

Onsdag den 16. november 2011

4. pålægger sin generalsekretær at undertegne retsakten, efter at det er kontrolleret, at alle procedurer er behørigt overholdt, og efter aftale med Rådets generalsekretær at foranledige, at den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*;
5. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

Fælles europæisk jernbaneområde ***I

P7_TA(2011)0503

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 16. november 2011 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) (KOM(2010)0475 - C7-0268/2010 - 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Almindelig lovgivningsprocedure - omarbejdning)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2010)0475),
- der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C7-0268/2010),
- der henviser til artikel 14 i traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde og protokol nr. 26 hertil om tjenesteydelser af almen interesse,
- der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
- der henviser til sin beslutning af 17. juni 2010 om gennemførelse af de første jernbanepakkedirektiver ⁽¹⁾,
- der henviser til den begrundede udtalelse, som inden for rammerne af protokollen (nr. 2) om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af det luxembourgske Deputeretkammer, ifølge hvilken udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,
- der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 16. marts 2011 ⁽²⁾,
- der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af 28. januar 2011 ⁽³⁾,
- der henviser til den interinstitutionelle aftale af 28. november 2001 om en mere systematisk omarbejdning af retsakter ⁽⁴⁾,
- der henviser til skrivelse af 26. maj 2011 fra Retsudvalget til Transport- og Turismeudvalget, jf. forretningsordenens artikel 87, stk. 3,
- der henviser til forretningsordenens artikel 87 og 55,
- der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0367/2011),

⁽¹⁾ EUT C 236 E af 12.8.2011, s. 125.

⁽²⁾ EUT C 132 af 3.5.2011, s. 99.

⁽³⁾ EUT C 104 af 2.4.2011, s. 53.

⁽⁴⁾ EFT C 77 af 28.3.2002, s. 1.

Onsdag den 16. november 2011

- A. der henviser til, at dette forslag ifølge den rådgivende gruppe bestående af de juridiske tjenester i Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen ikke indebærer andre indholdsmæssige ændringer end dem, der er angivet som sådanne i selve forslaget, og at det, hvad angår de uændrede bestemmelser i de tidligere retsakter sammen med de nævnte ændringer, udelukkende består i en kodifikation af de eksisterende retsakter uden indholdsmæssige ændringer,
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling under hensyntagen til henstillingerne fra den rådgivende gruppe bestående af de juridiske tjenester i Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

P7_TC1-COD(2010)0253

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 16. november 2011 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/.../EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽³⁾, Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ⁽⁴⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26 februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur ⁽⁵⁾ er blevet væsentligt ændret i 2004 og 2007. Eftersom det er nødvendigt at foretage yderligere ændringer og i betragtning af den indbyrdes forbindelse mellem disse retsforskrifter, bør nævnte direktiver af hensyn til klarheden omarbejdes og sammenskrives i en enkelt retsakt.

⁽¹⁾ EUT C 132 af 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ EUT C 104 af 2.4.2011, s. 53.

⁽³⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

⁽⁴⁾ EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.

⁽⁵⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

Onsdag den 16. november 2011

- (2) En større integration af Unionens transportsektor er et vigtigt led i gennemførelsen af det indre marked; jernbanerne udgør en væsentlig del af Unionens transportsektor og bestræbelserne på at opnå bæredygtig mobilitet.
- (2a) *Jernbanesektorens andel af transporten er i modsætning til målsætningerne i jernbanepakken fra 2001 ("den første jernbane pakke", nemlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽¹⁾, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ⁽²⁾ og direktiv 2001/14/EF ikke steget i det seneste tiår, hvilket påviser behovet for yderligere forbedring af den nuværende lovgivning med henblik på at støtte sektoren. Derfor er den nuværende omorganisering væsentlig. [Ændring 1]*
- (2b) *De talrige overtrædelsesprocedurer imod medlemsstaterne viser, at den nuværende lovgivning giver anledning til fortolkningsforskelle, og at den første jernbanepakke bør præciseres og forbedres for at sikre en reel åbning af det europæiske jernbanemarked. [Ændring 2]*
- (2c) *Investeringerne i udvikling og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur er fortsat utilstrækkelige til at garantere sektorens udvikling og konkurrenceevne. [Ændring 3]*
- (2d) *De direktiver, som udgør den første jernbanepakke, har ikke forhindret en betydelig variation med hensyn til jernbaneinfrastrukturafgifternes struktur og niveau og kapacitetstildelingsprocessernes form og varighed. [Ændring 4]*
- (2e) *Uigennemsigtige markedsbetingelser er en indlysende hindring for konkurrencedygtige jernbanetjenester. [Ændring 5]*
- (3) Det er vigtigt, at jernbanerne gøres mere effektive, så de kan integreres i et konkurrencemarked, idet der dog tages hensyn til deres særlige karakter.
- (3a) *At der i medlemsstaterne findes forskellige socialsikringsordninger inden for jernbanesektoren skaber risiko for uretfærdig konkurrence mellem nye jernbaneoperatører og kræver harmonisering under hensyntagen til sektorens og medlemsstaternes særlige kendetegn. [Ændring 6]*
- (3b) *Det må garanteres, at tilsynsmyndighederne vil udføre deres tilsynsopgaver for at sikre, at der ikke sker forskelsbehandling af jernbanevirksomheder, at der indføres hensigtsmæssige afgiftspolitikker, og at princippet om adskillelse af regnskaber overholdes. [Ændring 7]*
- (3c) *For at gennemføre det europæiske jernbaneområde er der behov for fuldstændig interoperabilitet inden for jernbanesystemet på europæisk plan. Det Europæiske Jernbaneagentur bør tildeles hensigtsmæssige beføjelser og ressourcer til at kunne nå dette mål hurtigere, bl.a. hvad angår udviklingen af fælles standarder for certificering af rullende materiel samt sikkerheds- og signal-systemer. [Ændring 8]*
- (4) *Transportydelser i byer og forstæder samt regional transport og pendultrafikken gennem tunnelen under Kanalen bør falde uden for dette direktivs anvendelsesområde. Historiske jernbaner og museumsjernbaner, der kører på deres egne spor, bør ligeledes være undtaget fra dette direktiv. [Ændring 9]*

