik forud for iværksættelsen af en procedure.

De må ikke søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller anden offentlig eller privat enhed, når de udfører tilsynsorganets funktioner, og de har fuld beføjelse til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet.

Ved udløbet af perioden for deres udpegelse til tilsynsorganet må de ikke have nogen stilling eller noget ansvar i nogen af de regulerede virksomheder eller enheder i en periode på mindst ét år.

([1]) EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1.
Titlen på Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 er blevet justeret under hensyn til omnummereringen af artiklerne i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, jf. Lissabontraktatens artikel 5. Den oprindelige henvisning var til traktatens artikel 81 og 82.

([2]) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.

▼B

Artikel 56

Tilsynsorganets funktioner

1. Med forbehold af artikel 46, stk. 6, har en ansøger ret til at indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket, især ved en afgørelse truffet af infrastrukturforvalteren eller, hvis det er relevant, jernbanevirksomheden eller operatøren af en servicefacilitet vedrørende:

a) den foreløbige og endelige udgave af netvejledningen

b) de kriterier, der er anført i netvejledningen

c) tildelingsprocessen og dens resultat

d) afgiftsordninger

e) niveauet for eller strukturen i infrastrukturafgifter, som virksomheden skal eller kan komme til at skulle betale

f) ordninger vedrørende adgang i henhold til artikel 10-13

g) adgang til og opkrævning af afgifter for tjenester i henhold til artikel 13

▼M1

h) trafikstyring

i) fornyelsesplanlægning og planlagt eller uplanlagt vedligeholdelse

j) overensstemmelse med kravene, herunder krav vedrørende interessekonflikter, i artikel 2, stk. 13, og artikel 7, 7a, 7b, 7c og 7d.

2. Med forbehold af de nationale konkurrencemyndigheders beføjelser til at sikre konkurrencen på markederne for jernbanetjenester har tilsynsorganet beføjelse til at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelser, herunder navnlig markedet for højhastighedspassagertransport, og infrastrukturforvalteres aktiviteter i forbindelse med stk. 1, litra a)-j). Tilsynsorganet skal navnlig føre tilsyn med overholdelse af stk. 1, litra a)-j), på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne. Det kontrollerer især, om netvejledningen indeholder diskriminerende bestemmelser eller giver infrastrukturforvalteren skønsbeføjelser, som kan anvendes til at forskelsbehandle ansøgerne.

▼B

3. Tilsynsorganet samarbejder desuden tæt med den nationale sikkerhedsmyndighed i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ([1]), og med den licensudstedende myndighed i henhold til nærværende direktiv.

Medlemsstaterne sikrer, at disse myndigheder i fællesskab udvikler en ramme for informationsudveksling og samarbejde rettet mod at forhindre en skadelig indvirkning på konkurrencen eller sikkerheden på jernbanemarkedet. Denne ramme skal omfatte en mekanisme, hvormed tilsynsorganet kan forsyne den nationale sikkerhedsmyndighed og den licensudstedende myndighed med anbefalinger vedrørende emner, der kan påvirke konkurrencen på jernbanemarkedet, og hvormed den nationale sikkerhedsmyndighed kan forsyne tilsynsorganet og den licensudstedende myndighed med anbefalinger vedrørende

([1]) EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

▼B

emner, der kan påvirke sikkerheden. Med forbehold af de enkelte myndigheders uafhængighed på deres respektive kompetenceområder undersøger den relevante myndighed alle sådanne anbefalinger, inden den træffer sine beslutninger. Hvis den relevante myndighed beslutter ikke at følge disse anbefalinger, skal den angive en begrundelse i sin afgørelse.

4. Medlemsstaterne kan træffe afgørelse om, at tilsynsorganet får til opgave at vedtage ikke-bindende udtalelser om den foreløbige udgave af virksomhedsplanen i artikel 8, stk. 3, den kontraktmæssige aftale og kapacitetsforbedringsplanen, og især at angive, hvorvidt disse instrumenter er i overensstemmelse med den konkurrencemæssige situation på markederne for jernbanetjenester.

5. Tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet med hensyn til menneskelige og materielle ressourcer, som skal stå i forhold til jernbanesektorens betydning i medlemsstaten.

6. Tilsynsorganet sikrer, at afgifter, der er fastsat af infrastrukturforvalteren, er i overensstemmelse med kapitel IV, afdeling 2, og ikke indebærer forskelsbehandling. Forhandlinger mellem ansøgere og en infrastrukturforvalter om niveauet for infrastrukturafgifter er kun tilladt, hvis de foregår under overvågning af tilsynsorganet. Tilsynsorganet griber ind, hvis forhandlingerne kan forventes at stride mod dette kapitel.

7. Tilsynsorganet hører regelmæssigt og under alle omstændigheder mindst en gang hvert andet år repræsentanterne for brugerne af jernbanegodstransport og -passagertransport for at tage hensyn til deres synspunkter vedrørende jernbanemarkedet.

8. Tilsynsorganet er beføjet til at forlange relevante oplysninger fra infrastrukturforvalteren, ansøgere og alle involverede tredjeparter i den pågældende medlemsstat.

De ønskede oplysninger skal afgives inden for en rimelig periode, der fastsættes af tilsynsorganet, og som ikke må være over én måned, medmindre tilsynsorganet i særlige tilfælde accepterer og giver tilladelse til en tidsbegrænset forlængelse, som ikke må overstige yderligere to uger. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sådanne anmodninger med passende sanktioner, herunder bøder. De oplysninger, der skal videregives til tilsynsorganet, omfatter bl.a. alle de data, som tilsynsorganet forlanger inden for rammerne af sit arbejde med at behandle klager og overvåge konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelser i overensstemmelse med stk. 2. Dette omfatter data, som er nødvendige til statistiske formål og markedsobservation.

