

DIRECTIVE 2012/34/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
of 21 November 2012 establishing a single European railway area

(UOFFISIELL OVERSETTELSE)

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2012/34/EU

av 21. november 2012

om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkastet til rettsakt til de nasjonale parlamenter,

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

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁴⁾, rådsdirektiv 95/18/EF av 19. juni 1995 om lisenser til jernbaneforetak⁽⁵⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering⁽⁶⁾ er blitt betydelig endret. Ettersom det skal gjøres ytterligere endringer, bør nevnte direktiver av klarhetshensyn omarbeides og samles i en enkelt rettsakt.
- 2) En større integrasjon av Unionens transportsektor er et viktig element i det indre marked, og jernbanene utgjør en vesentlig del av Unionens transportsektor med sikte på å oppnå bærekraftig mobilitet.
- 3) Det er viktig at jernbanene gjøres mer effektive slik at de kan integreres i et konkurransemarked samtidig som det tas hensyn til jernbanenes særtrekk.
- 4) Medlemsstater som har en betydelig andel jernbanetrafikk til og fra tredjestater med samme sporvidde men som har en annen sporvidde enn Unionens hovedjernbanenett, bør kunne ha særlige driftsregler for å sikre samordning både mellom deres infrastrukturforvaltninger og infrastrukturforvaltningene i de berørte tredjestater og rettferdig konkurranse jernbaneforetakene imellom.

⁽¹⁾ EUT C 132 av 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ EUT C 104 av 2.4.2011, s. 53.

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

⁽⁴⁾ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70.

⁽⁶⁾ EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29.

- 5) For å gjøre jernbanetransporten effektiv og konkurransedyktig sammenliknet med andre transportsystemer, må medlemsstatene sikre at jernbaneforetakene har status som selvstendige operatører slik at de kan drives på en forretningsmessig måte og tilpasse seg markedets behov.
- 6) For å sikre den framtidige utvikling og effektiv drift av jernbanenettet bør det skilles mellom yting av transporttjenester og drift av infrastruktur. Under denne forutsetning er det nødvendig at disse to virksomheter forvaltes atskilt og har hvert sitt regnskap. Forutsatt at nevnte krav om atskillelse er oppfylt, at det ikke oppstår noen interessekonflikter, og at fortroligheten ved forretningsmessig følsomme opplysninger er garantert, bør infrastrukturforvaltningene ha mulighet til å sette ut visse administrative oppgaver, for eksempel innkreving av avgifter, til andre foretak enn dem som er aktive på markedene for jernbanetransporttjenester.
- 7) Prinsippet om adgangen til å yte tjenester bør anvendes på jernbanesektoren, samtidig som det tas hensyn til nevnte sektors særlige egenskaper.
- 8) For å stimulere konkurransen i forbindelse med forvaltningen av jernbanetjenester og dermed oppnå større komfort og bedre tjenester for brukerne, bør medlemsstatene beholde det overordnede ansvar for å utvikle en hensiktsmessig jernbaneinfrastruktur.
- 9) I mangel av felles regler om fordeling av infrastrukturkostnader skal medlemsstatene, etter samråd med infrastrukturforvaltningen, fastsette regler for avgifter som jernbaneforetak skal betale for bruken av jernbaneinfrastrukturen. Slike regler skal ikke forskjellsbehandle jernbaneforetak.
- 10) Medlemsstatene skal særlig påse at infrastrukturforvaltningene og eksisterende offentlige jernbanetransportforetak har en sunn økonomisk struktur idet det tas behørig hensyn til unionsreglene om statsstøtte. Dette berører ikke medlemsstatenes myndighet med hensyn til planlegging og finansiering av infrastruktur.
- 11) Søkere bør gis anledning til å uttale seg om innholdet i forretningsplanen når det gjelder bruk av, adgang til og utbygging av infrastrukturen. Dette bør ikke nødvendigvis innebære fullt innsyn i forretningsplanen som infrastrukturforvaltningen har utarbeidet.
- 12) Ettersom private sidelinjer og sidespor, for eksempel sidelinjer og sidespor i private industrianlegg, ikke er del av jernbaneinfrastrukturen slik den fastsettes i dette direktiv, bør forvaltninger av slike infrastrukturer ikke omfattes av forpliktelsene som pålegges infrastrukturforvaltninger i henhold til dette direktiv. Det bør imidlertid sikres adgang på like vilkår til sidelinjer og sidespor uansett eierstruktur dersom disse behøves for å få adgang til serviceanlegg som er grunnleggende for å kunne yte transporttjenester, og som betjener eller kan betjene mer enn én sluttkunde.
- 13) Medlemsstatene bør kunne beslutte å dekke infrastrukturkostnader gjennom andre midler enn direkte statlig finansiering, for eksempel ved offentlig-privat partnerskap og finansiering fra privat sektor.
- 14) Infrastrukturforvaltningens resultatregnskap bør være i balanse over et rimelig tidsrom som når det først er fastsatt, vil kunne overskrides under ekstraordinære omstendigheter, for eksempel ved en større og plutselig forverring i den økonomiske situasjon i en medlemsstat som i vesentlig grad påvirker trafikken på dens infrastruktur eller nivået av tilgjengelig offentlig finansiering. I samsvar med internasjonale regnskapsregler skal størrelsen på lån til finansiering av infrastrukturprosjekter ikke framgå av slike resultatregnskaper.
- 15) Det bør treffes tiltak for å åpne markedet for at godstrafikken, særlig over landegrensene, skal fungere effektivt.
- 16) For å sikre at adgangsretten til jernbaneinfrastrukturen anvendes på en ensartet måte og på like vilkår i hele Unionen, bør det

innføres en lisens for jernbaneforetak.

- 17) På strekninger med stopp underveis bør nye markedsaktører ha tillatelse til å ta med og sette av passasjerer underveis for å sikre at slik virksomhet lar seg gjennomføre økonomisk, og for å unngå at potensielle konkurrenter får et dårligere utgangspunkt enn eksisterende operatører.
- 18) Innføringen av nye, fritt tilgjengelige ruter for internasjonal persontransport med stopp underveis bør ikke medføre at markedet åpnes for innenlands persontransport, men bør utelukkende fokusere på stopp som er knyttet til den internasjonale ruten. Hovedformålet med de nye rutene bør være å transportere passasjerer på en internasjonal reise. Når det skal vurderes om dette er rutens hovedformål, bør det tas hensyn til kriterier som omsetningsandel og volum, beregnet på grunnlag av transport av nasjonale eller internasjonale passasjerer og rutens lengde. Vurderingen av rutens hovedformål bør utføres av den respektive nasjonale reguleringsmyndighet på anmodning fra en berørt part.
- 19) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei⁽¹⁾ gis medlemsstater og lokale myndigheter myndighet til å inngå kontrakter om offentlig tjenesteyting som kan inneholde eneretter til å drive visse tjenester. Det er derfor nødvendig å sikre samsvar mellom bestemmelsene i nevnte forordning og prinsippet om at markedet for internasjonal persontransport skal åpnes for konkurranse.
- 20) Å åpne markedet for internasjonal persontransport for konkurranse kan få følger for organiseringen og finansieringen av persontransport med jernbane som er omfattet av en kontrakt om offentlig tjenesteyting. Medlemsstatene bør, på anmodning fra de vedkommende myndigheter som tildelte kontrakten om offentlig tjenesteyting, kunne begrense adgangen til markedet dersom det vil kunne skade den økonomiske likevekten i nevnte kontrakter om offentlig tjenesteyting, og dersom den relevante reguleringsmyndighet gir sin godkjenning på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse.
- 21) Ved vurderingen av om den økonomiske likevekt for en kontrakt om offentlig tjenesteyting er blitt truet, bør det tas hensyn til forhåndsfastsatte kriterier som innvirkningen på lønnsomheten for ruter som omfattes av en kontrakt om offentlig tjenesteyting, herunder innvirkningen på nettokostnadene for de vedkommende myndigheter som tildelte kontrakten, passasjerenes etterspørsel, billettpriser, billettordninger, beliggenhet av og antall stopp på begge sider av grensen samt rutetabell og antall avganger for den foreslåtte nye ruten. Medlemsstatene bør i samsvar med en slik vurdering og den relevante reguleringsmyndighets beslutning kunne tillate, endre eller avslå retten til adgang til en rute for internasjonal persontransport som søknaden gjelder, herunder innkreving av en avgift fra operatøren av en ny rute for internasjonal persontransport i henhold til den økonomiske analysen og i samsvar med unionsretten, likhetsprinsippet og prinsippet om likebehandling.
- 22) For å bidra til driften av persontransport på linjer der det foreligger en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste, bør medlemsstatene kunne tillate de myndigheter som har ansvar for å yte disse tjenester, å innkreve en avgift på persontransport som hører inn under disse myndigheters ansvarsområde. Nevnte avgift bør bidra til å finansiere forpliktelsene til å yte offentlige tjenester som fastsatt i kontraktene om offentlig tjenesteyting.
- 23) Reguleringsmyndigheten bør fungere slik at interessekonflikter og enhver innblanding i tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting unngås. Reguleringsmyndighetens myndighet bør utvides til å omfatte en vurdering av formålet med en internasjonal rute og når det er relevant, de potensielle økonomiske følgene for eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting.
- 24) For å investere i tjenester som benytter spesialisert infrastruktur, for eksempel jernbanelinjer for høyhastighetstog, har søkerne behov for rettsikkerhet i betraktning av de omfattende og langsiktige investeringene det er snakk om.

⁽¹⁾ EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1.

- 25) Reguleringsmyndighetene bør utveksle opplysninger og dersom det i enkeltsaker er relevant, samordne prinsipper og praksis for å vurdere hvorvidt den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting er truet. De bør gradvis utarbeide retningslinjer på grunnlag av erfaringene de gjør seg.
- 26) For å sikre rettferdig konkurranse jernbaneforetakene imellom og full åpenhet og adgang på like vilkår til tjenestene og til å yte tjenester bør det skilles mellom yting av transporttjenester og drift av serviceanleggene. Følgelig er det nødvendig at disse to virksomhetsformer forvaltes uavhengig dersom operatøren av serviceanlegget tilhører et organ eller en virksomhet som også er aktiv og har en dominerende stilling på nasjonalt plan på minst ett av jernbanetransportmarkedene der anlegget benyttes for gods- eller persontransport. En slik uavhengighet behøver ikke å medføre at det opprettes et særskilt rettssubjekt for serviceanleggene.
- 27) Adgang på like vilkår til serviceanlegg og til å yte jernbanerelaterte tjenester i disse anlegg bør gjøre det mulig for jernbaneforetak å yte bedre tjenester til passasjerer og brukere av godstransport.
- 28) Selv om europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/72/EF av 13. juli 2009 om felles regler for det indre marked for elektrisk kraft⁽¹⁾ inneholder bestemmelser om at det europeiske marked for elektrisk kraft skal åpnes, bør det på anmodning leveres kjørestrøm til jernbaneforetak på like vilkår. Dersom bare én leverandør er tilgjengelig, bør avgiften som pålegges en slik tjeneste, fastsettes etter ensartede prinsipper.
- 29) Når det gjelder forbindelsene med tredjestater, bør det tas særlig hensyn til at jernbaneforetakene i Unionen har adgang til jernbanemarkedet i disse tredjestater på like vilkår, noe som bør fremmes gjennom tverrnasjonale avtaler.
- 30) For å sikre pålitelige og tilfredsstillende tjenester er det nødvendig å sikre at jernbaneforetakene til enhver tid oppfyller visse krav med hensyn til god vandel, økonomisk evne og faglig dyktighet.
- 31) For å beskytte kunder og berørte tredjemenn er det vesentlig å sikre at jernbaneforetakene har tilstrekkelig ansvarsforsikring. Dekning av erstatningsansvar ved ulykke ved garantier stilt av banker eller andre foretak bør også tillates, forutsatt at slik dekning tilbys i henhold til markedsvilkår, ikke medfører statsstøtte og ikke inneholder elementer av forskjellsbehandling mot andre jernbaneforetak.
- 32) Et jernbaneforetak bør også være forpliktet til å overholde nasjonal lovgivning og unionsretten om yting av jernbanetjenester, som skal anvendes på en måte som innebærer likebehandling og som har til formål å sikre at det kan drive sin virksomhet fullstendig sikkert og med behørig hensyn til helse, sosiale vilkår og arbeidstakernes og forbrukernes rettigheter på bestemte sporstrekninger.
- 33) Framgangsmåtene for å utstede, opprettholde og endre lisenser for jernbaneforetak bør være åpne og i samsvar med prinsippet om likebehandling.
- 34) For å sikre alle jernbaneforetak innsyn og adgang på like vilkår til jernbaneinfrastrukturen og til tjenester i serviceanleggene skal alle opplysninger som er nødvendige for å kunne benytte adgangsretten, offentliggjøres i en netterklæring. Netterklæringen bør offentliggjøres på minst to offisielle språk i Unionen i tråd med eksisterende internasjonal praksis.
- 35) Hensiktsmessige ordninger for fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, kombinert med konkurransedyktige operatører, vil føre til en bedre balanse mellom ulike transportmåter.
- 36) Infrastrukturforvaltningene bør gis stimuleringsiltak, som bonuser til daglig leder, for å redusere nivået på adgangsavgiftene og kostnadene ved å stille infrastruktur til rådighet.

⁽¹⁾ EUT L nr. 211 av 14.8.2009, s. 55.