⁽¹⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.

Onsdag den 16. november 2011

- (5) For at gøre jernbanetransporten effektiv og konkurrencedygtig i forhold til de andre transportformer bør medlemsstaterne sikre, at jernbanevirksomhederne har status som selvstændige virksomheder, således at de kan drives forretningsmæssigt og tilpasse sig markedsbhøvene.
- (6) For at sikre den fremtidige udvikling og en effektiv drift af jernbanenettet bør driften af transportydelserne og forvaltningen af infrastrukturen adskilles. Under denne forudsætning er det nødvendigt, at disse to aktiviteter forvaltes særskilt og har hver sit regnskab, **idet man sikrer gennemsigtighed, der kan garantere, at ingen offentlige midler anvendes til andre kommercielle aktiviteter.** [Ændring 10]
- (6a) **Der må sikres en streng adskillelse af regnskaberne for henholdsvis infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden. Offentlige midler, der bevilges til et aktivitetsområde, bør ikke overføres til andre aktivitetsområder. Dette forbud bør klart fremgå af regnskabsreglerne for de enkelte aktivitetsområder. Medlemsstaten og den uafhængige nationale tilsynsmyndighed bør sikre, at dette forbud anvendes i praksis.** [Ændring 11]
- (6b) Uanset virksomhedens art skal alle jernbanevirksomheder respektere lovgivningen om social sikring og sundhed for at undgå en praksis med social dumping og urimelig konkurrence. [Ændring 12]
- (6c) **Med henblik på at gøre jernbanetransport konkurrencedygtig i forhold til landevejstransport bør der ske en harmonisering af de forskellige sæt af nationale regler inden for bl.a. jernbanetransportsikkerhed, brug af ledsagedokumenter, rangering af tog og relevant dokumentation i forbindelse hermed, signaler og mærker, der anvendes som vejledning for togene, målinger og kontroller i forbindelse med forsendelse af farligt gods samt af procedurerne for registrering af og tilsyn med forsendelse af affald.** [Ændring 13]
- (7) Ved anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på jernbanevirksomhed skal der tages hensyn til denne sektors særlige karakteristika.
- (8) For at stimulere konkurrencen i forbindelse med drift af transportydelser og dermed opnå større komfort og bedre service til brugerne bør medlemsstaterne bevare det almindelige ansvar for udvikling af passende jernbaneinfrastruktur.
- (9) Da der ikke findes fælles regler for fordelingen af infrastrukturuomkostninger, bør medlemsstaterne efter høring af infrastrukturforvalteren fastsætte regler for jernbanevirksomhedernes betaling af afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen. Disse regler bør ikke forskelsbehandle mellem jernbanevirksomhederne.
- (10) Medlemsstaterne skal sørge for, at infrastrukturforvalterne og de eksisterende offentligt ejede eller kontrollerede jernbanevirksomheder har en sund økonomisk struktur under behørig hensyntagen til Unionens statsstøttere.
- (10a) **Unionen bør udforske alternative finansieringskilder til europæiske jernbaneprojekter gennem innovative finansieringsinstrumenter som EU-projektobligationer for at tiltrække private investeringer og forbedre adgangen til risikovillig kapital. På samme måde skal jernbanemarkedet gøres attraktivt for alternative, private investorer gennem tydelige, gennemsigtige juridiske rammer.** [Ændring 14]