▼M1

9. Tilsynsorganet behandler alle klager og anmoder i givet fald om relevante oplysninger og tager initiativ til høring af alle relevante parter senest en måned efter modtagelse af klagen. Det behandler alle klager, træffer de fornødne foranstaltninger og informerer de relevante parter om sin begrundede afgørelse inden for en forud fastsat rimelig frist, dog altid senest seks uger efter modtagelsen af alle relevante oplysninger. Med forbehold af de nationale konkurrencemyndigheders beføjelser til at sikre konkurrencen på markederne for jernbanetjenesteydelser træffer tilsynsorganet, hvor det er nødvendigt, på eget initiativ afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere forskelsbehandling af ansøgere, markedsforvridning og alle andre former for uønsket udvikling på disse markeder, navnlig med hensyn til stk. 1, litra a)-j).

▼B

En afgørelse truffet af tilsynsorganet er bindende for alle de af afgørelsen omfattede parter og er ikke underlagt kontrol fra en anden administrativ instans' side. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder.

I tilfælde af en klage vedrørende afslag på en ansøgning om infrastrukturkapacitet eller vedrørende vilkårene for et tilbud om kapacitet bekræfter tilsynsorganet enten, at en ændring af infrastrukturforvalterens beslutning ikke er påkrævet, eller forlanger afgørelsen ændret i overensstemmelse med de af tilsynsorganet angivne retningslinjer.

10. Medlemsstaterne sikrer, at afgørelser truffet af tilsynsorganet kan prøves ved en domstol. Klager kan have opsættende virkning for tilsynsorganets afgørelse, hvis den umiddelbare virkning af tilsynsorganets afgørelse vil kunne påføre den klagende part uoprettelig eller tydeligt urimelig skade. Denne bestemmelse berører ikke de beføjelser, som den domstol, der behandler klagen, har i medfør af forfatningsretlige bestemmelser, hvor det er relevant.

11. Medlemsstaterne sikrer, at afgørelser truffet af tilsynsorganet offentliggøres.

▼M1

12. For at kontrollere om bestemmelserne i artikel 6 om adskillelse af regnskaber og bestemmelserne i artikel 7d om finansiel gennemsigtighed er overholdt, er tilsynsorganet beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne, operatører af servicefaciliteter og, når det er relevant, jernbanevirksomheder. I forbindelse med vertikalt integrerede virksomheder gælder disse beføjelser for alle retlige enheder. Tilsynsorganet kan anmode om alle relevante oplysninger. Tilsynsorganet har især beføjelse til at anmode infrastrukturforvalteren, operatører af servicefaciliteter og alle virksomheder eller andre enheder, der udfører eller tager del i forskellige former for jernbanetransport eller forvaltning af infrastruktur som omhandlet i artikel 6, stk. 1 og 2, og artikel 13, om at stille alle eller dele af de i bilag VIII opførte regnskabsoplysninger til rådighed og om at opfylde de detaljeringskrav, som det er nødvendigt og rimeligt at stille.

Uden at det berører de eksisterende beføjelser for de nationale myndigheder med ansvar for statsstøttespørgsmål, kan tilsynsorganet også ud fra disse regnskaber drage konklusioner vedrørende statsstøttespørgsmål, som det skal indberette til disse myndigheder.

▼M1

Finansielle strømme som omhandlet i artikel 7d, stk. 1, lån som omhandlet i artikel 7d, stk. 4 og 5, og gæld som omhandlet i artikel 7d, stk. 7, skal overvåges af tilsynsorganet.

Når en medlemsstat har udpeget tilsynsorganet som det uafhængige kompetente organ, jf. artikel 7c, stk. 4, vurderer tilsynsorganet de samarbejdsaftaler, der er omhandlet i nævnte artikel.

▼B

13. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 vedrørende visse ændringer af bilag VIII. Bilag VIII kan således ændres på baggrund af udviklingen i regnskabs- og tilsynspraksis og/eller med henblik på at tilføje yderligere elementer, der er nødvendige for at kontrollere adskillelse af regnskaberne.

Artikel 57

Samarbejde mellem tilsynsorganerne

1. Tilsynsorganerne udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og beslutningspraksis og udveksler navnlig oplysninger om de vigtigste spørgsmål i deres procedurer og om problemer med fortolkning af den gennemførte EU-lovgivning på jernbaneområdet. De samarbejder på anden vis for at samordne deres beslutningstagning i hele Unionen. Med henblik herpå deltager de og arbejder sammen i et netværk, som mødes regelmæssigt. Kommissionen er medlem, og den koordinerer og støtter netværkets arbejde samt fremsætter anbefalinger til netværket, hvor dette er relevant. Den sikrer et aktivt samarbejde mellem de relevante tilsynsorganer.

Med forbehold af bestemmelserne om beskyttelse af personoplysninger i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger ([1]) og bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger ([2]), støtter Kommissionen udvekslingen af information mellem netværkets medlemmer, eventuelt ved hjælp af elektroniske redskaber, idet det sikres, at de relevante virksomheders forretningshemmeligheder behandles fortroligt.

2. Tilsynsorganerne skal arbejde tæt sammen, bl.a. via arbejdsarrangementer, for at yde hinanden gensidig bistand inden for rammerne af deres opgaver med at overvåge markeder, behandle klager eller foretage undersøgelser.