- 37) Medlemsstatenes plikt til å sikre at infrastrukturforvaltningenes ytelsesmål og inntekter på mellomlang og lang sikt realiseres gjennom en avtale mellom vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen, bør ikke berøre medlemsstatenes myndighet når det gjelder planlegging og finansiering av jernbaneinfrastruktur.
- 38) Å oppmuntre til optimal utnytting av jernbaneinfrastrukturen vil føre til at samfunnets transportkostnader reduseres.
- 39) Metodene for fordeling av kostnadene fastsatt av infrastrukturforvaltningene bør baseres på beste tilgjengelige forståelse av hva som forårsaker kostnadene, og bør fordele kostnadene på de ulike tjenester som tilbys til jernbaneforetakene, og om relevant, på typene jernbanekjøretøyer.
- 40) Hensiktsmessige avgiftsordninger for jernbaneinfrastruktur kombinert med hensiktsmessige avgiftsordninger for annen transportinfrastruktur og konkurransedyktige operatører bør gi en optimal balanse mellom ulike transportsystemer på et bærekraftig grunnlag.
- 41) Ved innkreving av påslag bør infrastrukturforvaltningen definere ulike markedssegmenter der kostnadene ved å yte transporttjenester, deres markedspriser eller deres krav til tjenestekvalitet varierer betydelig.
- 42) Ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling bør gi alle foretak lik adgang på like vilkår og så langt som mulig imøtekomme behovene til alle brukere og trafikktypen på en rettferdig måte uten forskjellsbehandling. Slike ordninger bør tillate rettferdig konkurranse i forbindelse med yting av jernbanetjenester.
- 43) Innenfor de rammer som fastsettes av medlemsstatene, bør ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling oppmuntre jernbaneinfrastrukturforvaltningene til å optimere utnyttingen av deres infrastruktur.
- 44) Gjennom ordningene for kapasitetsfordeling bør jernbaneforetakene gis klare og entydige økonomiske signaler slik at de kan treffe rasjonelle beslutninger.
- 45) Rullestøy forårsaket av bremseklosser av støpejern som brukes i godsvogner, er en av årsakene til støyutslipp som vil kunne reduseres med hensiktsmessige tekniske løsninger. Støydifferensierte infrastrukturavgifter bør hovedsakelig brukes i forbindelse med godsvogner som ikke oppfyller kravene i kommisjonsvedtak 2006/66/EF av 23. desember 2005 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkeven som gjelder for delsystemet «rullende materiell — støy» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁽¹⁾. Dersom en slik differensiering medfører et inntektstap for infrastrukturforvaltningen, bør dette skje med forbehold for unionsreglene om statsstøtte.
- 46) Støydifferensierte infrastrukturavgifter bør supplere andre tiltak for å redusere støy som forårsakes av jernbanetrafikk, som vedtakelse av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevene (TSI) som fastsetter det høyeste nivå for støy fra jernbanekjøretøy, støykartlegging og handlingsplaner for å redusere støyeksponering i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/49/EF av 25. juni 2002 om vurdering og håndtering av ekstern støy⁽²⁾ samt modernisering av jernbanekjøretøyer og støyreducerende infrastruktur ved hjelp av unionsfinansiering og nasjonal offentlig finansiering.
- 47) Støyreducerende tiltak tilsvarende dem som er vedtatt for jernbanesektoren, bør overveies for andre transportmåter.
- 48) For å framskynde installasjonen av Det europeiske trafikkstyringssystem (ETCS) i lokomotivene bør infrastrukturforvaltningene endre avgiftsordningen gjennom en midlertidig differensiering for tog utstyrt med ETCS. Denne differensiering bør gi hensiktsmessige stimulerings tiltak til å utstyre togene med ETCS.

⁽¹⁾ EUT L 37 av 8.2.2006, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 189 av 18.7.2002, s. 12.

- 49) For å ta hensyn til brukernes, eller de potensielle brukernes, behov for jernbaneinfrastrukturkapasitet for å kunne planlegge sin virksomhet, samt til kundenes og investorenes behov, er det viktig at infrastrukturforvaltningene sikrer at infrastrukturkapasiteten fordeles på en måte som gjenspeiler behovet for å opprettholde og forbedre tjenestenes driftssikkerhet.
- 50) Jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene bør oppmuntres til å redusere forstyrrelsene i jernbanenettet til et minimum og til å forbedre jernbanenettets ytelse.
- 51) Medlemsstatene bør ha anledning til å la kjøperne av jernbanetjenester delta direkte i kapasitetsfordelingsprosessen.
- 52) Det er viktig å ta hensyn til både søkerens og infrastrukturforvaltningens forretningsmessige behov.
- 53) Det er viktig at infrastrukturforvaltningen gis størst mulig fleksibilitet ved fordeling av infrastrukturkapasitet, men dette bør være forenlig med søkerens rimelige behov.
- 54) Kapasitetsfordelingsprosessen bør forhindre at andre virksomheter som har, eller ønsker å ha, rett til å bruke infrastrukturen for å utvikle sin virksomhet, pålegges unødvendige begrensninger.
- 55) Ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling må eventuelt ta hensyn at ulike deler av jernbaneinfrastrukturnettet kan være utformet med tanke på ulike hovedbrukeres behov.
- 56) Ulike brukere og brukertyper har ofte ulik innvirkning på infrastrukturkapasiteten, og de ulike tjenestenes behov må være vel avveid.
- 57) For tjenester som ytes i henhold til kontrakt med en offentlig myndighet, kan det bli nødvendig å vedta særskilte regler for fortsatt å være attraktive for brukerne.
- 58) Ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling bør ta hensyn til virkningene av den økte utnyttelsen av infrastrukturkapasiteten og den mangel på infrastrukturkapasitet som dette kan føre til.
- 59) De ulike tidsrammene for planlegging av trafikktyper bør sikre at søknader om infrastrukturkapasitet som leveres etter at den årlige ruteplanprosessen er avsluttet, kan etterkommes.
- 60) For å sikre et optimalt resultat for jernbaneforetakene er det ønskelig å kreve en gjennomgang av hvordan infrastrukturkapasiteten benyttes i tilfeller der det kreves samordning av søknadene om kapasitet for å imøtekomme brukernes behov.
- 61) Med tanke på infrastrukturforvaltningenes monopolstilling bør det kreves en gjennomgang av tilgjengelig infrastrukturkapasitet og metoder for å øke den, dersom kapasitetsfordelingsprosessen ikke klarer å imøtekomme brukernes krav.
- 62) Manglende opplysninger om søknader fra andre jernbaneforetak samt om begrensninger i systemet kan gjøre det vanskelig for jernbaneforetak å optimere sine søknader om infrastrukturkapasitet.
- 63) Det er viktig å sikre en bedre samordning av fordelingsordningene for å gjøre jernbanen mer attraktiv for trafikk som bruker jernbanenettet til flere enn én infrastrukturforvaltning, særlig for internasjonal trafikk.
- 64) Det er viktig å redusere til et minimum konkurransevridding som kan oppstå mellom forskjellige jernbaneinfrastrukturer eller transportmåter på grunn av store forskjeller i avgiftsprinsipper.
- 65) Det bør fastsettes hvilke deler av infrastruktur tjenesten som er vesentlige for at en operatør skal kunne yte en tjeneste, og som bør stilles til rådighet mot betaling av lavest mulige adgangsavgifter.
- 66) Det bør investeres i jernbaneinfrastruktur, og avgiftsordningene for infrastrukturen bør oppmuntre infrastrukturforvaltningene til å foreta de nødvendige investeringer dersom de er økonomisk fornuftige.
- 67) For at infrastrukturavgiftene skal kunne fastsettes på et hensiktsmessig og rettferdig nivå, må infrastrukturforvaltningene

registrere og fastsette verdien av sine aktiva og ha en klar forståelse av hvilke faktorer som bestemmer kostnaden ved å drive infrastrukturen.

- 68) Det bør sikres at det tas hensyn til eksterne kostnader når det treffes beslutninger på transportområdet, og at avgiftene på jernbaneinfrastruktur kan bidra til å internalisere eksterne kostnader på en ensartet og balansert måte for alle transportmåter.
- 69) Det er viktig å sikre at avgifter på nasjonal og internasjonal trafikk gjør det mulig for jernbanen fortsatt å imøtekomme markedets behov. Derfor bør infrastrukturavgiftene fastsettes på et nivå som tilsvarer de kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av togtrafikken.
- 70) Det generelle nivå for kostnadsdekning gjennom infrastrukturavgifter påvirker nivået av offentlig støtte som er nødvendig. Medlemsstatene kan kreve ulik kostnadsdekning. Alle ordninger for infrastrukturavgifter bør imidlertid sikre at trafikk som i det minste kan dekke tilleggskostnadene den medfører, kan bruke jernbanenettet.
- 71) En jernbaneinfrastruktur er et naturlig monopol, og derfor er det nødvendig å oppmuntre infrastrukturforvaltningene til å redusere kostnader og forvalte sin infrastruktur på en effektiv måte.
- 72) Utviklingen av jernbanetransporten bør oppnås blant annet ved at de tilgjengelige unionsinstrumenter anvendes, dog uten at allerede fastsatte prioriteringer tilsidesettes.
- 73) Rabatter som gis jernbaneforetak, bør knyttes til faktiske reduksjoner i administrative kostnader, særlig besparelser når det gjelder transaksjonskostnader. Rabatter kan også brukes for å fremme effektiv bruk av infrastrukturen.
- 74) Det er ønskelig at jernbaneforetak og infrastrukturforvaltningen oppmuntres til å redusere forstyrrelsene i jernbanenettet til et minimum.
- 75) Kapasitetsfordeling innebærer en kostnad for infrastrukturforvaltningen, og denne bør kreves dekket.
- 76) Effektiv forvaltning og rettferdig utnyttelse av jernbaneinfrastruktur på like vilkår forutsetter at det opprettes en reguleringsmyndighet som fører tilsyn med anvendelsen av reglene i dette direktiv og fungerer som klageinstans, uten at dette påvirker muligheten for en rettslig behandling. Reguleringsmyndigheten bør kunne håndheve sine anmodninger om opplysninger og beslutninger ved hjelp av passende sanksjoner.
- 77) Finansieringen av reguleringsmyndigheten bør sikre dens uavhengighet og bør komme enten fra statsbudsjettet eller gjennom innkreving av obligatoriske bidrag fra sektoren, samtidig som prinsippene om rettferdighet, åpenhet, likebehandling og forholdsmessighet overholdes
- 78) Hensiktsmessige framgangsmåter for utpeking av personell bør bidra til å sikre reguleringsmyndighetens uavhengighet og særlig at utpekingen av personer som har til oppgave å treffe beslutninger, foretas av en offentlig myndighet som ikke har direkte eierskap til regulerte foretak. Forutsatt at nevnte vilkår er oppfylt, kan en slik myndighet for eksempel være en lovgivende forsamling, president eller statsminister.
- 79) Det kreves særskilte tiltak for å ta hensyn til enkelte medlemsstaters særlige geopolitiske og geografiske situasjon samt den særlige organiseringen av jernbanesektoren i flere medlemsstater, samtidig som integriteten til det indre marked sikres.
- 80) For å ta hensyn til utviklingen på jernbanemarkedet bør Kommisjonen delegeres myndighet til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) når det gjelder tekniske endringer av opplysningene som skal legges fram av et foretak som søker om en lisens, av listen over kategorier av forsinkelser, av tidsplanen for fordelingsprosessen og av de regnskapsopplysninger som skal legges fram for reguleringsmyndighetene. Det er særlig viktig at Kommisjonen gjennomfører hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør i forbindelse med forberedelsene til og utarbeidingen av delegerede rettsakter sikre at relevante rettsakter oversendes samtidig, i god tid og på hensiktsmessig måte til Europaparlamentet og Rådet.
- 81) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne

myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av alminnelige regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av gjennomføringsmyndighet⁽¹⁾.

- 82) Gjennomføringsrettsakter knyttet til jernbanetjenestenes hovedformål, vurdering av nye internasjonale ruters innvirkning på den økonomiske balanse i kontrakter om offentlig tjenesteyting, avgifter på jernbaneforetak som yter persontransport, adgang til tjenester som tilbys i anlegg for grunnleggende tjenester, nærmere opplysninger om framgangsmåten som skal følges for å få en lisens, reglene for å beregne direkte kostnader ved innkreving av avgifter for kostnader ved støyvirkninger, metoder for anvendelse av differensierte infrastrukturavgifter for å stimulere til at togene utstyres med ETCS samt de felles prinsipper og praksis for reguleringsmyndighetenes beslutningstaking bør ikke vedtas av Kommisjonen med mindre komiteen som er nedsatt i henhold til dette direktiv, ikke avgir noen uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som legges fram av Kommisjonen.
- 83) Ettersom målene for dette direktiv, nemlig å fremme utviklingen av jernbanene i Unionen, fastsette hovedprinsippene for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak og samordne medlemsstatenes ordninger for fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og avgifter for bruk av denne, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene, dels fordi utstedelsen av slike lisenser og driften av vesentlige deler av jernbanenettene har helt klare internasjonale aspekter, dels fordi det er nødvendig å sikre rettfærdige vilkår for adgang til infrastrukturen som ikke innebærer forskjellsbehandling, og derfor, på grunn av deres grenseoverskridende aspekter, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå nevnte mål.
- 84) Plikten til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning bør begrenses til de bestemmelser som representerer en vesentlig endring i forhold til tidligere direktiver. Plikten til å innarbeide bestemmelsene i dette direktiv, som i det store og hele er uendret sammenlignet med tidligere direktiver, følger av nevnte direktiver.
- 85) Medlemsstater som ikke har noe jernbanesystem og ikke har umiddelbare planer om å opprette et jernbanesystem, ville blitt pålagt en uforholdsmessig og formålsløs plikt dersom de hadde måttet innarbeide og gjennomføre kapittel II og IV i dette direktiv. Slike medlemsstater bør derfor fritas fra nevnte plikt.
- 86) I samsvar med medlemsstatenes og Kommisjonens felles politiske erklæring av 28. september 2011 om forklarende dokumenter⁽²⁾ har medlemsstatene forpliktet seg til i begrunnede tilfeller å la meddelelsen av deres innarbeidingstiltak ledsages av et eller flere dokumenter som forklarer forholdet mellom de ulike deler i et direktiv og de tilsvarende deler i de nasjonale innarbeidingsinstrumenter. Med hensyn til dette direktiv anser lovgiveren at oversending av slike dokumenter er begrunnet.
- 87) Dette direktiv skal ikke berøre fristene fastsatt i del B i vedlegg IX, innen hvilke medlemsstatene skal oppfylle tidligere direktiver —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Dette direktiv fastsetter
 - a) reglene for forvaltning av jernbaneinfrastruktur og for den jernbanetransportvirksomhet som utøves av jernbaneforetak som er etablert eller som skal etablere seg i en medlemsstat som fastsatt i kapittel II,
 - b) kriteriene som skal legges til grunn når en medlemsstat utsteder, fornyer eller endrer lisenser til jernbaneforetak som er etablert eller som kommer til å etablere seg i Unionen som fastsatt i kapittel III,
 - c) prinsippene og framgangsmåtene for fastsettelse og innkreving av jernbaneinfrastrukturavgifter og fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet som fastsatt i kapittel IV.

⁽¹⁾ EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13.

⁽²⁾ EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.

2. Dette direktiv får anvendelse på jernbaneinfrastruktur som brukes til nasjonale og internasjonale jernbanetjenester.

Artikkel 2

Unntak fra virkeområdet

1. Kapittel II får ikke anvendelse på jernbaneforetak som bare yter tjenester i byer og forsteder eller regionale tjenester på lokale og regionale frittstående jernbanenett for transporttjenester på jernbaneinfrastruktur eller jernbanenett som bare er beregnet til jernbanetjenester i byer og forsteder.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av kapittel IV jernbaneinfrastruktur som har en annen sporvidde enn Unionens

hovedjernbanenett, og som forbinder grensestasjoner i en medlemsstat med en tredjestats territorium.