Onsdag den 16. november 2011

- (10b) *Medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne bør kunne finansiere infrastruktur med andre midler end direkte statsfinansiering, såsom finansiering fra den private sektor. [Ændring 15]*
- (11) Til en effektiv **passager- og godstrafik**, navnlig den grænseoverskridende del heraf, **og især i tilfælde hvor forskellige sporvidder stadig udgør en fysisk hindring for konkurrencen**, kræves det, at der **umiddelbart** tages skridt til at åbne ~~markedet~~ **markederne i de enkelte medlemsstater og skabe konkurrence**. [Ændring 16]
- (12) For at sikre, at denne ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen anvendes ensartet og uden forskelsbehandling i hele Unionen, bør der indføres licens for jernbanevirksomheder.
- (13) På de strækninger, hvor toget standser undervejs, bør nye operatører have tilladelse til at medtage og afsætte passagerer undervejs, således at det sikres, at disse operationer er økonomisk levedygtige, og det undgås, at potentielle konkurrenter stilles ringere end de etablerede jernbanevirksomheder.
- (14) Indførelsen af sådanne nye frit tilgængelige internationale passagerruter med stop undervejs som nævnt ovenfor ~~bør ikke bruges til at åbne markedet for indenlands passagertransport, men bør udelukkende~~ sigte på stop, der støtter den internationale rute. Hovedformålet med ~~de nye~~ **sådanne** transporttydelser bør være international passagertransport. Ved vurderingen af, om dette er rutens hovedformål, bør der tages hensyn til kriterier som f.eks. omsætningsandel samt volumen, beregnet på grundlag af mængden af transporterede indenlandske eller internationale passagerer, samt rutens længde. Vurderingen af, hvad der er rutens hovedformål, bør foretages af det relevante nationale tilsynsorgan efter anmodning fra en berørt part. [Ændring 17]
- (15) Efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej ⁽¹⁾ kan medlemsstaterne og de lokale myndigheder tildele kontrakter om offentlig tjeneste, som kan indbefatte enerettigheder for driften af visse ruter. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der er overensstemmelse mellem bestemmelserne i nævnte forordning og princippet om, at international passagertransport åbnes for konkurrence.
- (15a) *Forordning (EF) nr. 1370/2007 giver medlemsstaterne mulighed for at sikre, at arbejdstagernes sociale og arbejdsmarkedsnæssige rettigheder opretholdes i forbindelse med adskillelsen af levering af transporttjenester fra infrastrukturforvaltningen, hvilket kan indebære overdragelse af en virksomhed. [Ændring 18]*
- (16) Åbning af international passagertransport for konkurrence kan få følger for tilrettelæggelsen og finansieringen af passagertransport med jernbane, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse retten til markedsadgang, hvis der er risiko for, at denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i disse kontrakter om offentlig tjeneste, og hvis det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55 **og i givet fald netværket af tilsynsorganer, jf. artikel 57** i dette direktiv, på grundlag af en objektiv økonomisk analyse efter anmodning fra de kompetente myndigheder, der tildelte kontrakten om offentlig tjeneste, godkender en sådan begrænsning. [Ændring 19]

⁽¹⁾ EFT L 315 af 3.12.2007, s. 1.

Onsdag den 16. november 2011

- (17) Ved vurderingen af, om der er risiko for ubalance i den økonomiske ligevægt i kontrakten om offentlig tjeneste, bør der tages hensyn til forud fastlagte kriterier som f.eks. indvirkningen på rentabiliteten af ruter, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, herunder de deraf følgende indvirkninger på nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, som tildelte kontrakten, passagerernes efterspørgsel, billetpriser, billetordninger, og for den forslåede nye rute antal stop på begge sider af grænsen og deres beliggenhed, samt køreplan og antal afgang. I overensstemmelse med en sådan vurdering og afgørelsen fra det relevante tilsynsorgan bør medlemsstaterne kunne tillade, ændre eller afvise ansøgningen om adgang til en rute med international passagertransport, herunder opkræve en afgift af operatøren af en ny rute med international passagertransport i henhold til den økonomiske analyse og i overensstemmelse med EU-retten og principperne om ligebehandling og ikke-forskelsbehandling.
- (18) For at bidrage til udførelse af passagertransport på strækninger, der opfylder en forpligtelse til offentlig tjeneste, bør medlemsstater have mulighed for at give myndigheder med ansvar for sådanne tjenester tilladelse til at opkræve en afgift på passagertransport, som henhører under disse myndigheders kompetenceområde. Denne afgift bør bidrage til finansiering af forpligtelser til offentlig tjeneste, som er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste.
- (18a) *Udviklingen på markederne har vist, at det er vigtigt at styrke tilsynsorganernes rolle. Hvis de skal spille en hovedrolle ved sikringen af et retfærdigt miljø med ensartede adgangsbetingelser, skal de også modtage de økonomiske midler samt de personalemæssige ressourcer og det logistiske udstyr, der er nødvendigt for, at de kan udfylde denne rolle. [Ændring 20]*
- (18b) *Det nationale tilsynsorgan skal være en uafhængig tilsynsmyndighed med beføjelser til at tage spørgsmål op på eget initiativ og foretage undersøgelser og skal kunne fremsætte udtalelser og træffe afgørelser, der kan håndhæves, med henblik på at sikre et åbent marked uden hindringer, hvor konkurrencen er fri og uden forvriddninger. [Ændring 21]*
- (19) ~~Tilsynsorganet~~ **Det nationale tilsynsorgan** bør i sin optræden undgå enhver form for interessekonflikt og mulig inddragelse i forbindelse med tildeling af den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste **med forbehold af muligheden for, at dette organ finansieres via de nationale budgetter eller afgifter på jernbanesektoren, og af offentliggørelsen af de relevante oplysninger.** Tilsynsorganets kompetence bør udvides til også at omfatte vurdering af formålet med en international rute og, hvor det er relevant, af den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste. [Ændring 22]
- (19a) *Det nationale tilsynsorgan bør være fuldstændig uafhængigt i sin organisation, finansieringsbeslutninger, juridiske struktur og beslutningstagning i forhold til alle infrastrukturforvaltere, afgiftsopkrævende instanser, bevilgende instanser eller ansøgere. Det nationale tilsynsorgan bør have den nødvendige administrative kapacitet i form af medarbejdere og ressourcer til at kunne sikre et åbent og gennemsigtigt jernbanemarked. Det fornødne antal menneskelige ressourcer bør svare til markedets behov og variere derefter. Det nationale tilsynsorgan bør træffe afgørelse om eventuelle klager, handle på eget initiativ, behandle tvister og overvåge udviklingen på markedet. Det bør bistås af en tilsynsafdeling i Kommissionen. Desuden bør det nationale tilsynsorgan stille en database til rådighed for Kommissionen med sine forslag til afgørelser. [Ændring 23]*
- (20) Med henblik på at investere i tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, f.eks. højhastighedsforbindelser, har ansøgere behov for retssikkerhed i betragtning af de omfattende og langsigtede investeringer, der er tale om.