3. I tilfælde af en klage eller en undersøgelse på eget initiativ om spørgsmål om adgang til eller opkrævning af afgifter vedrørende en international kanal samt inden for rammerne af overvågningen af konkurrencen på markedet i forbindelse med international jernbanetransport hører det berørte tilsynsorgan tilsynsorganerne i alle de andre medlemsstater, gennem hvilke den pågældende kanal strækker sig, og i givet fald Kommissionen, og anmoder dem om alle nødvendige oplysninger, før det træffer sin afgørelse.

([1]) EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.
([2]) EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

▼M1

3a. Når et spørgsmål vedrørende en international rute kræver, at der træffes afgørelser af to eller flere tilsynsorganer, samarbejder de berørte tilsynsorganer om forberedelsen af deres respektive afgørelser for at finde en løsning på spørgsmålet. Med henblik herpå udfører de berørte tilsynsorganer deres funktioner i overensstemmelse med artikel 56.

▼B

4. De tilsynsorganer, der høres i henhold til stk. 3, leverer alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Disse oplysninger må kun anvendes til den i stk. 3 omhandlede klagebehandling eller undersøgelse.

5. Det tilsynsorgan, som modtager klagen eller på eget initiativ gennemfører en undersøgelse, videregiver relevante oplysninger til det ansvarlige tilsynsorgan, således at dette kan træffe foranstaltninger med hensyn til de berørte parter.

6. Medlemsstaterne sikrer, at enhver repræsentant for infrastrukturforvaltere, der er inddraget i proceduren, jf. artikel 40, stk. 1, hurtigst muligt leverer alle de oplysninger, der er nødvendige for behandlingen af den i nærværende artikels stk. 3 omhandlede klage eller undersøgelse, og som tilsynsorganet i den medlemsstat, hvor den pågældende repræsentant har sit hjemsted, har anmodet om. Dette tilsynsorgan har ret til at fremsende sådanne oplysninger vedrørende den berørte internationale kanal til de i stk. 3 omhandlede tilsynsorganer.

7. Kommissionen kan på anmodning fra et tilsynsorgan deltage i de aktiviteter, der er anført i stk. 2-6, med henblik på at fremme samarbejdet mellem tilsynsorganerne som beskrevet i disse stykker.

▼M1

8. Tilsynsorganerne udarbejder fælles principper og metoder for de afgørelser, som de i henhold til dette direktiv er beføjet til at træffe. Sådanne fælles principper og metoder skal omfatte ordninger til bilæggelse af tvister, der opstår inden for rammerne af stk. 3a. På grundlag af tilsynsorganernes erfaringer og arbejdet i netværket som omhandlet i stk. 1, og hvis det er nødvendigt for at sikre effektivt samarbejde i tilsynsorganerne, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, som indeholder sådanne fælles principper og metoder. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.

▼B

9. Tilsynsorganerne gennemgår de afgørelser, der træffes, og de metoder, der benyttes af sammenslutninger af infrastrukturforvaltere, jf. artikel 37 og artikel 40, stk. 1, som gennemfører bestemmelserne i dette direktiv eller på anden måde letter den internationale jernbanetransport.

▼M1

10. I forbindelse med beslutninger vedrørende en binational infrastruktur kan begge de berørte medlemsstater på ethvert tidspunkt efter den 24. december 2016 beslutte at kræve samordning mellem de berørte tilsynsorganer for at tilpasse indvirkningen af deres beslutninger.

▼B

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 58

Udbudsregler

Bestemmelserne i dette direktiv berører ikke Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ([1]).

Artikel 59

Undtagelser

1. Indtil den 15. marts 2013 behøver Irland, der er en medlemsstat beliggende på en ø med jernbaneforbindelse til kun en anden medlemsstat, og Det Forenede Kongerige, der er i samme situation for så vidt angår Nordirland,

a) ikke at overdrage et uafhængigt organ sikringen af en retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur som omhandlet i artikel 7, stk. 1, første afsnit, for så vidt den artikel forpligter medlemsstaterne til at oprette uafhængige organer til udførelse af de opgaver, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2

b) ikke at opfylde kravene i artikel 27, artikel 29, stk. 2, artikel 38, 39 og 42, artikel 46, stk. 4 og 6, artikel 47, artikel 49, stk. 3, artikel 50-53, artikel 55 og artikel 56, forudsat at beslutninger om tildeling af infrastrukturkapacitet eller opkrævning af afgifter kan appelleres, hvis en jernbanevirksomhed indgiver skriftlig anmodning herom til et uafhængigt organ, som træffer afgørelse senest to måneder efter fremsendelsen af alle relevante oplysninger, og denne afgørelse kan prøves ved en domstol.

2. Hvis mere end én jernbanevirksomhed med licens i henhold til artikel 17, eller i Irlands og Nordirlands tilfælde en jernbanevirksomhed med licens andetsteds, indgiver en officiel ansøgning om at udføre konkurrerende jernbanetransport i, til eller fra Irland eller Nordirland, træffes der afgørelse om, hvorvidt denne undtagelse fortsat skal finde anvendelse, efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.

Undtagelserne i stk. 1 gælder ikke, hvis en jernbanevirksomhed, der udfører jernbanetransport i Irland eller Nordirland, indgiver en officiel ansøgning om at udføre jernbanetransport i, til eller fra en anden medlemsstats område, bortset fra Irland for jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i det nordlige Irland og Det Forenede Kongerige for jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i Irland.

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

▼B

Senest et år efter modtagelsen af enten afgørelsen, jf. første afsnit i dette stykke, eller meddelelsen om den officielle ansøgning, jf. andet afsnit i dette stykke, skal den/de pågældende medlemsstat(er) (Irland eller Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland) indføre den nødvendige lovgivning til gennemførelse af de i stk. 1 nævnte artikler.