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

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

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

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «jernbaneforetak» ethvert privat eller offentlig foretak med lisens i henhold til dette direktiv, som har som hovedvirksomhet å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, og som forplikter seg til å sørge for trekraften; dette gjelder også foretak som bare sørger for trekraft,
- 2) «infrastrukturforvaltning» ethvert organ eller foretak som er ansvarlig for særlig å opprette, forvalte og vedlikeholde jernbaneinfrastruktur, herunder trafikstyring og styring, kontroll og signal; infrastrukturforvaltningens funksjoner på et jernbanenett eller en del av et jernbanenett kan tildeles andre organer eller foretak,
- 3) «jernbaneinfrastruktur» anleggene oppført i vedlegg I,
- 4) «internasjonal godstransport» en transporttjeneste der toget krysser minst én medlemsstatsgrense; toget kan koples sammen og/eller deles opp, og de ulike delene kan ha forskjellige opprinnelses- og bestemmelsessteder, forutsatt at alle vogner krysser minst én grense,
- 5) «internasjonal persontransport» persontransport der toget krysser minst én medlemsstatsgrense, og der tjenestens hovedformål er å transportere passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater; toget kan koples sammen og/eller deles opp, og de ulike delene kan ha forskjellige opprinnelses- og bestemmelsessteder, forutsatt at alle vogner krysser minst én grense,
- 6) «transport i byer og forsteder» transporttjenester som har som hovedformål å imøtekomme transportbehovene i en bykjerne eller et byområde, herunder transportbehovene mellom denne bykjerne eller dette byområde og omliggende områder,
- 7) «regional transport» transporttjenester som har som hovedformål å imøtekomme transportbehovene i en region, herunder en grenseregion,
- 8) «transitt» passering gjennom Unionens territorium uten å laste eller losse gods og/eller uten å ta opp eller sette av passasjerer på Unionens territorium,
- 9) «alternativ rute» en annen rute mellom samme opprinnelses- og bestemmelsessted som jernbaneforetaket i stedet kan anvende for å utføre den aktuelle gods- eller persontransport,
- 10) «brukbart alternativ» adgang til et annet serviceanlegg som gjør det mulig for jernbaneforetaket å utføre den aktuelle gods- eller persontransport på økonomisk akseptable vilkår,
- 11) «serviceanlegg» anlegg, herunder grunn, bygninger og utstyr, som er helt eller delvis særlig innrettet med henblikk på å kunne

yte en eller flere av tjenestene nevnt i vedlegg II nr. 2-4,

- 12) «operatør av serviceanlegg» ethvert offentlig eller privat foretak med ansvar for å forvalte et eller flere serviceanlegg eller for å yte en eller flere av tjenestene til jernbaneforetak som nevnt i nr. 2-4 i vedlegg II,
- 13) «tverrnasjonal avtale» enhver avtale mellom to eller flere medlemsstater eller mellom medlemsstater og tredjestater med henblikk på å gjøre det lettere å yte jernbanetjenester over landegrensene,
- 14) «lisens» en autorisasjon utstedt av en lisensutstedende myndighet til et foretak, som viser at foretaket er kvalifisert til å yte jernbanetjenester som jernbaneforetak. Denne kvalifikasjonen kan være begrenset til visse typer tjenester,
- 15) «lisensutstedende myndighet» det organ som er ansvarlig for å utstede lisenser i en medlemsstat,
- 16) «avtale» en avtale eller en tilsvarende ordning innenfor rammen av administrative tiltak,
- 17) «rimelig fortjeneste» en avkastning på egenkapitalen som tar hensyn til risikoen, herunder for inntektene, eller fraværet av slik risiko som operatøren av serviceanlegget pådrar seg, og som er i tråd med de seneste års gjennomsnittlige avkastning for den berørte sektor,
- 18) «fordeling» en infrastrukturforvaltnings fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet,
- 19) «søker» et jernbaneforetak eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og avskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å anskaffe infrastrukturkapasitet,
- 20) «overbelastet infrastruktur» en del av en infrastruktur der etterspørselen etter infrastrukturkapasitet ikke kan dekkes fullstendig i visse perioder, selv ikke etter en samordning av de ulike søknadene om kapasitet,
- 21) «kapasitetsforbedringsplan» et tiltak eller en rekke tiltak med en tidsplan for gjennomføring som tar sikte på å avhjelpe de kapasitetsbegrensninger som har ført til at en del av infrastrukturen blir erklært som «overbelastet infrastruktur»,
- 22) «samordning» framgangsmåten der infrastrukturforvaltningen og søkerne forsøker å finne en løsning på situasjoner der det finnes innbyrdes motstridende søknader om infrastrukturkapasitet,
- 23) «rammeavtale» en rettslig bindende generell avtale inngått på offentlig- eller privatrettslig grunnlag som fastsetter rettighetene og pliktene til en søker og infrastrukturforvaltningen med hensyn til den infrastrukturkapasitet som skal fordeles, og de avgifter som skal innkreves i et tidsrom som er lengre enn en ruteplanperiode,
- 24) «infrastrukturkapasitet» muligheten for å planlegge ruteleier det søkes om, på en bestemt del av infrastrukturen i en viss periode,
- 25) «jernbanenett» hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvaltning,
- 26) «netterklæring» en detaljert oversikt over alminnelige regler, tidsfrister, framgangsmåter og kriterier for ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling, herunder slik annen informasjon som kreves for å kunne søke om infrastrukturkapasitet,
- 27) «ruteleie» den infrastrukturkapasitet som trengs for å kjøre et tog mellom to steder i et gitt tidsrom,
- 28) «ruteplan» de data som fastlegger alle planlagte bevegelser av tog og rullende materiell i den berørte infrastruktur, i den tidsperiode da ruteplanen er gyldig,

- 29) «hensettingsspor» spor som er særlig beregnet på midlertidig hensetting av jernbanekjøretøyer mellom to oppdrag,
- 30) «omfattende vedlikehold» arbeid som ikke utføres rutinemessig som ledd i den daglige drift, og som krever at kjøretøyet tas ut av tjeneste.

KAPITTEL II

UTVIKLING AV JERNBANENE I UNIONEN

AVSNITT I

Forvaltningsmessig uavhengighet

Artikkel 4

Jernbaneforetakets og infrastrukturforvaltningens uavhengighet

1. Medlemsstatene skal sikre at jernbaneforetak som direkte eller indirekte eies eller kontrolleres av medlemsstatene, har en uavhengig stilling når det gjelder ledelse, administrasjon og intern kontroll over forhold som gjelder administrasjon, økonomi og regnskapsføring, som innebærer at de særlig skal holde eiendeler, budsjetter og regnskaper atskilt fra statens.
2. Infrastrukturforvaltningen skal ha ansvar for egen ledelse, administrasjon og intern kontroll innenfor de rammer og særlige regler som medlemsstatene har fastsatt.

Artikkel 5

Forvaltning av jernbaneforetak i samsvar med forretningsmessige prinsipper

1. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for at jernbaneforetakene kan tilpasse sin virksomhet til markedet og forvalte virksomheten på sine ledelsesorganers ansvar for å yte effektive og formålstjenlige tjenester til lavest mulig kostnad for den tjenestekvalitet som kreves.

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

2. Jernbaneforetakene vedtar selv sine forretningsplaner, herunder sine investerings- og finansieringsprogrammer. Disse planene skal utformes for at foretakene skal oppnå økonomisk likevekt og de øvrige mål for den tekniske, forretningsmessige og finansielle forvaltning; de skal også angi hvordan disse målene skal nås.
3. Innenfor rammen av generelle politiske retningslinjer fastsatt av hver medlemsstat og under hensyn til nasjonale planer og kontrakter (som kan være flerårige), herunder investerings- og finansieringsplaner, skal jernbaneforetakene særlig stå fritt til å
 - a) etablere sin egen interne organisasjon, med forbehold for bestemmelsene i artikkel 7, 29 og 39,
 - b) styre tilbudet og markedsføringen av tjenester og fastsette prisene på disse,
 - c) treffe beslutninger om personale, aktiva og egne innkjøp,
 - d) øke sin markedsandel, utvikle ny teknologi og nye tjenester og innføre eventuelle nye driftsmetoder,
 - e) etablere ny virksomhet på områder som har tilknytning til jernbanevirksomhet.

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

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

AVSNITT 2

Atskillelse av infrastrukturforvaltning og transportvirksomhet og av ulike former for transportvirksomhet

Artikkel 6

Atskillelse av regnskaper

1. Medlemsstatene skal sikre at det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser for virksomhet knyttet til yting av transporttjenester av jernbaneforetak på den ene side, og for virksomhet knyttet til forvaltning av jernbaneinfrastrukturen på den annen. Offentlige midler utbetalt til det ene virksomhetsområdet, kan ikke overføres til det andre.
2. Medlemsstatene kan også fastsette at nevnte atskillelse skal innebære at det skal være klart avgrensende avdelinger innenfor samme foretak, eller at infrastruktur og transporttjenestene skal forvaltes av separate enheter.
3. Medlemsstatene skal sikre at det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser for virksomhet knyttet til yting av godstransporttjenester med jernbane på den ene side, og for virksomhet knyttet til yting av persontransport på den andre. Offentlige midler som utbetales til virksomhet knyttet til yting av transporttjenester som en offentlig tjeneste, skal framgå atskilt i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 1370/2007 i de relevante regnskaper og skal ikke overføres til virksomhet knyttet til yting av andre transporttjenester eller annen form for virksomhet.
4. Regnskapene for de ulike virksomhetsområder nevnt i nr. 1 og 3 skal føres slik at det er mulig å overvåke forbudet mot å overføre offentlige midler som er betalt til ett virksomhetsområde, til et annet, og overvåke bruken av inntekter fra infrastrukturavgifter og overskudd fra annen forretningsvirksomhet.

Artikkel 7

Uavhengighet i forbindelse med en infrastrukturforvaltnings grunnleggende funksjoner

1. Medlemsstatene skal sikre at de grunnleggende funksjoner vedrørende fastsettelse av rettferdig adgang på like vilkår til infrastruktur, overlates til organer eller bedrifter som ikke selv yter jernbanetransporttjenester. Uansett organisasjonsstruktur skal det framgå at dette mål er oppnådd.

Med grunnleggende funksjoner menes:

- a) beslutningstaking i forbindelse med fordeling av ruteleier, herunder både definisjon og vurdering av tilgjengelighet og fordeling av individuelle ruteleier, og
- b) beslutningstaking i forbindelse med infrastrukturavgifter, herunder fastsettelse og innkreving av avgiftene, uten hensyn til artikkel 29 nr. 1.

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

2. Dersom infrastrukturforvaltningen ikke er uavhengig av et jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon eller beslutningstaking, skal funksjonene nevnt i avsnitt 2 og 3 i kapittel IV ivaretas av et innkrevingsorgan og av et fordelingsorgan som er uavhengige av samtlige jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon og beslutningstaking.
3. Når det i bestemmelsene i avsnitt 2 og 3 i kapittel IV henvises til en infrastrukturforvaltnings grunnleggende funksjoner, skal bestemmelsene anses å kunne anvendes på innkrevingsorgan eller fordelingsorganet for deres respektive myndigheter.

AVSNITT 3

Styrking av den finansielle stilling

Artikkel 8

Finansiering av infrastrukturforvaltningen

1. Medlemsstatene skal utvikle sin nasjonale jernbaneinfrastruktur idet de der det er nødvendig, tar hensyn til Unionens samlede behov, herunder behovet for å samarbeide med tilgrensende tredjestater. For dette formål skal de innen 16. desember 2014 etter

samråd med de berørte parter offentliggjøre en veiledende strategi for utvikling av jernbaneinfrastrukturen med sikte på å oppfylle framtidige mobilitetsbehov når det gjelder vedlikehold, fornyelse og utvikling av infrastrukturen på grunnlag av en bærekraftig finansiering av jernbanesystemet. Nevnte strategi skal dekke en periode på minst fem år og skal kunne forlenges.

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

3. Innenfor rammen av den berørte medlemsstats overordnede politikk og samtidig som det tas hensyn til strategien nevnt i nr. 1 og tildelingen av finansielle midler fra medlemsstatene nevnt i nr. 2, skal infrastrukturforvaltningen vedta en forretningsplan som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal utformes slik at den sikrer optimal og effektiv utnyttelse, utbygging og utvikling av infrastrukturen og samtidig sikrer finansiell balanse og omfatter de nødvendige midler til å oppfylle disse mål. Infrastrukturforvaltningen skal sikre at kjente søkere og på deres anmodning potensielle søkere får tilgang til de relevante opplysninger og gis mulighet til å uttale seg om forretningsplanens innhold når det gjelder vilkårene for adgang til og bruk av infrastrukturen, typen infrastruktur og utbygging og utvikling av infrastrukturen før den vedtas av infrastrukturforvaltningen.

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

Uten hensyn til en eventuell langsiktig målsetting om brukerbetaling av infrastrukturkostnadene for alle transportmåter på grunnlag av en rettfærdig konkurranse på like vilkår mellom de forskjellige transportmåter, kan en medlemsstat, når jernbanetransporten er i stand til å konkurrere med andre transportmåter, innenfor avgiftsrammen i artikkel 31 og 32, kreve at infrastrukturforvaltningen balanserer sine regnskaper uten statlig finansiering.

Artikkel 9

Åpenhet om gjeldslette

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

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

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

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

AVSNITT 4

Adgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester

Artikkel 10

Vilkår for adgang til jernbaneinfrastruktur

1. Jernbaneforetakene skal gis adgangsrett til jernbaneinfrastrukturen i alle medlemsstater på rettfærdige og åpne vilkår som ikke innebærer forskjellsbehandling, når formålet er å drive noen form for godstransporttjeneste med jernbane. Denne rett skal omfatte adgang til infrastruktur som knytter sammen sjøhavner og innlandshavner og andre serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II, og til

infrastruktur som flere enn én sluttbruker benytter eller kan benytte.

2. Jernbaneforetakene skal gis adgangsrett til jernbaneinfrastrukturen i alle medlemsstatene når formålet er å drive internasjonal persontransport. Jernbaneforetakene skal underveis på en rute for internasjonal persontransport ha rett til å ta med passasjerer fra enhver stasjon langs den internasjonale ruten og sette dem av på en annen stasjon, herunder stasjoner som ligger i samme medlemsstat. Denne rett skal omfatte adgang til infrastruktur som knytter sammen anlegg for tjenestene nevnt i nr. 2 i vedlegg II.
3. På anmodning fra de berørte vedkommende myndigheter eller berørte jernbaneforetak skal den eller de relevante reguleringsmyndigheter nevnt i artikkel 55, vurdere hvorvidt hovedformålet med tjenesten er å transportere passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater.
4. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1 skal Kommisjonen senest 16. desember 2016 treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for anvendelsen av nr. 3. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Artikkel 11

Begrensning av adgangsretten og retten til å ta opp og sette av passasjerer

1. Medlemsstatene kan begrense adgangsretten fastsatt i artikkel 10 for tjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting som er i samsvar med Unionens regelverk. En slik begrensning skal ikke innskrenke retten til å ta med passasjerer fra en hvilken som helst stasjon som ligger langs en internasjonal rute, eller til å sette dem av ved en annen stasjon, herunder stasjoner i samme medlemsstat, med mindre utøvelse av denne retten vil kunne skade den økonomiske likevekt i kontraktene om offentlig tjenesteyting.
2. Hvorvidt den økonomiske likevekt i en kontrakt om offentlig tjenesteyting kan være truet, skal fastslås av det eller de relevante reguleringsorganer nevnt i artikkel 55 på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse og forhåndsfastsatte kriterier, på anmodning fra en av følgende:
 - a) den eller de vedkommende myndigheter som har tildelt kontrakten om offentlig tjenesteyting,
 - b) enhver annen berørt vedkommende myndighet som har rett til å begrense adgangen i henhold til denne artikkel,
 - c) infrastrukturforvaltningen,
 - d) jernbaneforetaket som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting.