Onsdag den 16. november 2011

- (21) De nationale tilsynsorganer bør **under ledelse af Kommissionen skabe et netværk for at styrke deres samarbejde gennem udvikling af fælles principper og udveksling af bedste praksis og oplysninger. De bør også** udveksle oplysninger og, hvis det i enkelte tilfælde er relevant, samordne principper for og praksis med hensyn til at vurdere, om der opstår økonomisk ubalance i en kontrakt om offentlig tjeneste. De skal gradvis udarbejde **fælles retningslinjer på europæisk niveau** på grundlag af deres erfaringer. **På grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganernes netværk bør Kommissionen fremsætte et forslag til retsakt om oprettelse af et europæisk tilsynsorgan.** [Ændring 24 og 25]
- (22) For at sikre loyal konkurrence mellem jernbanevirksomhederne bør transportydelser og drift af servicefaciliteter ~~adskilles. På den baggrund er det nødvendigt, at disse to aktivitetsformer forvaltes uafhængigt i særskilte juridiske enheder. En sådan uafhængighed indebærer ikke nødvendigvis, at der skal oprettes et særskilt organ eller en særskilt virksomhed for hver enkelt servicefacilitet af det nationale tilsynsorgan på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde i overensstemmelse med procedurerne i dette direktiv.~~ [Ændring 26]
- (22a) **Bedre adgang til rejseinformation og billetsalg på passagerstationer bør supplere andre lovgivningsmæssige initiativer, der har til formål at fremme etablering og udvikling af trafiktelematik for persontrafikken.** [Ændring 138]
- (23) For at sikre pålidelige og tilstrækkelige ydelser er det nødvendigt at sikre, at jernbanevirksomhederne til enhver tid opfylder visse krav med hensyn til deres hæderlighed, finansielle kapacitet, **sociale og arbejdsmarkedsmæssige standarder** og faglige kompetence. [Ændring 27]
- (24) For at beskytte kunderne og tredjemand er det ~~vigtigt~~ **afgørende**, at det sikres, at jernbanevirksomhederne er tilstrækkeligt forsikret til dækning af deres erstatningsansvar. **Dækning af erstatningsansvar i tilfælde af ulykker gennem garantier fra banker eller andre virksomheder bør også være tilladt, under forudsætning af at denne dækning tilbydes på markedsvilkår, ikke fører til statsstøtte og ikke indeholder elementer af diskrimination over for andre jernbanevirksomheder.** [Ændring 28]
- (25) ~~En~~ **Al** jernbanevirksomhed bør også være forpligtet til at overholde **både** de nationale bestemmelser og EU-bestemmelserne om jernbanedrift, som anvendes på ikke-diskriminerende vis og skal sikre, at den kan drive sin virksomhed fuldstændig sikkert og med ~~behørig~~ **fuld** hensyntagen til ~~sundhed, de eksisterende forpligtelser vedrørende sociale vilkår, sundhed og arbejdstagernes og forbrugernes rettigheder på specifikke~~ **alle** strækninger. [Ændring 29 og 30]
- (26) Procedurerne for udstedelse, opretholdelse og ændring af licenser til jernbanevirksomheder bør være gennemsigtige og i overensstemmelse med princippet om ikke-diskrimination.
- (26a) **Det forekommer stadig, at tildelingen af licenser til jernbanevirksomhedernes rullende materiel hindres uden gyldig grund, hvilket skaber forvridding i markedsadgangen. Derfor skal Det Europæiske Jernbaneagentur have stærke beføjelser på dette område. Derfor opfordres Kommissionen til som led i revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ⁽¹⁾ at undersøge, hvorvidt Det Europæiske Jernbaneagents beføjelser kan udvides i denne henseende.** [Ændring 31]

⁽¹⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.