3. En undtagelse som omhandlet i stk. 1 kan fornyes for perioder på højst fem år. Senest 12 måneder før udløbet af undtagelsens gyldighed kan en medlemsstat, der benytter sig af nævnte undtagelse, henvende sig til Kommissionen med anmodning om en fornyet undtagelse. Enhver sådan anmodning skal begrundes. Kommissionen behandler anmodningen og vedtager en afgørelse efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2. Denne procedure anvendes på enhver afgørelse vedrørende anmodningen.

Når Kommissionen træffer afgørelse, tager den hensyn til udviklingen i den geopolitiske situation og til udviklingen på jernbanemarkedet i, til og fra den medlemsstat, der har anmodet om en fornyet undtagelse.

Artikel 60

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 20, stk. 5, artikel 35, stk. 3, artikel 43, stk. 2, og artikel 56, stk. 13, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 15. december 2012 Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for en periode af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 20, stk. 5, artikel 35, stk. 3, artikel 43, stk. 2, og artikel 56, stk. 13, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakter vedtaget i henhold til artikel 20, stk. 5, artikel 35, stk. 3, artikel 43, stk. 2, og artikel 56, stk. 13, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

▼B

Artikel 61

Gennemførelsesforanstaltninger

Efter anmodning fra en medlemsstat, fra et tilsynsorgan eller på eget initiativ undersøger Kommissionen specifikke foranstaltninger vedtaget af de nationale myndigheder vedrørende anvendelsen af bestemmelserne i dette direktiv om betingelserne for adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester, udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, infrastrukturafgifter og kapacitetstildeling senest 12 måneder efter vedtagelsen af disse foranstaltninger. Kommissionen afgør inden fire måneder efter modtagelse af en sådan anmodning og efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse.

Artikel 62

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse til et udkast til gennemførelsesretsakt, der skal vedtages i overensstemmelse med artikel 10, stk. 4, artikel 11, stk. 4, artikel 12, stk. 5, artikel 13, stk. 9, artikel 17, stk. 5, artikel 31, stk. 3 og 5, artikel 32, stk. 4 og artikel 57, stk. 8, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, afsnit 3, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 63

Rapport

▼M1

1. Senest den 31. december 2024 skal Kommissionen evaluere indvirkningen af dette direktiv på jernbanesektoren og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen.

Rapporten skal navnlig evaluere udviklingen af højhastighedsjernbanetjenester og vurdere, om der består diskriminerende praksis vedrørende adgang til højhastighedsstrækninger. Kommissionen vurderer, om det er nødvendigt at fremsætte lovgivningsmæssige forslag.

Senest samme dato skal Kommissionen vurdere, hvorvidt der fortsat består diskriminerende praksis eller andre former for konkurrenceforvridning i relation til infrastrukturforvaltere, der indgår i en vertikalt integreret virksomhed. Kommissionen fremsætter, hvis det er relevant, lovgivningsmæssige forslag.

▼B

2. I lyset af erfaringerne fra netværket for tilsynsorganer forelægger Kommissionen senest den 16. december 2014 en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og

▼B

Regionsudvalget om samarbejdet mellem tilsynsorganerne. Kommissionen foreslår om nødvendigt ledsageforanstaltninger for at sikre et mere integreret tilsyn med det europæiske jernbanemarked, navnlig med hensyn til internationale tjenester. Med henblik herpå kan der om nødvendigt overvejes lovgivningsmæssige foranstaltninger.

Artikel 64

Gennemførelse i national ret

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv, herunder for så vidt angår virksomheders, operatørers, ansøgeres, myndigheders og andre enheders overholdelse heraf, senest den 16. Juni 2015 De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og for affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Forpligtelsen til at gennemføre kapitel II og IV i dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er noget jernbanenet på deres område.

Artikel 65

Ophævelse

Direktiv 91/440/EØF, 95/18/EF og 2001/14/EF, som ændret ved de direktiver, der er opført i bilag IX, del A, ►C1 ophæves med virkning fra den 17. juni 2015, ◄ uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse i national ret af de direktiver, der er anført i bilag IX, del B.

Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til dette direktiv og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag X.

Artikel 66

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 67

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B

BILAG I

LISTE OVER JERNBANEINFRASTRUKTURELEMENTER

Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende elementer, såfremt disse hører til hoved- og sidesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder, baneværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger:

— grunde

— banelegeme og planum, især dæmninger, gennemskæringer, dræninger og afvandingsgrøfter, gennemløbsrør, beklædningsmure og beplantninger til beskyttelse af skråninger osv.; personperroner og læsseramper, herunder på passagerstationer og i godsterminaler; rabatter og sidestier; indhegningsmure, hække, stakitter; brandlinier; opvarmningsanlæg til sporskifter; snehegn

— særlige konstruktioner: broer, stenkister og øvrige baneoverføringer, tunneller, overdækkede gennemskæringer og øvrige baneunderføringer; støttemure og afskærmninger mod laviner, nedstyrtende sten osv.

— niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg

— overbygning: skinner, rilleskinner, tvangsskinner; sveller og langsveller, let profiljern til skinnesamling; ballast inklusive grus og sand; sporskifter og skinnekryds; drejeskiver og skydebroer (med undtagelse af dem, der kun bruges til motorvogne)

— adgangsveje for passagerer og gods, herunder vejadgang og adgang for gående passagerer ved ankomst eller afrejse

— sikrings-, signal- og telekommunikationsanlæg på fri strækning, på banegårde og rangerbanegårde, herunder anlæg til produktion, transformering og fordeling af elektrisk strøm til signalvæsenet og telekommunikationsanlæggene; de til nævnte anlæg hørende bygninger; skinnebremser

— belysningsanlæg til trafikkens afvikling og sikring

— anlæg til transformering og tilførsel af strøm til den elektriske togfremdrift; understationer, strømforsyningsledninger mellem understation og køretråd, køreledninger med master, tredjeskinne med bærestolper

— bygninger med tilknytning til infrastrukturen, herunder en anlægsdel til opkrævning af transportafgifter.

▼B

BILAG II

YDELSER, DER SKAL LEVERES TIL JERNBANEVIRKSOMHEDERNE

(jf. artikel 13)

1. Minimumsadgangsydelser omfatter:

   a) behandling af ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet

   b) ret til at benytte den kapacitet, der tildeles

   c) brug af jernbaneinfrastrukturen, herunder sporskifter og skiftestationer

   d) togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser

   e) brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel, hvor dette forefindes

   f) alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

2. Der skal også gives adgang, herunder sporadgang, til følgende servicefaciliteter, når de findes, og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter:

   a) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder rejseinformationsvisning og passende placering af billetsalg

   b) godsterminaler

   c) rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter

   d) depotspor

   e) vedligeholdelsesfaciliteter, med undtagelse af omfattende vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til højhastighedstog eller til andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter

   f) andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter

   g) sø- og indlandshavnefaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter

   h) hjælpefaciliteter

   i) brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt.

3. Ekstra ydelser kan omfatte:

   a) strøm til elektrisk kørsel, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt fra afgifterne for brug af elforsyningsudstyr, uden at dette berører anvendelsen af direktiv 2009/72/EF

   b) forvarmning af passagertog

   c) særlige kontrakter om:

      — kontrol af transport af farligt gods

      — assistance til kørsel af specialtog.

▼B

4. Hjælpeydelser kan omfatte:

a) adgang til telenet

b) levering af supplerende oplysninger

c) teknisk inspektion af rullende materiel

d) billetsalg på passagerbanegårde

e) omfattende vedligeholdelsestjenester, der leveres i vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til højhastighedstog eller til andre typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter.

▼B

BILAG III

FINANSIEL KAPACITET

(jf. artikel 20)

De oplysninger, som virksomheder, der ansøger om licens, skal indgive i overensstemmelse med artikel 20, dækker følgende forhold:

a) disponible likvide midler, herunder bankindeståender og træk på kassekreditter og lån

b) midler og aktiver, der kan frigøres som sikkerhedsstillelse

c) driftskapital

d) relevante udgifter, herunder anskaffelsesudgifter til eller afdrag på køretøjer, grunde, fast ejendom, anlæg og rullende materiel

e) tredjemands rettigheder over virksomhedens formue

f) skatter og socialsikringsbidrag.

▼B

BILAG IV

NETVEJLEDNINGENS INDHOLD

(jf. artikel 27)

Netvejledningen, jf. artikel 27, skal indeholde følgende oplysninger:

1. Et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, og om betingelserne for adgang til denne. Oplysningerne i dette afsnit skal hvert år bringes i overensstemmelse med eller henvise til de infrastrukturregistre, der skal offentliggøres i henhold til artikel 35 i direktiv 2008/57/EF.

2. Et afsnit om afgiftsprincipper og tariffer. Afsnittet skal indeholde de fornødne detaljerede oplysninger om afgiftsordningen og tilstrækkelige oplysninger om afgifter samt andre relevante oplysninger om adgang for de i bilag II anførte tjenesteydelser, der kun leveres af en enkelt leverandør. Det skal i detaljer beskrive den metode og de regler og, hvor det er relevant, skalaer, der anvendes i forbindelse med gennemførelsen af artikel 31 til 36, hvad angår både omkostninger og afgifter. Det skal indeholde oplysninger om allerede besluttede eller planlagte afgiftsændringer for de næste fem år, hvis oplysningerne foreligger.

3. Et afsnit om principperne og kriterierne for kapacitetstildeling. I afsnittet skal der redegøres for de generelle kapacitetskarakteristika ved den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse. Det skal desuden indeholde nærmere oplysninger om procedurer og tidsfrister vedrørende kapacitetstildelingen og indeholde de specifikke kriterier, der skal anvendes, herunder særlig:

   a) de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kapacitet fra infrastrukturforvalteren

   b) de krav, der stilles til ansøgere

   c) tidsplanen for ansøgnings- og tildelingsprocessen, de procedurer, der skal følges ved anmodning om oplysninger om tidsplan, og de procedurer, der skal følges ved planlægning af planlagt og uforudset vedligeholdelsesarbejde

   d) de principper, der gælder for samordningsprocessen, og det tvistbilæggelsessystem, der er oprettet som led i denne proces

   e) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis infrastrukturkapaciteten er overbelastet

   f) nærmere oplysninger om restriktioner for brugen af infrastruktur

   g) de omstændigheder, under hvilke der tages hensyn til tidligere niveauer for kapacitetsudnyttelse ved fastlæggelsen af prioriteter for tildelingsprocessen.

   I dette afsnit redegøres der i enkeltheder for de foranstaltninger, der skal sikre hensigtsmæssig behandling af godstransport, international transport og ad hoc-ansøgninger. Det skal indeholde en skabelon for ansøgninger om kapacitet. Infrastrukturforvalteren skal også offentliggøre detaljerede oplysninger om tildelingsprocedurerne for internationale kanaler.