Vedkommende myndigheter og jernbaneforetak som yter offentlige tjenester, skal legge fram for det eller de relevante reguleringsorganer de opplysninger som det er rimelig å kunne kreve for å treffe en beslutning. Reguleringsmyndigheten skal vurdere opplysningene nevnte parter legger fram, og ved behov be om ytterligere opplysninger fra, samt innlede samråd med, alle berørte parter innen en måned etter å ha mottatt slik anmodning. Reguleringsmyndigheten skal om nødvendig rådføre seg med alle berørte parter og meddele de berørte parter sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger.

3. Reguleringsmyndigheten skal begrunne sin beslutning og angi en frist for og på hvilke vilkår nedenstående kan søke om fornyet behandling av beslutningen:
 - a) den eller de berørte vedkommende myndigheter,
 - b) infrastrukturforvaltningen,
 - c) jernbaneforetaket som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting,
 - d) jernbaneforetaket som søker om adgang.
4. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1 skal Kommisjonen senest 16. desember 2016 treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for anvendelsen av nr. 1, 2 og 3. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal

vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 62 nr. 3.

5. Medlemsstatene kan også begrense retten til å ta med og sette av passasjerer på stasjoner i samme medlemsstat som ligger langs ruten for internasjonal persontransport dersom det er gitt en eksklusiv rett til å transportere passasjerer mellom disse stasjoner i en konsesjonskontrakt som er tildelt før 4. desember 2007 etter en åpen anbudsprosedyre og i samsvar med relevante prinsipper i unionsretten. Denne begrensning kan gjelde for kontraktens opprinnelige varighet eller i 15 år, avhengig av hvilken som er kortest.
6. Medlemsstatene skal sikre at beslutningene nevnt i nr. 1, 2, 3 og 5 er underlagt rettslig prøving.

Artikkel 12

Innkreving av avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport

1. Uten at bestemmelsene i artikkel 11 nr. 2 berøres, kan medlemsstatene, etter framgangsmåtene fastsatt i denne artikkel, tillate myndigheten med ansvar for persontransport med jernbane å innkreve en avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport, for driften av ruter som omfattes av nevnte myndighets ansvarsområde og som finner sted mellom to stasjoner i denne medlemsstat.

I slike tilfeller skal jernbaneforetakene som driver nasjonal eller internasjonal persontransport med jernbane, omfattes av samme avgift for drift av rutene som faller inn under denne myndighets ansvarsområde.

2. Denne avgift er ment å skulle kompensere myndigheten for forpliktelsene til å yte offentlige tjenester som fastsatt i kontraktene om offentlig tjenesteyting i samsvar med unionsretten. De inntekter en slik avgift innbringer og som betales som kompensasjon, skal ikke overstige det som er nødvendig for helt eller delvis å dekke kostnadene som påløper i forbindelse med de aktuelle forpliktelsene til å yte offentlige tjenester, idet det tas hensyn til de aktuelle inntekter og en rimelig fortjeneste for å oppfylle nevnte forpliktelser.
3. Avgiften skal pålegges i samsvar med unionsretten og skal særlig overholde prinsippene om rettferdighet, åpenhet, likebehandling og forholdsmessighet, særlig når det gjelder forholdet mellom gjennomsnittsprisen for tjenesten som ytes passasjerer og avgiftsnivået. De samlede avgifter som pålegges i henhold til dette nummer, skal ikke true den økonomiske levedyktighet for den persontransport med jernbane som avgiften gjelder.
4. De berørte myndigheter skal oppbevare de opplysninger som er nødvendige for å sikre at avgiftenes opprinnelse og anvendelse kan spores. Medlemsstatene skal framlegge disse opplysningene for Kommisjonen.
5. På grunnlag av reguleringsmyndighetenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1 skal Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for anvendelsen av denne artikkel. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Artikkel 13

Vilkår for adgang til tjenestene

1. Infrastrukturforvaltningene skal tilby alle jernbaneforetak på like vilkår den minste pakken med adgangstjenester som fastsatt i nr. 1 i vedlegg II.
2. Operatører av serviceanlegg skal tilby alle jernbaneforetak adgang på like vilkår, herunder sporadgang, til anleggene nevnt i nr. 2 i vedlegg II og til tjenestene som tilbys i disse anlegg.
3. For å sikre full åpenhet og adgang på like vilkår til serviceanleggene nevnt i nr. 2 bokstav a), b), c), d), g) og i) i vedlegg II, og tilbud om tjenester i disse anlegg dersom operatøren av et slikt serviceanlegg direkte eller indirekte kontrolleres av et organ eller et

foretak som også er aktivt og har en dominerende stilling på de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til, skal operatørene av slike serviceanlegg være organisert på en slik måte at de er uavhengige av det nevnte organ eller foretak med hensyn til organisering og beslutningstaking. Slik uavhengighet innebærer ikke krav om at det skal opprettes en separat juridisk enhet for serviceanleggene, og kan oppnås med to atskilte avdelinger innenfor en og samme juridiske enhet.

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

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

4. Anmodninger fra jernbaneforetak om adgang til og tilbud om tjenester i serviceanlegget nevnt i nr. 2 i vedlegg II skal besvares innenfor en rimelig frist, som fastsettes av det nasjonale reguleringsorgan nevnt i artikkel 55. Slike anmodninger kan bare avslås dersom det finnes brukbare alternativer som gjør det mulig å utføre den aktuelle gods- eller persontransport på de samme eller alternative ruter på økonomisk akseptable vilkår. Dette innebærer ikke at operatøren av serviceanlegget er forpliktet til å foreta investeringer i ressurser eller anlegg for å imøtekomme alle anmodninger fra jernbaneforetak.

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

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

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

7. Dersom operatøren av serviceanlegget yter noen av tjenestene nevnt i nr. 3 i vedlegg II som tilleggstjenester, skal operatøren på anmodning tilby disse tjenester på like vilkår til alle jernbaneforetak som anmoder om dem.

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

9. Kommisjonen kan på grunnlag av erfaringene fra reguleringsmyndighetene og operatørene av serviceanlegg og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1, treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for adgang til tjenestene som skal tilbys i serviceanleggene nevnt i nr. 2–4 i vedlegg II. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

AVSNITT 5

Tverrnasjonale avtaler

Artikkel 14

Generelle prinsipper for tverrnasjonale avtaler

1. Medlemsstatene skal sikre at bestemmelsene i tverrnasjonale avtaler ikke forskjellsbehandler jernbaneforetak eller begrenser jernbaneforetakenes frihet til å yte tjenester over landegrensene.

2. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tverrnasjonale avtaler innen 16. juni 2013 når det gjelder avtaler inngått før denne dato, og før nye eller reviderte avtaler inngås mellom medlemsstatene. Kommisjonen skal avgjøre hvorvidt slike avtaler er i samsvar med unionsretten senest ni måneder etter underretningen når det gjelder avtaler inngått før 15. desember 2012, og senest fire måneder etter underretningen når det gjelder nye eller reviderte avtaler mellom medlemsstatene. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 62 nr. 2.

3. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de akter å innlede forhandlinger om og inngå nye eller reviderte tverrnasjonale avtaler mellom medlemsstater og tredjestater, uten at dette berører fordelingen av myndighet mellom Unionen og medlemsstatene i henhold til unionsretten.

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

Medlemsstatene skal holde Kommisjonen løpende underrettet om slike forhandlinger og når det er relevant, oppfordre Kommisjonen til å delta som observatør.

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

AVSNITT 6

Kommisjonens overvåkingsoppgaver

Artikkel 15

Virkeområde for markedsovervåkingen

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

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

⁽¹⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1.

3. Kommisjonen skal overvåke anvendelsen av jernbanenettene og utviklingen av rammereglene i jernbanesektoren, særlig infrastrukturavgifter, kapasitetsfordeling, investeringer i jernbaneinfrastruktur, utvikling med hensyn til priser og kvalitet på jernbanetransporttjenester, jernbanetransporttjenester som omfattes av kontrakter om offentlig tjenesteyting, utstedelse av lisenser samt graden av markedsåpning og harmonisering medlemsstatene imellom, utvikling i sysselsettingen og relevante sosiale vilkår i jernbanesektoren. Disse overvåkingsaktiviteter berører ikke tilsvarende virksomhet i medlemsstatene og rollen til partene i arbeidslivet.
4. Kommisjonen skal hvert annet år rapportere til Europaparlamentet og Rådet om
 - a) utviklingen av det indre marked for jernbanetjenester og tjenester som skal tilbys til jernbaneforetak som nevnt i vedlegg II,
 - b) rammevilkårene nevnt i nr. 3, herunder for offentlig persontransport med jernbane,
 - c) tilstanden på Unionens jernbanenett,
 - d) anvendelsen av adgangsrettigheter,
 - e) hindringer for mer effektive jernbanetjenester,
 - f) infrastrukturbegrensninger,
 - g) behovet for lovgivning.
5. Med henblikk på Kommisjonens markedsovervåking skal medlemsstatene hvert år, samtidig som rollen til partene i arbeidslivet respekteres, gi Kommisjonen de nødvendige opplysninger om bruken av jernbanenettene og utviklingen med hensyn til rammevilkårene for jernbanesektoren.
6. Kommisjonen kan treffe tiltak for å sikre ensartethet i medlemsstatenes rapporteringsforpliktelser. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 62 nr. 3.

KAPITTEL III

UTSTEDELSE AV LISENS TIL JERNBANEFÖRETAK

AVSNITT 1

Lisensutstedende myndighet

Artikkel 16

Lisensutstedende myndighet

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

Lisensutstedende myndighet skal ikke selv yte jernbanetransporttjenester og skal være uavhengig av bedrifter eller enheter som gjør det.

AVSNITT 2

Vilkår for utstedelse av lisens

Artikkel 17

Allmenne krav

1. Et jernbaneforetak skal ha rett til å søke om lisens i den medlemsstat der det er etablert.
2. Medlemsstatene skal ikke utstede lisenser eller forlenge deres gyldighet når kravene i dette direktiv ikke er oppfylt.
3. Et jernbaneforetak som oppfyller kravene i dette kapittel, har rett til å få utstedt lisens.

4. Et foretak kan ikke yte jernbanetransporttjenester i henhold til dette kapittel med mindre det er tildelt den nødvendige lisens for tjenestene det skal yte.

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

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

Artikkel 18

Vilkår for utstedelse av lisens

Før et jernbaneforetak begynner sin virksomhet, skal det kunne godtgjøre overfor de lisensutstedende myndigheter i den berørte medlemsstat at det til enhver tid kan oppfylle visse krav til godandel, økonomisk evne og faglig dyktighet, samt ha dekning for erstatningsansvaret som anført i artikkel 19 og 22.

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

Artikkel 19

Krav til godandel

Medlemsstatene skal fastsette vilkårene for at kravet til godandel er oppfylt, for å sikre at et foretak som søker om lisens, eller personene i ledelsen

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

Artikkel 20

Krav til økonomisk evne

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

Artikkel 21

Krav til faglig dyktighet

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

Artikkel 22

Krav om dekning av erstatningsansvar

Uten at det berører unionsreglene om statsstøtte og i samsvar med artikkel 93, 107 og 108 TEUV skal et jernbaneforetak være tilstrekkelig forsikret eller ha truffet tilstrekkelige forholdsregler i henhold til nasjonal eller internasjonal rett for dekning av erstatningsansvaret ved ulykke, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemenn. Uten hensyn til denne forpliktelse kan det tas hensyn til særtrekk ved og risikoprofilen for ulike tjenester, særlig jernbanedrift for kulturelle formål eller av hensyn til kulturarven.

AVSNITT 3

Lisensens gyldighet

Artikkel 23

Gyldighet i tid og rom

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

Artikkel 24

Midlertidig lisens, godkjenning, midlertidig oppheving og tilbakekalling

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

Dersom lisensutstedende myndighet fastslår at et jernbaneforetak ikke lenger oppfyller kravene, skal den midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen.

2. Når den lisensutstedende myndighet i en medlemsstat fastslår at det hersker alvorlig tvil om hvorvidt et jernbaneforetak som har fått utstedt lisens av en myndighet i en annen medlemsstat, oppfyller kravene fastsatt i dette kapittel, skal den uten opphold underrette sistnevnte myndighet om dette.
3. Når en lisens er midlertidig opphevet eller tilbakekalt fordi kravene til økonomisk evne ikke er oppfylt, kan den lisensutstedende myndighet, med forbehold for nr. 1, utstede en midlertidig lisens mens jernbaneforetaket omorganiseres, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare. En midlertidig lisens er likevel ikke gyldig i mer enn seks måneder etter utstedelsesdatoen.
4. Når et jernbaneforetak har innstilt sin virksomhet i seks måneder eller ikke har begynt sin virksomhet seks måneder etter at lisensen er utstedt, kan den lisensutstedende myndighet bestemme at lisensen skal framlegges for fornyet godkjenning eller midlertidig oppheves.

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

5. Ved en endring i jernbaneforetakets rettslige stilling, særlig ved fusjon eller overtakelse, kan den lisensutstedende myndighet beslutte at lisensen skal framlegges for fornyet godkjenning. Det berørte jernbaneforetak kan fortsette sin virksomhet, med mindre den lisensutstedende myndighet bestemmer at sikkerheten er i fare. I dette tilfelle skal avgjørelsen begrunnes.
6. Dersom et jernbaneforetak har til hensikt å endre eller utvide sin virksomhet i betydelig grad, skal lisensen framlegges for den lisensutstedende myndighet for fornyet vurdering.
7. Når det er innledet konkursbehandling eller tilsvarende behandling overfor et jernbaneforetak, skal den lisensutstedende

myndighet ikke tillate at foretaket beholder sin lisens dersom myndigheten er overbevist om at det ikke er realistiske muligheter for en tilfredsstillende finansiell omstrukturering innen en rimelig frist.

8. Når den lisensutstedende myndighet utsteder, midlertidig tilbakekaller eller endrer en lisens, skal den umiddelbart underrette Det europeiske jernbanebyrå om dette. Det europeiske jernbanebyrå skal omgående underrette de lisensutstedende myndigheter i de øvrige medlemsstater om dette.

Artikkel 25

Framgangsmåte for utstedelse av lisenser

1. Framgangsmåtene for utstedelse av lisenser skal offentliggjøres av den berørte medlemsstat, som skal underrette Kommisjonen om dette.
2. Den lisensutstedende myndighet skal avgjøre en søknad på grunnlag av alle relevante opplysninger snarest mulig og senest tre måneder etter den dato da alle nødvendige opplysninger, særlig opplysningene nevnt i vedlegg III, er framlagt. Den lisensutstedende myndighet skal ta hensyn til alle tilgjengelige opplysninger. Beslutningen skal uten opphold meddeles foretaket som har søkt om lisens. Et avslag skal være grunnlagt.
3. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at den lisensutstedende myndighets beslutninger underlegges domstolskontroll.