Onsdag den 16. november 2011

- (27) For at sikre gennemsigtighed og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur og jernbane-relaterede tjenesteydelser for alle jernbanevirksomheder, skal alle oplysninger, der er nødvendige for at kunne udnytte adgangsretten, offentliggøres i en netvejledning, **herunder formater, der er tilgængelige for personer med handicap eller nedsat mobilitet**. [Ændring 32]
- (28) Hensigtsmæssige kapacitetstildelingsordninger for jernbaneinfrastruktur kombineret med konkurrencedygtige operatører vil give en bedre fordeling af transporten på de forskellige transportformer.
- (29) Tilskyndelse til optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen medvirker til at nedbringe samfundets omkostninger ved transport.
- (30) Hensigtsmæssige afgiftsordninger for jernbaneinfrastruktur kombineret med hensigtsmæssige afgiftsordninger for anden transportinfrastruktur samt konkurrencedygtige operatører bør resultere i en optimal balance mellem forskellige transportformer på et bæredygtigt grundlag.
- (31) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal give alle virksomheder lige adgang uden forskelsbehandling og i videst muligt omfang imødekomme alle brugeres og trafiktypers behov på en retfærdig og ikke-diskriminerende måde. Afgifts- og kapacitetstildelingsordninger bør tillade loyal konkurrence inden for jernbanetransporten.
- (33) Inden for de rammer, der fastlægges af medlemsstaterne, bør afgifts- og kapacitetstildelingsordninger tilskynde jernbaneinfrastrukturforvaltere til at optimere udnyttelsen af deres infrastruktur.
- (34) Kapacitetstildelingsordningerne bør give jernbanevirksomhederne klare og konsekventesignalerangivelser, på grundlag af hvilke de kan træffe rationelle beslutninger.
- (35) Enhver afgiftsordning vil sende økonomiske signaler til brugerne. Det er vigtigt, at signalerne til jernbanevirksomhederne er konsekvente **og tydelige**, og kan danne grundlag for rationelle **og bæredygtige** beslutninger. [Ændring 33]
- (36) Under hensyntagen til brugernes eller de potentielle brugeres behov for at planlægge deres virksomhed og til kundernes og bidragsydernes behov er det vigtigt, at infrastrukturforvalterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturkapacitet tildeles på en sådan måde, at det afspejler behovet for at opretholde og forbedre driftssikkerheden for jernbanetransport.
- (37) Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitamenter til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet og til at forbedre dets resultater.
- (38) Medlemsstaterne bør have mulighed for at tillade købere af jernbanetransporttydelser at deltage direkte i kapacitetstildelingsprocessen.
- (39) Det er vigtigt at tage hensyn til både de godkendte ansøgere og infrastrukturforvalterens krav.

Onsdag den 16. november 2011

- (40) Det er vigtigt at maksimere den fleksibilitet, infrastrukturforvaltere råder over med hensyn til tildeling af infrastrukturkapacitet, men dette bør ske under hensyntagen til nødvendigheden af at imødekomme ansøgernes rimelige behov.
- (40a) *Ansøgere, der tilbyder læsningstjenester på enkeltvogne, bør nyde fremme med henblik på at udvide det potentielle marked for nye jernbanekunder. Derfor er det vigtigt, at infrastrukturforvalterne tager hensyn til disse ansøgere, når de uddeler kapacitet, for at give dem mulighed for at udnytte disse juridiske rammer fuldt ud og udvide jernbanens markedsandel i nye sektorer. [Ændring 34]*
- (41) Kapacitetstildelingsprocessen skal hindre, at der pålægges andre virksomheder, som har eller vil anmode om at få ret til at benytte infrastrukturen til at udvikle deres aktiviteter, unødvendige begrænsninger.
- (42) Der må ved udformningen af kapacitetstildelings- og afgiftsordningerne eventuelt tages hensyn til det forhold, at forskellige elementer i jernbaneinfrastrukturnettet kan være konstrueret med henblik på forskellige hovedbrugere.
- (43) Eftersom forskellige brugere og kategorier af brugere ofte har forskellig indvirkning på infrastrukturkapaciteten, må de forskellige transporttjenesters behov afvejes korrekt.
- (44) Transporttjenester, der udføres på kontrakt for offentlige myndigheder, kan nødvendiggøre særlige regler for fortsat at være attraktive for brugerne.
- (45) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal tage hensyn til virkningerne af den voksende mætning af infrastrukturkapaciteten og den knaphed på infrastrukturkapacitet, der kan blive slutresultatet.
- (46) I de forskellige tidsrammer for planlægningen af trafiktyper bør det sikres, at ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der indgives efter færdiggørelsen af den årlige køreplan, kan imødekommes.
- (47) For at opnå et optimalt resultat for operatører og trafiktyper bør der forlanges en gennemgang af infrastrukturkapacitetsudnyttelsen, hvis en samordning af ansøgninger om kapacitet er påkrævet for at imødekomme brugernes behov.
- (48) I betragtning af infrastrukturforvalters monopolstilling bør det kræves af dem, at de gennemgår den disponible infrastrukturkapacitet og metoderne til at forbedre den, hvis det ved tildelingen af infrastrukturkapacitet ikke er muligt at imødekomme brugernes krav.
- (49) Manglende information om andre jernbanevirksomheders ansøgninger og om begrænsninger i systemet kan gøre det vanskeligt for jernbanevirksomheder at optimere deres ansøgninger om infrastrukturkapacitet.
- (50) Det er vigtigt at sikre bedre samordning af tildelingsordningerne for at gøre jernbanerne mere attraktive for trafik, der benytter mere end én infrastrukturforvalters net, og for international trafik. *I den forbindelse vil det være ønskeligt i sidste ende at oprette et europæisk tilsynsorgan. [Ændring 35]*