4. Et afsnit med oplysninger om ansøgning om en licens, jf. dette direktivs artikel 25, og jernbanesikkerhedscertifikater, der udstedes i overensstemmelse med direktiv 2004/49/EF, eller henvisning til et websted, hvor disse oplysninger stilles gratis til rådighed i elektronisk format.

▼B

5. Et afsnit med oplysninger om procedurer for tvistbilæggelse og klager vedrørende spørgsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester samt den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 35.

6. Et afsnit med oplysninger om adgang til og afgifter for servicefaciliteter, jf. bilag II. Operatører af servicefaciliteter, som ikke kontrolleres af infrastrukturforvalteren, skal forelægge oplysninger om afgifter for adgang til faciliteten og for leveringen af tjenester, samt oplysninger om de tekniske adgangsbetingelser, som skal anføres i netvejledningen, eller henvise til et websted, hvor disse oplysninger stilles gratis til rådighed i elektronisk format.

7. En aftalemodel med henblik på indgåelsen af rammeaftaler mellem en infrastrukturforvalter og en ansøger i overensstemmelse med artikel 42.

▼B

BILAG V

GRUNDLIGGENDE PRINCIPPER OG PARAMETRE FOR KONTRAKTMÆSSIGE AFTALER MELLEM KOMPETENTE MYNDIGHEDER OG INFRASTRUKTURFORVALTERE

(jf. artikel 30)

I den kontraktmæssige aftale skal bestemmelserne i artikel 30 specificeres, og den skal mindst omfatte følgende elementer:

1) aftalens anvendelsesområde hvad angår infrastruktur og servicefaciliteter, som struktureres i overensstemmelse med bilag II. Det skal omfatte alle aspekter af infrastrukturforvaltning, herunder vedligeholdelse og fornyelse af infrastruktur, der allerede er i brug. I givet fald kan det også omfatte opførelse af ny infrastruktur

2) de aftalte betalingers eller tildelte midlers struktur fordelt på de infrastrukturtjenester, der er opført i bilag II, til vedligeholdelse og fornyelse og til afhjælpning af eksisterende forsinkelser i vedligeholdelsen og fornyelsen. I givet fald kan det omfatte betalingsstrukturen eller midler, der er bevilget til ny infrastruktur

3) brugerorienterede præstationsmål i form af indikatorer og kvalitetskriterier, som omfatter elementer som:

   a) togpræstation, f.eks. med hensyn til strækningshastighed og pålidelighed samt kundetilfredshed

   b) netværkskapacitet

   c) forvaltning af aktiver

   d) aktivitetsmængder

   e) sikkerhedsniveauer og

   f) miljøbeskyttelse

4) mængden af eventuelle forsinkelser i vedligeholdelsen og infrastruktur, der tages ud af brug og derfor udløser andre finansielle strømme

5) incitamenter, jf. artikel 30, stk. 1, med undtagelse af de incitamenter, der gennemføres ved hjælp af lovgivningsmæssige foranstaltninger i henhold til artikel 30, stk. 3

6) infrastrukturforvalterens minimumsforpligtelser med hensyn til rapporteringsindhold og -hyppighed, herunder oplysninger, der skal offentliggøres årligt

7) den aftalte aftalevarighed, som skal være afpasset efter og i overensstemmelse med varigheden af infrastrukturforvalterens virksomhedsplan, koncession eller i givet fald licens, og de afgiftsrammer og -regler, staten har fastlagt

8) regler for håndtering af større driftsafbrydelser og nødsituationer, herunder beredskabsplaner og tidlig ophævelse af den kontraktmæssige aftale, og rettidig information til brugerne

9) afhjælpende foranstaltninger, der skal træffes, hvis en af parterne misligholder sine kontraktforpligtelser, eller under særlige omstændigheder, der berører muligheden for offentlig finansiering; dette omfatter betingelser og procedurer for genforhandling og tidlig ophævelse.

▼B

BILAG VI

KRAV VEDRØRENDE OMKOSTNINGER OG AFGIFTER I FORBINDELSE MED JERNBANEINFRASTRUKTUR

(jf. artikel 32, stk. 1, og artikel 35)

1. De segmentpar, infrastrukturforvalterne skal se på, når de udarbejder en liste over markedssegmenter i henhold til artikel 32, stk. 1, skal omfatte mindst følgende par:

   a) passagertransport vs. godstransport

   b) tog, som fragter farligt gods, vs. andre godstog

   c) indenlandske vs. internationale tjenester

   d) kombineret transport vs. direkte tog

   e) bymæssig eller regional passagertransport vs. mellembys passagertransport

   f) bloktog vs. vognladningstog

   g) fast vs. lejlighedsvis togdrift.

2. Præstationsordningen, jf. artikel 35, baseres på følgende grundlæggende principper:

   a) For at opnå et aftalt præstations niveau og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare aftaler infrastrukturforvalteren med ansøgerne de vigtigste parametre for præstationsordningen, navnlig værdien af forsinkelser, tærsklerne for skyldige betalinger under præstationsordningen vedrørende både individuelle togkørsler og alle en jernbanevirksomheds togkørsler i en given periode.

   b) Infrastrukturforvalteren meddeler mindst fem dage før togkørslen jernbanevirksomhederne den køreplan, ud fra hvilken forsinkelser vil blive beregnet. Infrastrukturforvalteren kan benytte en kortere meddelelsesfrist i tilfælde af force majeure eller sene ændringer af køreplanen.

   c) Alle forsinkelser skal tilskrives en af følgende kategorier og underkategorier af forsinkelser:

      1. drifts-/planlægningsforvaltning, som kan tilskrives infrastrukturforvalteren

      1.1. udarbejdelse af køreplan

      1.2. oprangering

      1.3. fejl i driftsprocedure

      1.4. ukorrekt anvendelse af prioritetsregler

      1.5. personale

      1.6. andre årsager

      2. infrastrukturanlæg, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren

      2.1. signalanlæg

      2.2. signalanlæg ved niveauoverkørsler

      2.3. telekommunikationsanlæg

      2.4. strømforsyningsudstyr

▼B

2.5. spor

2.6. strukturer

2.7. personale

2.8. andre årsager

3. årsager i forbindelse med anlægsarbejde, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren

3.1. planlagt bygge- og anlægsarbejde

3.2. uregelmæssigheder i udførelsen af bygge- og anlægsarbejde

3.3. hastighedsbegrænsning på grund af defekt spor

3.4. andre årsager

4. årsager, der kan tilskrives andre infrastrukturforvaltere

4.1. forårsaget af foregående infrastrukturforvalter

4.2. forårsaget af næste infrastrukturforvalter

5. kommercielle årsager, der kan tilskrives jernbanevirksomheden

5.1. overskridelse af standsetid

5.2. anmodning fra jernbanevirksomheden

5.3. læsning

5.4. uregelmæssigheder i forbindelse med lastning

5.5. kommerciel klargøring af tog

5.6. personale

5.7. andre årsager

6. rullende materiel, der kan tilskrives jernbanevirksomheden

6.1. planlægning/omlægning af vagtskema

6.2. oprangering foretaget af jernbanevirksomhed

6.3. problemer vedrørende passagervogne

6.4. problemer vedrørende vogne (godstransport)

6.5. problemer vedrørende vogne, lokomotiver og jernbanevogne

6.6. personale

6.7. andre årsager

7. årsager, der kan tilskrives andre jernbanevirksomheder

7.1. forårsaget af næste jernbanevirksomhed

7.2. forårsaget af foregående jernbanevirksomhed

8. eksterne årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed

8.1. strejke

8.2. administrative formaliteter

8.3. ekstern påvirkning

8.4. konsekvenser af vejr- og naturårsager

8.5. forsinkelse på grund af eksterne årsager på efterfølgende net

8.6. andre årsager

9. sekundære årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed

9.1. farlige hændelser, ulykker og farer

▼B

9.2. optaget spor forårsaget af samme togs forsinkelse

9.3. optaget spor forårsaget af et andet togs forsinkelse

9.4. kørsel i ring

9.5. forbindelse

9.6. behov for yderligere undersøgelse.

d) Når det er muligt, skal forsinkelserne kun tilskrives en enkelt organisation, både hvad angår ansvaret for at forårsage afbrydelsen og muligheden for at genetablere normale trafikforhold.

e) Ved beregningen af betalinger skal der tages hensyn til den gennemsnitlige forsinkelse for togdrift, der er underlagt lignende regularitetskrav.

f) Infrastrukturforvalteren skal hurtigst muligt underrette jernbanevirksomhederne om beregningen af skyldige betalinger under præstationsordningen. Denne beregning skal omfatte alle forsinkede togkørsler inden for en periode på højst en måned.

g) Med forbehold af de gældende klageprocedurer og bestemmelserne i artikel 56 skal der i tilfælde af tvister om præstationsordningen oprettes et tvistbilæggelsessystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Dette tvistbilæggelsessystem skal være upartisk over for de involverede parter. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

h) En gang om året offentliggør infrastrukturforvalteren det årlige gennemsnitlige præstationsniveau, jernbanevirksomhederne har opnået, på grundlag af de vigtigste aftalte parametre i præstationsordningen.

▼B

BILAG VII

PLAN FOR TILDELINGSPROCESSEN

(jf. artikel 43)

1. Køreplanen fastlægges én gang hvert kalenderår.

2. Overgangen til ny køreplan finder sted ved midnat den anden lørdag i december. Hvis der foretages en ændring eller tilpasning efter vinteren, eventuelt af hensyn til ændringer i køreplanerne for den regionale passagertrafik, sættes den i værk den anden lørdag i juni og med andre intervaller mellem disse datoer, som måtte være nødvendige. Infrastrukturforvalterne kan sammen vælge andre datoer og underretter i så fald Kommissionen, hvis den internationale trafik berøres.

3. Sidste frist for indgivelse af ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der skal indarbejdes i køreplanen, er 12 måneder, før køreplanen træder i kraft.

4. Senest 11 måneder før køreplanen træder i kraft, sikrer infrastrukturforvalterne, at der er etableret foreløbige internationale kanaler i samarbejde med andre relevante infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvaltere sikrer, at disse kanaler respekteres i videst muligt omfang under den resterende del af processen.

5. Senest fire måneder efter sidste frist for de godkendte ansøgeres afgivelse af bud udarbejder infrastrukturforvalteren et udkast til køreplan.

▼B

BILAG VIII

REGNSKABSOPLYSNINGER, DER SKAL FORELÆGGES TILSYNSORGANET EFTER ANMODNING

(jf. artikel 56, stk. 12)

1. Adskilte regnskaber

   a) separate driftsregnskaber og balancer for gods-, passager- og infrastrukturforvaltningsaktiviteter

   b) detaljerede oplysninger om individuelle kilder og anvendelse af offentlige midler og andre former for kompensation på gennemskuelig og udførlig vis, omfattende en detaljeret gennemgang af virksomhedernes pengestrømme, således at det kan fastlås, hvordan disse offentlige midler og andre former for kompensation er blevet anvendt

   c) omkostnings- og profitkategorier, der gør det muligt at fastslå, om der har fundet krydssubsidiering sted mellem disse forskellige aktiviteter i overensstemmelse med tilsynsorganets krav

   d) den metode, der er benyttet til at fordele omkostninger på de forskellige aktiviteter

   e) i de tilfælde hvor den regulerede virksomhed udgør en del af en koncernstruktur, fuldstændige oplysninger om selskabsinterne betalinger.