KAPITTEL IV

INNKREVIING AV AVGIFTER FOR BRUK AV JERNBANEINFRASTRUKTUR OG FORDELING AV JERNBANEINFRASTRUKTURKAPASITET

AVSNITT 1

Allmenne prinsipper

Artikkel 26

Effektiv bruk av infrastrukturkapasitet

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

Artikkel 27

Netterklæring

1. Infrastrukturforvaltningen skal, etter samråd med de berørte parter, utarbeide og offentliggjøre en netterklæring som skal kunne anskaffes mot betaling av en avgift som ikke overstiger offentliggjøringskostnadene. Netterklæringen skal offentliggjøres på minst to offisielle språk i Unionen. Innholdet i netterklæringen skal gjøres gratis tilgjengelig elektronisk på infrastrukturforvaltningens nettportal og tilgjengelig via en felles nettportal. Nevnte nettportal skal opprettes av infrastrukturforvaltningene innenfor rammen for deres samarbeid i samsvar med artikkel 37 og 40.
2. Netterklæringen skal angi hvilken type infrastruktur som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og inneholde informasjon om vilkårene for adgang til den relevante infrastrukturen. Netterklæringen skal også inneholde opplysninger om vilkårene for adgang til serviceanlegg som er knyttet til infrastrukturforvaltningens jernbanenett og for tilbud om tjenester i disse anlegg, eller henvise til et nettsted der opplysningene er gratis tilgjengelig elektronisk. Innholdet i netterklæringen er fastsatt i vedlegg IV.
3. Netterklæringen skal ajourføres og endres ved behov.
4. Netterklæringen skal offentliggjøres minst fire måneder innen fristen for innsending av søknader om infrastrukturkapasitet.

Artikkel 28

Avtaler mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger

Ethvert jernbaneforetak som yter jernbanetransporttjenester, skal inngå de nødvendige avtaler på offentlig- eller privatrettslig grunnlag med den berørte jernbaneinfrastrukturens infrastrukturforvaltning. Vilårene for slike avtaler skal sikre innsyn og likebehandling i samsvar med dette direktiv.

AVSNITT 2

Infrastrukturavgifter og avgifter for tjenester

Artikkel 29

Fastsettelse og innkreving av avgifter

1. Medlemsstatene skal fastsette en avgiftsramme som skal ta hensyn til den forvaltningsmessige uavhengighet fastsatt i artikkel 4.

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

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

Infrastrukturforvaltningen skal fastsette og innkreve avgiften for bruk av infrastruktur i samsvar med nevnte avgiftsramme og avgiftsregler.

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

2. Med unntak for særlige ordninger i henhold til artikkel 32 nr. 3 skal infrastrukturforvaltningene sikre at avgiftsordningen som benyttes, er basert på de samme prinsipper over hele deres jernbanenett.
3. Infrastrukturforvaltningene skal sikre at anvendelsen av avgiftsordningen fører til tilsvarende avgifter uten forskjellsbehandling for ulike jernbaneforetak som utfører samme form for tjenester i en lignende del av markedet, og at de avgifter som faktisk anvendes, er i samsvar med reglene fastsatt i netterklæringen.
4. En infrastrukturforvaltning skal behandle forretningsmessige opplysninger fra søkerne som fortrolige opplysninger.

Artikkel 30

Infrastrukturkostnader og regnskaper

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

2. Uten hensyn til deres myndighet når det gjelder planlegging og finansiering av jernbaneinfrastruktur, og til prinsippet om ettårige regnskaper skal medlemsstatene der det er aktuelt, sikre at en avtale som er i tråd med grunnprinsippene og parametrene fastsatt i vedlegg V, er inngått mellom vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen for et tidsrom på minst fem år.

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

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

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

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

6. Medlemsstatene skal sikre at søkerne og på deres anmodning potensielle søkere underrettes av vedkommende myndighet og

infrastrukturforvaltningen og gis anledning til å gi uttrykk for sitt syn på innholdet i avtalen før den undertegnes. Den kontraktsfestede avtale skal offentliggjøres innen én måned etter at den er inngått.

Infrastrukturforvaltningen skal sikre samsvar mellom bestemmelsene i avtalen og forretningsplanen.

7. Infrastrukturforvaltningene skal utarbeide og ajourføre et register over sine aktiva og de aktiva de har ansvar for å forvalte, som kan anvendes til å vurdere hvilken finansiering som kreves for å reparere eller skifte dem ut. Dette skal ledsages av nærmere opplysninger om utgifter til fornying og oppgradering av infrastrukturen.

8. Infrastrukturforvaltningene skal fastsette en metode for fordeling av kostnadene på de ulike kategorier av tjenester som jernbaneforetak tilbys. Medlemsstatene kan kreve forhåndssamtykke. Nevnte metode skal ajourføres med jevne mellomrom på grunnlag av beste internasjonale praksis.

Artikkel 31

Avgiftsprinsipper

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

2. Medlemsstatene skal kreve at infrastrukturforvaltningen og operatøren av serviceanlegget gir reguleringsmyndigheten alle nødvendige opplysninger om de avgifter som pålegges, slik at reguleringsmyndigheten kan utføre sine funksjoner som nevnt i artikkel 56. Infrastrukturforvaltningen og operatøren av serviceanlegget skal i denne forbindelse kunne godtgjøre overfor jernbaneforetakene at de infrastrukturavgifter og avgifter for serviceanlegg som faktisk faktureres til jernbaneforetakene i henhold til artikkel 30–37, er i samsvar med de metoder, regler og eventuelt satser som er fastsatt i netterklæringen.

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

Før 16. juni 2015 skal Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter reglene for beregning av de kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av togtrafikken. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Infrastrukturforvaltningen kan beslutte å foreta en gradvis tilpasning av nevnte regler over en periode på høyst fire år etter at gjennomføringsrettsaktene har trådt i kraft.

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

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

På grunnlag av infrastrukturforvaltningenes, jernbaneforetakenes, reguleringsmyndighetenes og vedkommende myndigheters erfaringer og på grunnlag av eksisterende ordninger for støydifferensiering skal Kommisjonen treffe gjennomføringstiltak som fastsetter reglene som skal følges ved innkreving av avgifter for kostnadene ved støyvirkninger, herunder varigheten av denne innkreving, på en slik måte at det blir mulig å differensiere infrastrukturavgiftene for ved behov å ta hensyn til det berørte områdes følsomhet, særlig når det gjelder størrelsen på befolkningen som berøres og hvilken togsammensetning som påvirker nivået av støyutslipp. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3. De skal ikke føre til unødige konkurransevridding mellom jernbaneforetakene eller påvirke jernbanesektorens samlede konkurranseevne.

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

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

Dersom innkrevingen av avgifter for miljøkostnader medfører ekstra inntekter, skal medlemsstatene avgjøre hvordan inntektene skal anvendes.

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

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

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

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

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

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

Artikkel 32

Unntak fra avgiftsprinsippene

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

Avgiftsnivået skal imidlertid ikke settes så høyt at de markedssegmenter som kan betale minst de kostnader som er direkte knyttet til jernbanedriften, med tillegg av en avkastningsprosent som markedet kan bære, hindres fra å bruke infrastrukturen.

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

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

Også markedssegmenter der jernbaneforetak for tiden ikke er virksomme, men der de kan yte tjenester i avgiftsordningens gyldighetsperiode, skal defineres. For nevnte markedssegmenter skal infrastrukturforvaltningen ikke medta noe påslag i avgiftsordningen.

Listen over markedssegmenter skal offentliggjøres i netterklæringen og vurderes på nytt minst hvert femte år. Reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 55 skal kontrollere nevnte liste i samsvar med artikkel 56.

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

3. For bestemte framtidige investeringsprosjekter eller bestemte investeringsprosjekter som er fullført etter 1988, kan infrastrukturforvaltningen fastsette eller fortsette å fastsette høyere avgifter på grunnlag av den langsiktige kostnaden ved slike prosjekter, dersom de øker effektiviteten og/eller kostnadseffektiviteten og ellers ikke kan iverksettes eller kunne ha blitt iverksatt. En slik avgiftsordning kan også omfatte avtaler om deling av risikoen knyttet til nye investeringer.

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

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

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

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

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

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

Artikkel 33

Rabatter

1. Uten at artikkel 101, 102, 106 og 107 i TEUV berøres, og uten hensyn til prinsippet om direkte kostnader fastsatt i artikkel 31 nr. 3, skal enhver rabatt på de avgifter som infrastrukturforvaltningen innkrever fra et jernbaneforetak for en tjeneste, være i samsvar med kriteriene fastsatt i denne artikkel.

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

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

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

5. For samme tjenester skal det være samme rabattordninger. Rabattordningene skal anvendes på samme vilkår for alle jernbaneforetak.

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

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

Artikkel 34

Kompensasjonsordninger for ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader

1. Medlemsstatene kan innføre en tidsbegrenset ordning som ved bruk av jernbaneinfrastruktur kompenserer for de beviselig udekkede miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnadene til konkurrerende transportmåter, i den grad disse kostnadene overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport.
2. Dersom et jernbaneforetak som mottar kompensasjon har en enerett, skal kompensasjonen ledsages av tilsvarende fordeler for brukerne.
3. Beregningsmetoden som brukes og beregningene som foretas, skal offentliggjøres. Det skal særlig være mulig å dokumentere de særlige kostnader ved konkurrerende transportinfrastruktur som er unngått, og sikre at ordningen ikke innebærer forskjellsbehandling av foretak.
4. Medlemsstatene skal sikre at ordningen er forenlig med artikkel 93, 107 og 108 i TEUV.

Artikkel 35

Ytelsesordning

1. Infrastrukturavgiftsordningene skal gjennom en ytelsesordning oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningen til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen kan omfatte bøter for virksomhet som forstyrrer driften av jernbanenettet, kompensasjon til foretak som påføres tap som følge av forstyrrelser, og bonuser som belønner ytelse som overstiger planlagte ytelser.
2. Grunnprinsippene for ytelsesordningen angitt i nr. 2 i vedlegg VI, får anvendelse på hele jernbanenettet.
3. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i nr. 2 bokstav c) i vedlegg VI. Nr. 2 bokstav c) i vedlegg VI kan følgelig endres på bakgrunn av utviklingen på jernbanemarkedet og de erfaringer som reguleringsmyndighetene nevnt i artikkel 55, infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene gjør seg. Med disse endringer skal kategoriene av forsinkelser tilpasses etter beste praksis utviklet av industrien.

Artikkel 36

Reservasjonsavgifter

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

Artikkel 37

Samarbeid om avgiftsordninger for flere enn ett jernbanenett

1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider med sikte på anvendelsen av effektive avgiftsordninger og slutter seg sammen for å samordne innkrevingen eller for å innkreve avgifter for driften av togtrafikk som går over flere enn ett infrastrukturnett innenfor jernbanesystemet i Unionen. Infrastrukturforvaltningene skal særlig ha som mål å sikre størst mulig konkurranseevne for internasjonale jernbanetjenester og effektiv bruk av jernbanenettene. For dette formål skal de fastsette hensiktsmessige framgangsmåter i samsvar med reglene fastsatt i dette direktiv.
2. I henhold til nr. 1 skal medlemsstatene sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider med sikte på effektiv anvendelse av

påslag som nevnt i artikkel 32 og ytelsesordninger som nevnt i artikkel 35, for trafikk som går over flere enn ett jernbanenett innenfor jernbanesystemet i Unionen.

AVSNITT 3

Fordeling av infrastrukturkapasitet

Artikkel 38

Rett til kapasitet

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

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

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

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

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

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

4. Når en søker har til hensikt å anmode om infrastrukturkapasitet med henblikk på å drive internasjonal persontransport, skal søkeren underrette de berørte infrastrukturforvaltninger og reguleringsmyndigheter om dette. For å gjøre det mulig for dem å vurdere om formålet med den internasjonale tjenesten er å transportere passasjerer på en rute mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater, og vurdere mulige økonomiske følger for eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting, skal reguleringsmyndighetene sikre at underretning gis til de vedkommende myndigheter som har inngått avtale om persontransport med jernbane på nevnte rute i samsvar med en kontrakt om offentlig tjenesteyting, til enhver annen berørt vedkommende myndighet med rett til å begrense adgangen i henhold til artikkel 11 og til ethvert jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting på nevnte rute for internasjonal persontransport.

Artikkel 39

Kapasitetsfordeling

1. Medlemsstatene kan fastsette en fordelingsramme for infrastrukturkapasitet under forutsetning av at den forvaltningsmessige uavhengighet fastsatt i artikkel 4, overholdes. Det skal fastsettes nærmere regler for kapasitetsfordeling. Infrastrukturforvaltningen skal stå for kapasitetsfordelingen.

Infrastrukturforvaltningen skal særlig sikre at infrastrukturkapasiteten fordeles på en rettferdig måte uten forskjellsbehandling og i samsvar med unionsretten.

2. Infrastrukturforvaltningene skal behandle forretningsmessige opplysninger fra søkerne som fortrolige opplysninger.

Artikkel 40

Samarbeid om fordeling av infrastrukturkapasitet på mer enn ett jernbanenett

1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider for på en effektiv måte å kunne skaffe til veie og fordele infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett innenfor jernbanesystemet i Unionen, herunder rammeavtalene nevnt i artikkel 42. Infrastrukturforvaltningene skal opprette egnede framgangsmåter som er underlagt reglene i dette direktiv, og organisere ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett i samsvar med dette.

Medlemsstatene skal sikre at representanter for infrastrukturforvaltninger hvis fordelingsbeslutninger har betydning for andre infrastrukturforvaltninger, samarbeider for å samordne fordelingen av eller for å fordele all relevant infrastrukturkapasitet på et internasjonalt plan, uten at det berører de særlige regler i unionsretten om jernbanenett for godstransport. Prinsippene og kriteriene for fordeling av kapasitet som fastsettes innenfor rammen av dette samarbeid, skal offentliggjøres av infrastrukturforvaltningene i deres netterklæring i samsvar med nr. 3 i vedlegg IV. Relevante representanter for infrastrukturforvaltninger i tredjestater kan delta i disse framgangsmåter.

2. Kommisjonen skal underrettes om og inviteres til å delta som observatør på de viktigste møtene der de felles prinsipper og praksis for fordeling av infrastruktur blir utarbeidet. Reguleringsmyndighetene skal motta tilstrekkelige opplysninger om utviklingen av felles prinsipper og praksis for fordeling av infrastruktur og om IT-baserte fordelingssystemer til å kunne utføre sin lovgivningsmessige kontroll i samsvar med artikkel 56.
3. Ved møter eller annen virksomhet med henblikk på fordeling av infrastrukturkapasitet til togtrafikk over flere jernbanenett, skal beslutninger bare treffes av representanter for infrastrukturforvaltningene.
4. Deltakerne i samarbeidet nevnt i nr. 1 skal påse at navnet på deltakerne, arbeidsmetoder og alle relevante kriterier som brukes til å vurdere og fordele infrastrukturkapasitet, gjøres offentlig tilgjengelige.
5. Infrastrukturforvaltningene skal innenfor rammen av samarbeidet nevnt i nr. 1 vurdere behovet for og om nødvendig foreslå og organisere ruteleier for internasjonal trafikk, for å lette driften av godstog som er gjenstand for en ad hoc-søknad som nevnt i artikkel 48.