Onsdag den 16. november 2011

- (51) Det er vigtigt at minimere de konkurrencefordrejninger, der kan opstå mellem jernbaneinfrastrukturer eller mellem transportformer som følger af væsentlige forskelle i afgiftsprincipperne.
- (52) Det bør afgrænses nærmere, hvilke elementer i infrastrukturtjenesten der er afgørende for, at en operatør kan levere en transportydelse, og som skal stilles til rådighed mod betaling af minimum-sadgangsafgifter.
- (53) Det er nødvendigt ~~at investere~~ **med øgede investeringer** i jernbaneinfrastruktur - **navnlig i eksisterende infrastruktur** - og infrastrukturafgiftsordningerne bør give infrastrukturforvaltere incitamenter til at gøre de fornødne investeringer økonomisk rentable **og miljømæssigt bæredygtige**. [Ændring 36]
- (54) For at kunne fastlægge infrastrukturafgifter på passende og retfærdige niveauer er det nødvendigt, at infrastrukturforvalterne registrerer og fastsætter værdien af deres aktiver og danner sig et klart indtryk af de omkostningsbestemmende faktorer ved infrastrukturens drift.
- (55) Det bør sikres, at der tages hensyn til eksterne omkostninger, når der træffes beslutninger på transportområdet, og at afgifterne på jernbaneinfrastruktur kan bidrage til internaliseringen af eksterne omkostninger på en sammenhængende og afbalanceret måde for alle transportformer.
- (56) Det er vigtigt at sikre, at afgifter for indenlandsk og international trafik fastsættes således, at jernbanerne fortsat kan imødekomme markedets behov. Følgelig bør infrastrukturafgifterne fastsættes på et niveau svarende til de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
- (57) Det samlede niveau for dækningen af omkostningerne gennem infrastrukturafgifter indvirker på behovet for offentlig støtte. Medlemsstaterne kan i varierende omfang kræve dækning af de samlede omkostninger. Enhver infrastrukturafgiftsordning bør dog sikre, at den trafik, der som et mindstemål kan dække de meromkostninger, den medfører, kan benytte jernbanenettet.
- (58) Jernbaneinfrastruktur er et naturligt monopol, og det er derfor nødvendigt at give infrastrukturforvaltere incitamenter til at nedbringe omkostningerne og forvalte deres infrastruktur effektivt.
- (58a) *Med henblik på at øge andelen af gods- og passagertransport med jernbane i forhold til andre transportformer er det ønskeligt, at medlemsstaterne ved internalisering af de eksterne omkostninger sikrer, at de differentierede afgifter ikke har negative følger for infrastrukturforvalterens økonomiske ligevægt. Hvis infrastrukturforvalteren alligevel lider tab på grund af denne differentiering, tilrådes det medlemsstaterne at justere denne difference under skyldig hensyntagen til reglerne om statsstøtte.* [Ændring 37]
- ~~(59) Der bør opnås en udvikling af jernbanetransporten, bl.a. ved at anvende de disponible EU-instrumenter, dog med forbehold af allerede fastlagte prioriteringer.~~ [Ændring 38]
- (60) Rabatter til jernbanevirksomheder skal være baseret på de reelle administrative besparelser, der er opnået, herunder navnlig besparelser i transaktionsomkostninger. Rabatter kan endvidere benyttes til at fremme en effektiv anvendelse af infrastrukturen.
- ~~(61) Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitamenter til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet.~~ [Ændring 39]

Onsdag den 16. november 2011

- (62) ~~Tildelingen af kapacitet er forbundet med en omkostning for infrastrukturforvalteren, som han skal have sikkerhed for at få dækket. [Ændring 40]~~
- (63) For at sikre en effektiv forvaltning og en rimelig og ikke-diskriminerende anvendelse af jernbaneinfrastrukturen er det påkrævet, at der oprettes ~~et tilsynsorgan~~ **nationale tilsynsorganer**, der tilser, at bestemmelserne i dette direktiv overholdes, og fungerer som klageinstans uanset muligheden for at foretage en retlig prøvelse. [Ændring 41]
- (64) Det er nødvendigt, at der træffes særlige foranstaltninger for at tage hensyn til visse medlemsstaters geopolitiske og geografiske situation og til jernbanesektorens særlige organisation i forskellige medlemsstater, samtidigt med, at det indre markeds integritet sikres.
- (65) ~~Kommissionen bør have beføjelse til at tilpasse bilagene til dette direktiv. Siden de pågældende foranstaltninger er almengyldige og tager sigte på at ændre ikke væsentlige bestemmelser i dette direktiv, skal de vedtages som delegerede retsakter.~~ **For at sikre hensigtsmæssig overvågning af jernbanemarkedet og god regulering med hensyn til opkrævning af afgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) for så vidt angår de kriterier og den procedure, der skal følges, med hensyn til omfanget af markedsovervågning, visse elementer i netvejledningen, visse principper for opkrævning, den midlertidige reduktion for det europæiske togkontrolsystem (ETCS), visse elementer i præstationsordningen, de kriterier, der skal følges, med hensyn til krav til ansøgere om infrastrukturkapacitet, planen for tildelingsprocessen, de forskriftsmæssige regnskaber og fælles beslutningstagningsprincipper og beslutningspraksis udviklet af tilsynsorganer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af de relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet. [Ændring 42]**
- (66) ~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ^(*). For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser ⁽²⁾. [Ændring 43]~~
- (67) Målene for dette direktiv, dvs. fremme af udviklingen af jernbanerne i Unionen, fastsættelse af hovedprincipperne for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og koordinering af medlemsstaternes ordninger vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgifter for brug heraf, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, fordi udstedelsen af sådanne licenser og driften af væsentlige dele af jernbanenetten ~~er helt klart~~ har helt klare internationale aspekter, og der skal tages hensyn til behovet for at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen til infrastrukturen, og målene kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, på grund af deres grænseoverskridende aspekter bedre opfyldes af Unionen. ~~Direktivet~~ Dette direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