2. Overvågning af afgifter for sporadgang

   a) forskellige omkostningskategorier og navnlig tilstrækkelige oplysninger om marginale/direkte omkostninger i forbindelse med forskellige tjenester eller grupper af tjenester, således at infrastrukturafgifterne kan overvåges

   b) tilstrækkelige oplysninger til, at de individuelle afgifter, der er betalt for tjenester (eller grupper af tjenester), kan overvåges; hvis tilsynsorganet kræver det, skal disse oplysninger også indeholde data om mængder af individuelle tjenester, priser for individuelle tjenester og samlede indtægter for individuelle tjenester, som interne og eksterne kunder har betalt for

   c) omkostninger og indtægter for individuelle tjenester (eller grupper af tjenester), idet der anvendes den relevante omkostningsmetode, som tilsynsorganet kræver, til at identificere potentielt konkurrencefordrejende prisfastsættelse (krydssubsidiering, underbudspriser og overpriser).

3. Oplysninger om finansielle resultater

   a) en erklæring om finansielle resultater

   b) en sammenfattet udgiftsopgørelse

   c) en opgørelse over vedligeholdelsesudgifter

   d) en opgørelse over driftsudgifter

   e) en indtægtsopgørelse

   f) ledsagende noter, der uddyber og forklarer opgørelserne, hvor dette er relevant.

▼B

BILAG IX

DEL A

OPHÆVEDE DIREKTIVER MED ÆNDRINGER

(jf. artikel 65)

Rådets direktiv 91/440/EØF (EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164)	
Rådets direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344)	Kun bilagets punkt B
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44)	Kun artikel 1
Rådets direktiv 95/18/EF (EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)	Kun artikel 29
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29)	
Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30)	
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)	Kun artikel 30
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44)	Kun artikel 2

DEL B

FRISTER FOR GENNEMFØRELSE I NATIONAL RET

(jf. artikel 65)

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

▼B

BILAG X

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 2, stk. 1	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1, første afsnit	Artikel 1, stk. 1
		Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 2, stk. 2			Artikel 2, stk. 1
	Artikel 1, stk. 2		Artikel 2, stk. 2
		Artikel 1, stk. 3	Artikel 2, stk. 3
			Artikel 2, stk. 4-9
Artikel 2, stk. 4			Artikel 2, stk. 10
			Artikel 2, stk. 11
Artikel 3			Artikel 3, nr. 1)-8)
			Artikel 3, nr. 9)-13)
	Artikel 2, litra b) og c)		Artikel 3, nr. 14) og 15)
			Artikel 3, nr. 16) og 17)
		Artikel 2	Artikel 3, nr. 18)-28)
			Artikel 3, nr. 29)-30)
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5, stk. 1-3
			Artikel 5, stk. 4
Artikel 6, stk. 1 og 2			Artikel 6, stk. 1 og 2
Artikel 9, stk. 4			Artikel 6, stk. 3
Artikel 6, stk. 1, andet afsnit			Artikel 6, stk. 4
Artikel 6, stk. 3, og bilag II			Artikel 7, stk. 1
		Artikel 4, stk. 2, og artikel 14, stk. 2	Artikel 7, stk. 2
Artikel 7, stk. 1, 3 og 4			Artikel 8, stk. 1, 2 og 3
		Artikel 6, stk. 1	Artikel 8, stk. 4

▼B

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 9, stk. 1 og 2			Artikel 9, stk. 1 og 2
Artikel 10, stk. 3 og 3a			Artikel 10, stk. 1 og 2
Artikel 10, stk. 3b			Artikel 11, stk. 1, 2 og 3
			Artikel 11, stk. 4
Artikel 10, stk. 3c og 3e			Artikel 11, stk. 5 og 6
Artikel 10, stk. 3f			Artikel 12, stk. 1-4
			Artikel 12, stk. 5
		Artikel 5	Artikel 13
			Artikel 14
Artikel 10b			Artikel 15
	Artikel 3		Artikel 16
	Artikel 4, stk. 1-4		Artikel 17, stk. 1-4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7, stk. 1		Artikel 20, stk. 1
	Bilag, del I, nr. 1)		Artikel 20, stk. 2
			Artikel 20, stk. 3
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4, stk. 5		Artikel 23, stk. 1
	Artikel 10		Artikel 23, stk. 2 og 3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1, stk. 1, andet afsnit	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10, stk. 5			Artikel 28
		Artikel 4, stk. 1, 3, 4, 5 og 6	Artikel 29
		Artikel 6, stk. 2-5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31

▼B

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14, stk. 1 og 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20, stk. 1, 2 og 3	Artikel 45, stk. 1, 2 og 3
			Artikel 45, stk. 4
		Artikel 20, stk. 4	Artikel 45, stk. 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, stk. 1	Artikel 55
		Artikel 30, stk. 2	Artikel 56, stk. 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33, stk. 1, 2 og 3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34, stk. 2	Artikel 61

▼B

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 11a		Artikel 35, stk. 1, 2 og 3	Artikel 62
Artikel 10, stk. 9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Bilag I
		Bilag II	Bilag II
	Bilag		Bilag III
		Bilag I	Bilag IV
			Bilag V
			Bilag VI
		Bilag III	Bilag VII
			Bilag VIII