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

Artikkel 41

Søkere

1. Søkere kan inngi søknader om infrastrukturkapasitet. For å benytte slik infrastrukturkapasitet skal søkerne utpeke et jernbaneforetak som skal inngå en avtale med infrastrukturforvaltningen i samsvar med artikkel 28. Dette berører ikke søkerens rett til å inngå avtaler med infrastrukturforvaltninger i samsvar med artikkel 44 nr. 1.
2. Infrastrukturforvaltningen kan stille krav til søkerne for å sikre at dens berettigede forventninger om framtidige inntekter og utnyttning av infrastrukturen kan oppfylles. Slike krav skal være rimelige, åpne og ikke innebære forskjellsbehandling. De skal angis i netterklæringen som er nevnt i vedlegg IV nr. 3 bokstav b). De kan bare inneholde bestemmelser en finansiell garanti som ikke kan overstige et hensiktsmessig nivå som skal stå i forhold til søkerens forventede virksomhetsnivå, og en forsikring med hensyn til evnen til å utarbeide bud på infrastrukturkapasitet som er i samsvar med reglene.
3. Kommisjonen skal innen 16. juni 2015 vedta gjennomføringstiltak som fastsetter nærmere regler for de kriterier som skal følges for anvendelsen av nr. 2. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Artikkel 42

Rammeavtaler

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

Rammeavtalen skal ikke i detalj spesifisere et ruteleie, men skal være utformet på en slik måte at søkerens legitime forretningsmessige behov ivaretas. En medlemsstat kan kreve forhåndsgodkjenning av en slik rammeavtale ved reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 55 i dette direktiv.

2. Rammeavtaler skal ikke utformes på en måte som utelukker andre søkere eller tjenester fra å bruke den relevante infrastrukturen.
3. Rammeavtaler skal kunne endres eller begrenses for å gjøre det mulig å utnytte jernbaneinfrastrukturen på en bedre måte.
4. Rammeavtaler kan inneholde bestemmelser om sanksjoner dersom det blir nødvendig å endre eller si opp avtalen.

5. Rammeavtaler skal i prinsippet gjelde for en periode på fem år og kan fornyes for perioder som tilsvarer den opprinnelige varigheten. Infrastrukturforvaltningen kan i særlige tilfeller godta en kortere eller lengre periode. Enhver periode på mer enn fem år skal være begrunnet i en forretningsavtale, særlige investeringer eller risikoer.

6. For tjenester som benytter spesialisert infrastruktur som nevnt i artikkel 49, og som krever omfattende og langsiktige investeringer som blir behørig dokumentert av søkeren, kan rammeavtaler inngås for en periode på 15 år. En periode på mer enn 15 år er bare mulig i ekstraordinære tilfeller, særlig i forbindelse med omfattende og langsiktige investeringer, og særlig dersom slike investeringer er knyttet til avtalemessige forpliktelser, herunder en flerårig amortiseringsplan.

I slike ekstraordinære tilfeller kan rammeavtalen angi i detalj egenskapene ved den infrastrukturkapasitet som skal stilles til rådighet for søkeren i rammeavtalens løpetid. Slike egenskaper kan blant annet omfatte antall avganger i ruteleiene, deres størrelse og kvalitet. Infrastrukturforvaltningen kan begrense den reserverte kapasitet dersom det i en periode på minst én måned er brukt mindre enn terskelverdien angitt i artikkel 52.

Fra og med 1. januar 2010 kan en første rammeavtale inngås for en femårsperiode, som kan fornyes én gang, på grunnlag av de kapasitetsegenskaper som er benyttet av søkere som drev jernbanevirksomhet før 1. januar 2010, for å ta hensyn til særlige investeringer eller forretningsavtaler. Reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 55 skal være ansvarlig for å gi tillatelse til at en slik avtale trer i kraft.

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

8. På grunnlag av reguleringsmyndighetenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1 kan Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for anvendelsen av denne artikkel. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Artikkel 43

Tidsplan for fordelingsprosessen

1. Infrastrukturforvaltningen skal overholde tidsplanen for kapasitetsfordeling fastsatt i vedlegg VII.
2. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i vedlegg III. Etter samråd med alle infrastrukturforvaltninger kan vedlegg VII endres for å ta hensyn til driftsmessige aspekter ved fordelingsprosessen. Disse endringer skal være basert på det som er nødvendig i lys av de erfaringer som er gjort, for å sikre en effektiv fordelingsprosess og for å ta hensyn til infrastrukturforvaltningenes driftsmessige interesser.
3. Infrastrukturforvaltningene skal komme til enighet med andre berørte infrastrukturforvaltninger om hvilke ruteleier for internasjonal trafikk som skal inngå i ruteplanen, før samråd om utkastet til ruteplanen innledes. Justeringer skal foretas bare dersom det er absolutt nødvendig.

Artikkel 44

Søknader

1. Søkerne kan på offentlig- eller privatrettslig grunnlag søke infrastrukturforvaltningen om en avtale som gir rett til å bruke jernbaneinfrastruktur mot betaling av en avgift som fastsatt i avsnitt 2 kapittel IV.
2. Søknader som gjelder den alminnelige ruteplan, skal overholde fristene fastsatt i vedlegg VII.
3. En søker som er part i en rammeavtale, skal søke i samsvar med avtalens bestemmelser.
4. Når det gjelder ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett, skal infrastrukturforvaltningene sørge for at søkerne kan søke direkte til ett enkelt saksbehandlingssted som enten er et felles organ som infrastrukturforvaltningene har opprettet, eller en av infrastrukturforvaltningene som berøres av ruteleiet. Nevnte infrastrukturforvaltning kan deretter på søkerens vegne søke om kapasitet hos de øvrige berørte infrastrukturforvaltninger. Dette krav berører ikke europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 913/2010 av 22. september 2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EUT L 276 av 20.10.2010, s. 22.

Artikkel 45

Ruteplanlegging

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

Artikkel 46

Samordning

1. Dersom det oppstår interessekonflikter under ruteplanleggingen som nevnt i artikkel 45, skal infrastrukturforvaltningen gjennom en samordning av søknadene forsøke å tilgodese alle søknader så langt det er mulig.
2. Dersom det oppstår en situasjon som krever samordning, skal infrastrukturforvaltningen innenfor rimelige grenser ha rett til å foreslå infrastrukturkapasitet som er forskjellig fra den det ble søkt om.
3. Infrastrukturforvaltningen skal tilstrebe å finne en løsning på eventuelle konflikter gjennom samråd med de berørte søkere. Dette samråd skal bygge på at følgende opplysninger kostnadsfritt er lagt fram skriftlig eller elektronisk:
 - a) ruteleier som alle andre søkere har inngitt søknad om, på samme linjer,
 - b) ruteleier som er foreløpig tildelt alle andre søkere på samme linjer,
 - c) alternative ruteleier som er foreslått for de relevante linjer i samsvar med nr. 2,
 - d) fullstendige opplysninger om de kriterier som anvendes i kapasitetsfordelingsprosessen.

I samsvar med artikkel 39 nr. 2 skal nevnte opplysninger legges fram på en slik måte at andre søkeres identitet ikke avsløres, med mindre de berørte søkere har gitt sitt samtykke til slik avsløring.

4. Netterklæringen skal angi prinsippene for samordningsprosessen. Disse prinsippene skal særlig gjenspeile hvor vanskelig det er å organisere internasjonale ruteleier, og hvilke konsekvenser en endring kan få for andre infrastrukturforvaltninger.
5. Dersom en søknad om infrastrukturkapasitet ikke kan imøtekommes uten samordning, skal infrastrukturforvaltningen forsøke å behandle alle søknader gjennom en samordning.
6. Uten at eksisterende klageordninger og bestemmelsene i artikkel 56 berøres, skal det i tilfeller der tvister oppstår i forbindelse med fordeling av infrastrukturkapasitet, opprettes en tvisteløsningsordning for å finne en hurtig løsning på slike tvister. Denne ordningen skal fastsettes i netterklæringen. Dersom denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innen en frist på ti virkedager.

Artikkel 47

Overbelastet infrastruktur

1. Dersom det etter samordning av søknadene om ruteleier og etter samråd med søkerne ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang, skal infrastrukturforvaltningen umiddelbart erklære den berørte del av infrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for infrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid.
2. Dersom infrastruktur er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvaltningen foreta en kapasitetsanalyse i henhold til artikkel 50, med mindre en kapasitetsforbedringsplan i henhold til artikkel 51 allerede er gjennomført.
3. Dersom avgifter i henhold til artikkel 31 nr. 4 ikke har blitt innkrevd eller ikke har gitt et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blitt erklært overbelastet, kan infrastrukturforvaltningen i tillegg anvende prioriteringskriterier for å fordele infrastrukturkapasitet.
4. I prioriteringskriteriene skal det tas hensyn til transporttjenestens betydning for samfunnet i forhold til enhver annen tjeneste som derved utelukkes.

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

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

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

5. Ved fastsettelse av prioriteringskriteriene skal det tas behørig hensyn til betydningen av godstransport og særlig internasjonal godstransport.
6. Framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal anvendes når infrastruktur er overbelastet, skal være fastsatt i netterklæringen.

Artikkel 48

Ad hoc-søknader

1. Infrastrukturforvaltningen skal besvare ad hoc-søknader om individuelle ruteleier så hurtig som mulig, og under enhver omstendighet innen fem virkedager. Opplysninger om ledig og tilgjengelig kapasitet skal gjøres tilgjengelig for alle søkere som ønsker å bruke denne kapasiteten.
2. Infrastrukturforvaltningene skal om nødvendig foreta en evaluering av behovet for reservekapasitet som skal være tilgjengelig innenfor rammen av den endelige ruteplanen slik at de kan svare hurtig på forventede ad hoc-søknader om kapasitet. Dette gjelder også i tilfelle av overbelastet infrastruktur.

Artikkel 49

Spesialisert infrastruktur

1. Uten at nr. 2 berøres, skal infrastrukturkapasitet anses som tilgjengelig for bruk for alle typer transporttjenester som har de nødvendige egenskaper for å kunne utnytte vedkommende ruteleie.
2. Der det finnes egnede alternative ruter, kan infrastrukturforvaltningen, etter samråd med berørte parter, reservere infrastruktur til bruk for bestemte typer trafikk. Uten at artikkel 101, 102 og 106 TEUV berøres, kan infrastrukturforvaltningen i slike tilfeller prioritere denne type trafikk ved fordeling av infrastrukturkapasitet.

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

tilgjengelig kapasitet.

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

Artikkel 50

Kapasitetsanalyse

1. Formålet med en kapasitetsanalyse er å bestemme begrensningene i infrastrukturen som gjør at søknader om infrastruktur ikke kan imøtekommes i fullt omfang, og å foreslå hvordan man skal kunne imøtekomme ytterligere søknader. Denne analysen skal bestemme årsakene til overbelastningen, og hvilke tiltak som kan treffes på kort og mellomlang sikt for å redusere overbelastningen.
2. Analysen skal omfatte infrastrukturen, driftsmetodene, arten av de ulike tjenestene som ytes, samt virkningen av alle disse faktorene på infrastrukturkapasiteten. Tiltakene som skal overveies omfatter særlig omruting av tjenester, endring av ruteplanen, hastighetsendringer og forbedringer av infrastruktur.
3. Kapasitetsanalysen skal være avsluttet innen seks måneder etter at infrastrukturen er blitt erklært overbelastet.

Artikkel 51

Kapasitetsforbedringsplan

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

Den skal angi

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

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

Planen kan måtte godkjennes på forhånd av medlemsstaten.

3. Infrastrukturforvaltningen skal slutte å innkreve avgifter på den aktuelle infrastrukturen i henhold til artikkel 31 nr. 4 når
 - a) den ikke framlegger en kapasitetsforbedringsplan, eller
 - b) den ikke gjør framskritt med handlingsplanen som angis i kapasitetsforbedringsplanen.
4. Med forbehold for godkjenning fra reguleringsorganet som nevnt i artikkel 30, kan imidlertid infrastrukturforvaltningen fortsette å innkreve disse avgiftene dersom
 - a) kapasitetsforbedringsplanen ikke kan gjennomføres av årsaker utenfor infrastrukturforvaltningens kontroll, eller
 - b) de tilgjengelige muligheter økonomisk eller finansielt ikke lar seg gjennomføre.

*Artikkel 52***Bruk av ruteleie**

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

*Artikkel 53***Infrastrukturkapasitet for planlagt vedlikehold**

1. Søknader om infrastrukturkapasitet med henblikk på å utføre vedlikehold skal inngis under ruteplanleggingen.
2. Infrastrukturforvaltningen skal ta behørig hensyn til hvilken innvirkning reservering av infrastrukturkapasitet for regelmessig vedlikehold har på søkere.
3. Infrastrukturforvaltningen skal så snart som mulig underrette de berørte parter om at infrastrukturkapasiteten ikke er tilgjengelig på grunn av ikke-planlagt vedlikeholdsarbeid.

*Artikkel 54***Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser**

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

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

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

*AVSNITT 4***Reguleringsmyndighet***Artikkel 55***Reguleringsmyndighet**

1. Hver medlemsstat skal opprette en sentral nasjonal reguleringsmyndighet for jernbanesektoren. Uten at nr. 2 berøres, skal denne myndighet være en frittstående myndighet som organisatorisk, funksjonelt, hierarkisk og når det gjelder beslutningstaking er juridisk atskilt fra og uavhengig i forhold til alle andre offentlige eller private enheter. Den skal også være uavhengig av alle infrastrukturforvaltninger, avgiftsorganer, fordelingsorganer og søkere når det gjelder egen organisering, finansiering, juridisk struktur og beslutninger. Den skal videre være funksjonelt uavhengig av enhver vedkommende myndighet som er involvert i tildelingen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.
2. Medlemsstatene kan opprette reguleringsmyndigheter som har myndighet for flere regulerte sektorer, dersom nevnte integrerte reguleringsmyndigheter oppfyller kravene om uavhengighet nevnt i nr. 1. Reguleringsmyndigheten for jernbanesektoren kan også rent organisatorisk slås sammen med den nasjonale konkurransemyndighet nevnt i artikkel 11 i rådsforordning (EF) nr. 1/2003 av 16.

desember 2002 om gjennomføring av konkurransereglene fastsatt i traktatens artikkel 101 og 102⁽¹⁾, sikkerhetsmyndigheten opprettet i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner⁽²⁾ eller den lisensutstedende myndighet nevnt i kapittel III i dette direktiv, dersom den felles myndighet oppfyller kravene til uavhengighet som fastsatt i nr. 1.

3. Medlemsstatene skal påse at reguleringsmyndigheten bemannes og forvaltes på en måte som sikrer dens uavhengighet. De skal særlig påse at de personer som har til oppgave å treffe beslutninger for reguleringsmyndigheten i samsvar med artikkel 56, for eksempel medlemmer av styret, der det er relevant, utpekes av den nasjonale regjering eller det nasjonale ministerråd eller annen offentlig myndighet som ikke har direkte eierskap over regulerte foretak, i henhold til klare og åpne regler som sikrer deres uavhengighet.

Medlemsstatene skal avgjøre om disse personer skal utpekes for en fast periode som kan forlenges, eller på et permanent grunnlag, som gir mulighet for avskjedigelse bare av disiplinære årsaker som ikke er knyttet til deres beslutningstaking. De skal velges i en åpen framgangsmåte på grunnlag av sine kvalifikasjoner, herunder egnet kompetanse og relevant erfaring, fortrinnsvis fra jernbanesektoren eller andre nettverksindustrier.