^(*) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

Onsdag den 16. november 2011

- (68) Forpligtelsen til at gennemføre nærværende direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til de tidligere direktiver. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, hvori der stort set ikke er foretaget ændringer, følger af de tidligere direktiver.
- (69) Medlemsstater, der ikke har noget jernbanesystem og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, ville være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning. Sådanne medlemsstater bør derfor fritages fra denne forpligtelse.
- (70) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽¹⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Unionens interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (71) Dette direktiv bør ikke berøre ikke de tidsfrister for medlemsstaternes gennemførelse af ovennævnte direktiver, der er anført i bilag XI, del B.
- (71a) På grundlag af Europa-Parlamentets beslutninger af 12. juli 2007 ⁽²⁾ og 17. juni 2010 ⁽³⁾ og med henblik på gennemførelsen af direktiv 2001/12/EF bør Kommissionen forelægge et forslag til retsakt om adskillelse af infrastrukturforvalteren og operatøren ved udgangen af 2012. Da jernbanesektoren ikke er blevet åbnet fuldt ud før nu, bør Kommissionen forelægge et forslag til retsakt om markedsåbning inden denne dato. [Ændring 44]**

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

~~Emne~~ Genstand og anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastlægger:
 - a) de gældende regler for forvaltningen af jernbaneinfrastruktur og for jernbanetransportaktiviteter, som udøves af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat, som beskrevet i kapitel II
 - b) de kriterier, der gælder for en medlemsstats udstedelse, fornyelse og ændring af licenser til jernbanevirksomheder, som er etableret, eller som vil etablere sig i Unionen, som beskrevet i kapitel III
 - c) de principper og procedurer, der gælder for fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som beskrevet i kapitel IV.
2. Dette direktiv finder anvendelse på infrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport.

⁽¹⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.⁽²⁾ EUT C 175 E af 10.7.2008, s. 551.⁽³⁾ EUT C 236 E af 12.8.2011, s. 125.

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 2

~~Udelukkelse~~Undtagelser fra anvendelsesområdet

1. Kapitel II finder ikke anvendelse på jernbanevirksomheder, som kun forestår transport i byer og forstæder samt regional transport.
2. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af kapitel III:
 - a) virksomheder, som kun udfører jernbanepassagertransport på lokal og regional særskilt jernbaneinfrastruktur
 - b) jernbanevirksomheder, som kun udfører jernbanepassagertransport i byer og forstæder
 - c) jernbanevirksomheder, som kun udfører regional godstransport
 - d) virksomheder, som kun udfører godstransport på privatejet jernbaneinfrastruktur, som udelukkende eksisterer til brug for infrastrukturejeren til dennes egen godstransport.

2a. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af artikel 6, 7, 8 og 13 samt kapitel IV:

— *jernbanevirksomheder, som kun udfører jernbanegodstransport på en jernbaneinfrastruktur, der blev forvaltet af disse virksomheder inden den ... (*), og som har en sporvidde, der er forskellig fra hovedjernbanenettet inden for den pågældende medlemsstat, og er forbundet til en jernbaneinfrastruktur i et tredjeland - så længe den forvaltede infrastruktur ikke er anført i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ⁽¹⁾. [Ændring 134 og 135]*

3. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra anvendelsen af kapitel VI:
 - a) lokale og regionale særskilte net til passagertransport på jernbaneinfrastruktur
 - b) net, der kun er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder
 - c) regionale net, som kun anvendes til regional godstransport af en jernbanevirksomhed, som ikke er omfattet af stk. 1, indtil en anden ansøger anmoder om kapacitet på dette net
 - d) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer
 - e) transport i form af befordring med jernbane i transit gennem Unionen.

Medlemsstaterne kan træffe beslutning om perioder og frister for planen for kapacitetstildeling, som er forskellige fra dem, der er omhandlet i artikel 43, stk. 2, bilag VIII, punkt 4, litra b), og bilag IX, punkt 3, 4 og 5, for internationale kanaler, som skal etableres i samarbejde med infrastrukturforvaltere fra tredjelande på et net, hvis sporvidde er forskellig fra hovedjernbanenet i Unionen. [Ændring 45]

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

⁽¹⁾ EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1.

Onsdag den 16. november 2011

3a. Medlemsstaterne kan fritage køretøjer fra anvendelsesområdet i artikel 31, stk. 5, hvis de drives eller påtænkes drevet fra og til tredjelande og kører på et net, hvor sporvidden er en anden end hovedjernbanenettet i Unionen. [Ændring 46]

4. Bortset fra artikel 6, stk. 1, og artikel 10, 11, 12 og 28 omfatter dette direktiv ikke virksomheder, hvis togaktivitet udelukkende omfatter pendultrafik med vej køretøjer gennem tunnelen under Kanalen, og transportvirksomhed i form af pendultrafik med vej køretøjer gennem tunnelen under Kanalen.