Medlemsstatene skal sikre at disse personer handler uavhengig av alle markedsinteresser knyttet til jernbanesektoren, og de kan derfor ikke ha noen interesse i eller forretningsforbindelse med noen av de regulerte foretak eller enheter. Disse personer skal med henblikk på dette årlig avgi en forpliktelseserklæring og en interesseerklæring om at det ikke foreligger noen direkte eller indirekte interesser som vil kunne anses å berøre deres uavhengighet. Disse personer skal ikke delta i beslutninger i saker som berører et foretak de har hatt en direkte eller indirekte tilknytning til i løpet av året før en framgangsmåte ble iverksatt.

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

Etter sin periode i reguleringsmyndigheten skal de ikke ha noen stilling i noen av de regulerte foretak eller enheter i en periode på minst ett år.

Artikkel 56

Reguleringsmyndighetens funksjoner

1. Uten hensyn til artikkel 46 nr. 6 skal en søker ha rett til å klage til reguleringsmyndigheten dersom vedkommende mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine rettigheter krenket på annen måte, særlig når det gjelder beslutninger som er truffet av infrastrukturforvaltningen eller eventuelt jernbaneforetaket eller operatøren av serviceanlegget med hensyn til

- a) netterklæringen
- b) kriteriene i netterklæringen,
- c) fordelingsprosessen og resultatet av denne,
- d) avgiftsordningen,

⁽¹⁾ EFT L 1 av 4.1.2003, s. 1.

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

⁽²⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44.

- e) nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale,
- f) ordninger for adgang i samsvar med artikkel 10-13,
- g) adgang til og innkreving av avgifter for tjenester i samsvar med artikkel 13.

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

3. Reguleringsmyndigheten skal også samarbeide tett med den nasjonale sikkerhetsmyndighet i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkveien i Fellesskapets jernbanesystem⁽¹⁾ og med den lisensutstedende myndighet i henhold til dette direktiv.

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

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

5. Reguleringsmyndigheten skal ha den nødvendige organisatoriske kapasitet med hensyn til menneskelige og materielle ressurser, som skal stå i forhold til jernbanesektorens betydning i medlemsstaten.

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

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

8. Reguleringsmyndigheten skal ha myndighet til å kreve relevante opplysninger fra infrastrukturforvaltningen, søkerne og alle berørte parter i den berørte medlemsstat.

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

9. Reguleringsmyndigheten skal vurdere eventuelle klager og ved behov anmode om ytterligere opplysninger fra alle berørte

⁽¹⁾ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

parter og innlede samråd med dem innen en måned etter å ha mottatt klagen. Den skal treffe avgjørelser i klagesaker, treffe tiltak for å utbedre situasjonen og meddele alle berørte parter sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Med forbehold for den nasjonale reguleringsmyndighetens myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetjenester skal reguleringsmyndigheten på eget initiativ ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke forskjellsbehandling av søkere, markedsvridning og alle andre former for uønsket utvikling på disse markeder, særlig med henvisning til nr. 1 bokstav a)-g).

En beslutning av reguleringsmyndigheten skal være bindende for alle parter som omfattes av beslutningen, og skal ikke være gjenstand for kontroll av en annen forvaltningsinstans. Reguleringsmyndigheten skal kunne håndheve sine beslutninger med passende sanksjoner, herunder bøter.

I tilfelle av en klage på et avslag på en søknad om infrastrukturkapasitet eller på vilkårene for et tilbud om kapasitet skal reguleringsmyndigheten enten bekrefte at ingen endring av infrastrukturforvaltningens beslutning er nødvendig, eller den skal kreve en endring av nevnte beslutning i samsvar med de retningslinjer som reguleringsmyndigheten har fastsatt.

10. Medlemsstatene skal sikre at beslutningene som treffes av reguleringsmyndigheten, er underlagt domstolskontroll. Klagen kan ha utsettende virkning på reguleringsmyndighetens beslutning bare dersom en umiddelbar anvendelse av reguleringsmyndighetens beslutning kan forårsake uopprettelige eller åpenbart urimelige skader for den klagende part. Denne bestemmelse berører ikke den myndighet den domstol som behandler klagen, eventuelt har i henhold til forfatningsrettslige bestemmelser.

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

12. Reguleringsmyndigheten skal ha myndighet til å utføre revisjoner eller ta initiativ til eksterne revisjoner hos infrastrukturforvaltninger, operatører av serviceanlegg og dersom det er relevant, jernbaneforetak, for å kontrollere at de overholder bestemmelsene i artikkel 6 om atskillelse av regnskaper. For dette formål skal reguleringsmyndigheten ha rett til å anmode om alle relevante opplysninger. Reguleringsmyndigheten skal særlig ha myndighet til å kreve at infrastrukturforvaltningen, operatører av serviceanlegg og alle foretak og andre enheter som utfører eller tar del i ulike typer jernbanetransport eller infrastrukturforvaltning som nevnt i artikkel 6 nr. 1 og 2 og artikkel 13, legger fram alle eller deler av de regnskapsopplysninger som er oppført i vedlegg VIII, med det detaljnivå som anses som nødvendig og forholdsmessig.

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

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

Artikkel 57

Samarbeid mellom reguleringsmyndighetene

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

Med forbehold for bestemmelsene om vern av personopplysninger i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁽¹⁾ og om europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger⁽²⁾ skal Kommisjonen støtte

⁽¹⁾ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1.

utveksling av opplysningene nevnt over mellom nettverkets medlemmer, eventuelt ved hjelp av elektroniske verktøyer, idet det sikres at de berørte virksomheters forretningshemmeligheter behandles fortrolig.

2. Reguleringsmyndighetene skal ha et nært samarbeid, blant annet gjennom arbeidsordninger, for å gi hverandre gjensidig bistand innenfor rammen av deres oppgaver med å overvåke markeder, behandle klager eller foreta undersøkelser.

3. I tilfelle av en klage eller en undersøkelse på eget initiativ om spørsmål som gjelder adgang til eller innkreving av avgifter for et internasjonalt ruteleie, og i forbindelse med overvåkingen av konkurransen på markedet i tilknytning til internasjonale jernbanetransporttjenester, skal den berørte reguleringsmyndighet rådføre seg med reguleringsmyndighetene i de øvrige medlemsstater som det aktuelle internasjonale ruteleie strekker seg gjennom, og dersom det er relevant, med Kommisjonen, og anmode om alle nødvendige opplysninger før den treffer sin beslutning.

4. De reguleringsmyndigheter som blir rådspurt i samsvar med nr. 3, skal legge fram alle opplysninger som de selv har rett til å kreve i henhold til sin nasjonale lovgivning. Disse opplysninger kan bare anvendes i forbindelse med behandling av klager eller undersøkelsen nevnt i nr. 3.

5. Den reguleringsmyndighet som mottar klagen eller på eget initiativ gjennomfører en undersøkelse, skal oversende relevante opplysninger til den ansvarlige reguleringsmyndighet slik at denne kan treffe tiltak med hensyn til de berørte parter.

6. Medlemsstatene skal sikre at alle representanter for infrastrukturforvaltningene som nevnt i artikkel 40 nr. 1, omgående legger fram alle opplysninger som er nødvendige for å behandle klagen eller undersøkelsen nevnt i nr. 3 og som begjæres av reguleringsmyndigheten i den medlemsstat der den berørte representant har sitt hjemsted. Nevnte reguleringsmyndighet skal ha rett til å oversende slike opplysninger om det berørte internasjonale ruteleie til reguleringsmyndighetene nevnt i nr. 3.

7. Kommisjonen kan på anmodning fra en reguleringsmyndighet delta i de aktiviteter som er oppført i nr. 2-6 for å fremme samarbeidet mellom reguleringsmyndighetene som beskrevet i disse numre.

8. Reguleringsmyndighetene skal utarbeide felles prinsipper og praksis for de beslutninger som de i henhold til dette direktiv har myndighet til å treffe. På grunnlag av reguleringsmyndighetenes erfaring og arbeidet i nettverket som nevnt i nr. 1, og dersom det er nødvendig for å sikre effektivt samarbeid mellom reguleringsmyndighetene, kan Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter slike felles prinsipper og metoder. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 62 nr. 3.

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

KAPITTEL V

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 58

Regler for offentlige innkjøp

Bestemmelsene i dette direktiv berører ikke europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester⁽¹⁾.

Artikkel 59

Unntak

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

a) ikke å overdra til et uavhengig organ de opplysninger som er en forutsetning for å sikre rettfærdig adgang på like vilkår til

⁽¹⁾ EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1.

infrastruktur i henhold til artikkel 7 nr. 1 første ledd, i den grad nevnte artikkel forplikter medlemsstatene til å opprette uavhengige organer for å utføre oppgavene nevnt i artikkel 7 nr. 2,

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

2. Dersom flere enn ett jernbaneforetak med lisens i samsvar med artikkel 17, eller for Irlands og Nord-Irlands vedkommende, et jernbaneforetak med lisens et annet sted, inngir en offisiell søknad om å utføre konkurrerende jernbanetjenester i, til eller fra Irland eller Nord-Irland, skal beslutningen om at dette unntak fortsatt skal gjelde, vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 62 nr. 2.

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

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

3. Et unntak som nevnt i nr. 1 kan fornyes for et tidsrom på høyst fem år. Senest 12 måneder før utløpsdato for unntaket kan en medlemsstat som benytter seg av nevnte unntak, søke Kommisjonen om fornyelse av unntaket. En slik søknad skal begrunnes. Kommisjonen skal behandle en slik søknad og treffe beslutning etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 62 nr. 2. Denne framgangsmåten skal benyttes for enhver beslutning i forbindelse med søknaden.

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

Artikkel 60

Utovelse av delegeringen

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter tillegges Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter som nevnt i artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og artikkel 56 nr. 13, skal tillegges Kommisjonen for et tidsrom på fem år fra 15. desember 2012. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal forlenges stilltiende for en periode av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder innen utløpet av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet som nevnt i artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og artikkel 56 nr. 13 kan på ethvert tidspunkt tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at delegeringen av den myndighet som angis i nevnte beslutning, opphører. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den skal ikke berøre gyldigheten ved noen av allerede gjeldende delegerte rettsakter.
4. Kommisjonen skal, så snart den vedtar en delegert rettsakt, underrette Europaparlamentet og Rådet om den samtidig.
5. En delegert rettsakt vedtatt i samsvar med artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og artikkel 56 nr. 13, skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innvendinger mot den delegerte rettsakt innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller før utløpet av nevnte periode, dersom både Europaparlamentet og Rådet har underrettet Kommisjonen om at de ikke har innvendinger. Nevnte periode skal forlenges med to måneder etter initiativ fra Europaparlamentet og Rådet.

Artikkel 61

Gjennomføringstiltak

På anmodning fra en medlemsstat, en reguleringsmyndighet eller på eget initiativ skal Kommisjonen undersøke særlige tiltak vedtatt av nasjonale myndigheter når det gjelder anvendelsen av dette direktiv, vedrørende vilkårene for adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester, lisensiering av jernbaneforetak, infrastrukturavgifter og kapasitetsfordeling, innen 12 måneder etter at nevnte tiltak ble vedtatt. Kommisjonen skal i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 62 nr. 2 treffe beslutning om det berørte tiltak fortsatt kan anvendes, innen fire måneder etter mottak av en slik anmodning.

Artikkel 62

Komitéframgangsmåte

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

Artikkel 63

Rapportering

1. Senest innen 31. desember 2012 skal Kommisjonen legge fram for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen en rapport om gjennomføringen av kapittel II. Denne rapporten skal også inneholde en vurdering av markedsutviklingen, herunder status for forberedelsene til å åpne jernbanemarkedet ytterligere. I sin rapport skal Kommisjonen også analysere de forskjellige modellene for organisering av dette markedet samt dette direktivs påvirkning på kontrakter om offentlig tjenesteyting og finansieringen av disse. Kommisjonen bør i den forbindelse ta hensyn til gjennomføringen av forordning (EF) nr. 1370/2007 og de iboende forskjellene mellom medlemsstatene (jernbanenettens tetthet, antall passasjerer, gjennomsnittlig reiseavstand). Kommisjonen skal om nødvendig foreslå lovgivningsmessige tiltak vedrørende åpningen av markedet for innenlands persontransport med jernbane og skape de forutsetninger som kreves for å sikre adgang på like vilkår til infrastrukturen, med utgangspunkt i kravet om atskillelse mellom infrastrukturforvaltning og transportvirksomhet, samt vurdere virkningene av slike tiltak.
2. I lys av de erfaringer som er gjort via nettverket av reguleringsmyndigheter, skal Kommisjonen innen 16. desember 2014 legge fram en rapport for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen om samarbeidet mellom reguleringsmyndighetene. Kommisjonen skal om nødvendig foreslå tilleggstiltak for å sikre et mer integrert tilsyn med det europeiske jernbanemarked, særlig med hensyn til internasjonale tjenester. For dette formål skal det om nødvendig også vurderes lovgivningsmessige tiltak.

Artikkel 64

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

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

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. De skal også inneholde opplysning om at henvisninger i gjeldende lover og forskrifter til de direktiver som oppheves ved dette direktiv, gjelder som henvisninger til dette direktiv. Medlemsstatene skal fastsette de nærmere regler for henvisningen og hvordan slik henvisning skal gjøres.

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

Forpliktelsene om innarbeiding og gjennomføring av kapittel II og IV i dette direktiv skal ikke gjelde for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanenett på deres territorium.

*Artikkel 65***Oppheving**

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

Henvisninger til de opphevede direktiver skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses i samsvar med sammenligningstabellen i vedlegg X.

*Artikkel 66***Ikrafttredelse**

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

*Artikkel 67***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 21. november 2012.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

A. D. MAVROYIANNIS

Formann

*VEDLEGG I***LISTE OVER JERNBANEINFRASTRUKTURANLEGG**

Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende anlegg, såfremt disse utgjør en del av banelegemet, herunder sidespor, med unntak av spor innenfor reparasjonsverksteder, depoter og lokomotivstaller samt private sidelinjer og sidespor:

- Grunn,
 - Spor og sporunderlag, særlig fyllinger, skjæringer, dreneringskanaler og grøfter, oppmurede grøfter, kulverter, bekledningsmurer, beplantning for beskyttelse av skråninger osv.; perronger og godsramper, herunder på stasjoner for passasjerer og godsterminaler; gangstier og gangveier; sperremurer, hekker, gjerder; branngater, sporvekselvarmer; sporkryss osv.; snøskjermer,
 - Tekniske strukturer: broer, kulverter og andre overganger, tunneler, overdekkede skjæringer og andre underganger; støttemurer, strukturer for vern mot snøskred, steinras osv.,
 - Planoverganger, herunder sikkerhetsinnretninger for veitrafikken,
 - Overbygning, særlig: skinner, rilleskinner og tvangsskinner; jernbanesviller og langsviller, smådeler for spor, ballast inklusive grus og sand; sporveksler og skinnekryss osv.; dreieskiver og skyvebroer (med unntak av slike som er reservert utelukkende for lokomotiver),
 - Atkomstveier for passasjerer og gods, herunder atkomst via vei og atkomst for gående passasjerer ved ankomst og avreise,
 - Sikkerhets-, signal- og telekommunikasjonsutstyr på fri linje, i stasjoner og rangerstasjoner, herunder anlegg for produksjon, omdanning og fordeling av elektrisk strøm for signalgiving og telekommunikasjon; bygninger for slike installasjoner eller anlegg; sporbremser,
 - Lysanlegg for trafikk- og sikkerhetsformål,
 - Anlegg for omdanning og overføring av elektrisk strøm for togframdrift: understasjoner, forsyningskabler mellom understasjoner og kontakttråder, bæreliner og stolper; tredjeskinne med stopler,
 - Bygninger som brukes av infrastrukturavdelingen, herunder en del av anleggene for innkreving av transportkostnader.
-

VEDLEGG II

TJENESTER SOM SKAL YTES TIL JERNBANEFORETAKENE

(nevnt i artikkel 13)

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

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

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

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

VEDLEGG IV

INNHALDET I NETTERKLÆRINGEN

(nevnt i artikkel 27)

Netterklæringen nevnt i artikkel 27 skal inneholde følgende opplysninger:

1. Et avsnitt som viser hvilken type infrastruktur som står til rådighet for jernbaneforetakene, og vilkårene for å få adgang til denne. Opplysningene i dette avsnitt skal hvert år bringes i overensstemmelse med eller vise til de infrastrukturregistre som skal offentliggjøres i henhold til artikkel 35 i direktiv 2008/57/EF.
2. Et avsnitt om avgiftsprinsipper og takster. Dette skal inneholde hensiktsmessige opplysninger om avgiftsordningen og tilstrekkelig informasjon om avgiftene på tjenestene og andre relevante opplysninger om adgang som gjelder for tjenestene oppført i vedlegg II som ytes av bare en enkelt leverandør. Det skal i detalj beskrive de metoder, regler og eventuelt skalaer som brukes for anvendelsen av artikkel 31-36 med hensyn til både kostnader og avgifter. Det skal inneholde opplysninger om allerede vedtatte eller planlagte avgiftsendringer for de neste fem år, dersom disse opplysninger er tilgjengelige.
3. Et avsnitt om prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling. Dette skal redegjøre for de generelle kapasitetssegenskaper ved infrastrukturen som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og for eventuelle begrensninger når det gjelder bruk av den, herunder forventet behov for kapasitet til vedlikehold. Det skal også inneholde nærmere opplysninger om framgangsmåter og frister i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen. Det skal inneholde særlige kriterier som anvendes ved nevnte prosess, særlig følgende:
 - a) framgangsmåtene for inngivelse av søknader om kapasitet til infrastrukturforvaltningen,
 - b) kravene som stilles til søkerne,
 - c) tidsplanen for søke- og fordelingsprosessene og framgangsmåtene som skal følges for å anmode om opplysninger om ruteplanleggingen og framgangsmåtene for planlagt ruteplanlegging og uforutsett vedlikeholdsarbeid,
 - d) prinsippene for samordningsprosessen og tvisteløsningordningen som gjøres tilgjengelig som en del av denne prosess,
 - e) framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal anvendes når infrastrukturen er overbelastet,
 - f) nærmere opplysninger om begrensninger på bruk av infrastruktur,
 - g) vilkår for når det skal tas hensyn til tidligere kapasitetsutnyttelsesgrad ved fastsettelse av prioriteringer i fordelingsprosessen.

Det skal redegjøre i detalj for hvilke tiltak som er truffet for å sikre en forsvarlig behandling av godstransport, internasjonale transporttjenester og søknader som behandles ad hoc. Det skal inneholde en modell for søknader om kapasitet. Infrastrukturforvaltningen skal også offentliggjøre detaljerte opplysninger om framgangsmåtene for fordeling av internasjonale ruteleier.
4. Et avsnitt om opplysninger om søknaden om en lisens som nevnt i artikkel 25 i dette direktiv og sikkerhetssertifikater for jernbane utstedt i samsvar med direktiv 2004/49/EF eller med opplysninger om et nettsted der slike opplysninger er gratis tilgjengelig elektronisk.
5. Et avsnitt med opplysninger om framgangsmåter for tvisteløsning og klager i forbindelse med spørsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester og i forbindelse med ytelsesordningen nevnt i artikkel 35.
6. Et avsnitt om opplysninger om adgang til og innkreving av avgifter for anleggene for tjenester nevnt i vedlegg II. Operatører av serviceanlegg som ikke kontrolleres av infrastrukturforvaltningen, skal legge fram opplysninger om avgiftene for adgang til anlegget og for yting av tjenester, samt opplysninger om de tekniske adgangsvilkår som skal tas med i netterklæringen, eller vise til et nettsted der opplysningene stilles gratis tilgjengelig elektronisk.
7. En avtalemal for inngåelse av rammeavtale mellom en infrastrukturforvaltning og en søker i samsvar med artikkel 42.

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

I avtalen skal bestemmelsene i artikkel 30 spesifiseres og omfatte minst følgende elementer:

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

VEDLEGG VI

KRAV VEDRØRENDE KOSTNADER OG AVGIFTER I FORBINDELSE MED JERNBANEINFRASTRUKTUR**(nevnt i artikkel 32 nr. 1 og artikkel 35)**

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

- 2.8 Andre årsaker
- 3. Årsaker knyttet til anleggsarbeid som kan tilskrives infrastrukturforvaltningen
 - 3.1 Planlagt anleggsarbeid
 - 3.2 Uregelmessigheter ved utførelsen av anleggsarbeid
 - 3.3 Redusert hastighet på grunn av defekt spor
 - 3.4 Andre årsaker
- 4. Årsaker som kan tilskrives andre infrastrukturforvaltninger
 - 4.1 Forårsaket av foregående infrastrukturforvaltning
 - 4.2 Forårsaket av neste infrastrukturforvaltning
- 5. Kommersielle årsaker som kan tilskrives jernbaneforetaket
 - 5.1 Overskridelse av stopptid
 - 5.2 Anmodning fra jernbaneforetaket
 - 5.3 Lasteoperasjoner
 - 5.4 Uregelmessigheter ved lasting
 - 5.5 Klargjøring av tog
 - 5.6 Personale
 - 5.7 Andre årsaker
- 6. Rullende materiell som kan tilskrives jernbaneforetaket
 - 6.1 Planlegging av vaktliste/omlegging av vaktliste
 - 6.2 Togsammensetning som utføres av jernbaneforetak
 - 6.3 Problemer som påvirker passasjervogner (persontransport)
 - 6.4 Problemer som påvirker godsvogner (godstransport)
 - 6.5 Problemer som påvirker vogner, lokomotiver og motorvogner
 - 6.6 Personale
 - 6.7 Andre årsaker
- 7. Årsaker som kan tilskrives andre jernbaneforetak
 - 7.1 Forårsaket av neste jernbaneforetak
 - 7.2 Forårsaket av foregående jernbaneforetak
- 8. Utenforliggende årsaker som verken kan tilskrives infrastrukturforvaltningen eller jernbaneforetaket
 - 8.1 Streik
 - 8.2 Administrative formaliteter
 - 8.3 Ytre påvirkning

- 8.4 Konsekvenser av værforhold og naturlige årsaker
 - 8.5 Forsinkelser som skyldes ytre årsaker på etterfølgende nett
 - 8.6 Andre årsaker
 - 9. Sekundære årsaker som verken kan tilskrives infrastrukturforvaltningen eller jernbaneforetaket
 - 9.1 Farlige hendelser, ulykker og farer
 - 9.2 Opptatt spor på grunn av togets forsinkelse
 - 9.3 Opptatt spor på grunn av et annet togs forsinkelse
 - 9.4 Omløpstid
 - 9.5 Forbindelse
 - 9.6 Behov for ytterligere undersøkelser
 - d) Når det er mulig, skal forsinkelsene tilskrives én enkelt organisasjon både når det gjelder ansvaret for å ha forårsaket forstyrrelsen og muligheten for å gjenopprette normale trafikkforhold.
 - e) Ved beregning av betalinger skal det tas hensyn til den gjennomsnittlige forsinkelse for togtrafikk som er underlagt samme punktlighetskrav.
 - f) Infrastrukturforvaltningen skal så snart som mulig underrette jernbaneforetakene om beregningen av skyldige beløp i henhold til ytelsesordningen. Denne beregning skal omfatte alle forsinkede togavganger i løpet av et tidsrom på høyst en måned.
 - g) Med forbehold for gjeldende klageordninger og bestemmelsene i artikkel 56 skal det ved tvist om ytelsesordningen opprettes en tvisteløsningordning slik at det blir mulig å avgjøre slike tvister raskt. Denne tvisteløsningsordning skal være upartisk i forhold til de berørte parter. Dersom denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innen en frist på ti virkedager.
 - h) En gang i året skal infrastrukturforvaltningen offentliggjøre det årlige gjennomsnittlige ytelsesnivå som jernbaneforetakene har oppnådd, på grunnlag av de viktigste avtalte parametre i ytelsesordningen.
-

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

1. Ruteplanen skal fastsettes en gang hvert kalenderår.
 2. Overgangen til ny ruteplan skal finne sted ved midnatt den andre lørdag i mai. Dersom en overgang eller justering gjennomføres etter vinteren, særlig for å ta hensyn til eventuelle endringer i ruteplaner for regional passasjertrafikk, skal dette skje ved midnatt den andre lørdag i juni, og ved behov på andre tidspunkter mellom disse datoene. Infrastrukturforvaltningene kan bli enige om andre datoer, og de skal i så fall underrette Kommisjonen om dette dersom internasjonal trafikk kan bli berørt.
 3. Siste frist for inngivelse av søknader om kapasitet som skal innarbeides i ruteplanen, skal ikke være tidligere enn 12 måneder før ruteplanen trer i kraft.
 4. Senest 11 måneder før ruteplanen trer i kraft, skal infrastrukturforvaltningene sikre at foreløpige ruteleier for internasjonal trafikk er opprettet i samarbeid med andre relevante infrastrukturforvaltninger. Infrastrukturforvaltningene skal sikre at disse så langt som mulig respekteres videre i prosessen.
 5. Senest fire måneder etter fristen for inngivelse av søknader fra søkerne, skal infrastrukturforvaltningen utarbeide et utkast til ruteplan.
-

VEDLEGG VIII

REGNSKAPSOPPLYSNINGER SOM PÅ ANMODNING SKAL LEGGES FRAM FOR REGULERINGSMYNDIGHETEN

(nevnt i artikkel 56 nr. 12)

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

VEDLEGG IX

DEL A

OPPHEVEDE DIREKTIVER MED LISTE OVER PÅFØLGENDE ENDRINGER

(nevnt i artikkel 65)

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

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

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

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

bare del B i vedlegget

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

bare artikkel 1

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

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

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

bare artikkel 29

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

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

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

bare artikkel 30

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

bare artikkel 2

DEL B

LISTE OVER TIDSFRISTER FOR INNARBEIDING I NASJONAL LOVGIVNING

(nevnt i artikkel 65)

Direktiv	Frist for innarbeiding
91/440/EØF	1. januar 1993
95/18/EF	27. juni 1997

2001/12/EF	15. mars 2003
2001/13/EF	15. mars 2003
2001/14/EF	15. mars 2003
2004/49/EF	30. april 2006
2004/51/EF	31. desember 2005
2006/103/EF	1. januar 2007
2007/58/EF	4. juni 2009

VEDLEGG X

SAMMENLIGNINGSTABELL

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

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
			Artikkel 3 nr. 29 og 30
Artikkel 4			Artikkel 4
Artikkel 5			Artikkel 5 nr. 1-3
			Artikkel 5 nr. 4
Artikkel 6 nr. 1 og 2			Artikkel 6 nr. 1 og 2
Artikkel 9 nr. 4			Artikkel 6 nr. 3
Artikkel 6 nr. 1 annet ledd			Artikkel 6 nr. 4
Artikkel 6 nr. 3 og vedlegg II			Artikkel 7 nr. 1
		Artikkel 4 nr. 2 og artikkel 14 nr. 2	Artikkel 7 nr. 2
Artikkel 7 nr. 1, 3 og 4			Artikkel 8 nr. 1, 2 og 3
		Artikkel 6 nr. 1	Artikkel 8 nr. 4
Artikkel 9 nr. 1 og 2			Artikkel 9 nr. 1 og 2
Artikkel 10 nr. 3 og 3a			Artikkel 10 nr. 1 og 2
Artikkel 10 nr. 3b			Artikkel 11 nr. 1, 2 og 3
			Artikkel 11 nr. 4

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

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
Artikkel 10 nr. 5	Artikkel 10		Artikkel 23 nr. 2 og 3
	Artikkel 11		Artikkel 24
	Artikkel 15		Artikkel 25
		Artikkel 1 nr. 1 annet ledd	Artikkel 26
		Artikkel 3	Artikkel 27
			Artikkel 28
		Artikkel 4 nr. 1 og nr. 3-6	Artikkel 29
		Artikkel 6 nr. 2-5	Artikkel 30
		Artikkel 7	Artikkel 31
		Artikkel 8	Artikkel 32
		Artikkel 9	Artikkel 33
		Artikkel 10	Artikkel 34
		Artikkel 11	Artikkel 35
		Artikkel 12	Artikkel 36
			Artikkel 37

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
		Artikkel 13	Artikkel 38
		Artikkel 14 nr. 1 og 3	Artikkel 39
		Artikkel 15	Artikkel 40
		Artikkel 16	Artikkel 41
		Artikkel 17	Artikkel 42
		Artikkel 18	Artikkel 43
		Artikkel 19	Artikkel 44
		Artikkel 20 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 45 nr. 1, 2 og 3
			Artikkel 45 nr. 4
		Artikkel 20 nr. 4	Artikkel 45 nr. 5
		Artikkel 21	Artikkel 46
		Artikkel 22	Artikkel 47
		Artikkel 23	Artikkel 48
		Artikkel 24	Artikkel 49

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
		Artikkel 25	Artikkel 50
		Artikkel 26	Artikkel 51
		Artikkel 27	Artikkel 52
		Artikkel 28	Artikkel 53
		Artikkel 29	Artikkel 54
		Artikkel 30 nr. 1	Artikkel 55
		Artikkel 30 nr. 2	Artikkel 56 nr. 1
		Artikkel 31	Artikkel 57
Artikkel 12			Artikkel 58
Artikkel 14a		Artikkel 33 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 59
			Artikkel 60
		Artikkel 34 nr. 2	Artikkel 61
Artikkel 11a		Artikkel 35 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 62
Artikkel 10 nr. 9			Artikkel 63
		Artikkel 38	Artikkel 64
			Artikkel 65

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
Artikkel 16	Artikkel 17	Artikkel 39	Artikkel 66
	Artikkel 18	Artikkel 40	Artikkel 67
	Vedlegg	Vedlegg I	Vedlegg I
			Vedlegg II
			Vedlegg III
			Vedlegg IV
			Vedlegg V
			Vedlegg VI
			Vedlegg VII
			Vedlegg VIII