5. Medlemsstaterne kan undlade at anvende artikel 10, 11, 12 og 28 for enhver jernbanebefordring i transit gennem Unionen, når den begynder og ender uden for Unionens område.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

- 1) "jernbanevirksomhed": enhver offentlig eller privat virksomhed med licens i henhold til dette direktiv, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagertransport med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften; udtrykket omfatter også virksomheder, der kun leverer trækraft
- 2) "infrastrukturforvalter": ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg, forvaltning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, herunder trafikstyring, togkontrol og signaler, **i overensstemmelse med gældende sikkerhedsbestemmelser**; infrastrukturforvalterens **væsentlige** funktioner ~~på et net eller en del af et net kan tildeles forskellige organer eller virksomheder~~ **er: beslutninger om tildeling af kanaler, herunder både definition og vurdering af tilgængeligheden og tildeling af de enkelte kanaler og beslutning om infrastrukturafgifter, herunder fastsættelse og opkrævning af afgifterne samt investeringer i infrastruktur [Ændring 47]**
- 2a) "tilsynsorgan": **organ, som i en medlemsstat fører tilsyn med den korrekte anvendelse af de relevante bestemmelser, og som ikke på nogen måde deltager i den politiske beslutningstagning, og som er helt uafhængigt af virksomheder, navnlig de i nr. 1) og 2) omhandlede virksomheder [Ændring 48]**
- 3) "jernbaneinfrastruktur": alle elementerne i bilag I, del A, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970 vedrørende fastlæggelsen af indholdet af de forskellige poster i bogførings-skemaerne i tillæg I til forordning (EØF) nr. 1108/70 af 4. juni 1970 ^(*), der af hensyn til klarheden er medtaget i bilag I til dette direktiv [Ændring 49]
- 4) "international godstransport": transport af gods, hvor et tog krydser mindst en af en medlemsstats grænser; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt oprindelses- og bestemmelsessted, når blot alle togvogne krydser mindst én grænse
- 5) "international passagertransport": passagertransport, hvor et tog krydser mindst én grænse til en medlemsstat, og hvor hovedformålet er passagerbefordring mellem stationer i forskellige medlemsstater; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgang- og bestemmelsessted, når blot alle togvognene krydser mindst én grænse

^(*) EFT. L 278 af 23.12.1970, s. 1.

Onsdag den 16. november 2011

- 6) "transport i byer og forstæder": transportydelser til opfyldelse af behovene i en by eller et byområde samt transportbehovene mellem denne by eller dette byområde og forstæderne
- 7) "regional transport": transportydelser til opfyldelse af en regions **eller en grænseregions** transportbehov [**Ændring 50**]
- 8) "transit": passage af Unionens område uden pålæsning eller aflæsning af varer og/eller uden optagning eller afsætning af passagerer på Unionens område
- 9) "licens": en tilladelse udstedt af en medlemsstat til en virksomhed, hvorved dennes kapacitet til at udføre jernbanetransport anerkendes. Denne kapacitet kan være begrænset til udførelsen af særlige former for transportydelser
- 10) "licensudstedende myndighed": det organ, der er ansvarlig for udstedelsen af licenser i en medlemsstat
- 11) "tildeling": en infrastrukturforvalters tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet
- 12) "ansøger": en jernbanevirksomhed og andre fysiske eller juridiske personer som f.eks. kompetente myndigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og speditører samt operatører inden for kombineret transport, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet.
- 13) "overbelastet infrastruktur": en del af infrastruktur, hvor efterspørgslen efter infrastrukturkapacitet i visse perioder ikke kan imødekommes i fuldt omfang, selv ikke efter samordning af de forskellige ansøgninger om kapacitet
- 14) "kapacitetsforbedringsplan": en foranstaltning eller række af foranstaltninger med en tidsplan for gennemførelsen til at afhjælpe de kapacitetsbegrænsninger, der er årsag til, at en del af infrastruktur erklæres for "overbelastet infrastruktur"
- 15) "samordning": den proces, hvorved infrastrukturforvalteren og ansøgere forsøger at finde en løsning, hvis der foreligger ~~indbyrdes modstridende~~ konkurrerende ansøgninger om infrastrukturkapacitet
- 16) "rammeaftale": en juridisk bindende generel offentlig- eller privatretlig aftale, der fastsætter en ansøgers og infrastrukturforvalterens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med den infrastrukturkapacitet, der skal tildeles, og de afgifter, der skal opkræves, i et tidsrum, der strækker sig længere end en køreplansperiode
- 17) "infrastrukturkapacitet": mulighed for at planlægge efterspurgte kanaler på en bestemt del af infrastrukturen i en vis periode
- 18) "net": hele den jernbaneinfrastruktur, der forvaltes af en infrastrukturforvalter
- 19) "netvejledning": den vejledning, der indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne, herunder alle andre oplysninger, der er nødvendige for at kunne ansøge om infrastrukturkapacitet

Onsdag den 16. november 2011

- 20) "kanal": den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode
- 21) "køreplan": de data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser på den relevante infrastruktur i den periode, køreplanen er i kraft.

KAPITEL II

UDVIKLING AF JERNBANERNE I UNIONEN

AFDELING 1

Forvaltningsmæssig uafhængighed

Artikel 4

Jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes uafhængighed

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

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

2a. Infrastrukturforvalteren forvalter sine egne it-tjenester for at sikre, at forretningsfølsomme oplysninger beskyttes behørigt. [Ændring 51]

2b. Medlemsstaterne sikrer endvidere, at både jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, som ikke er fuldstændigt uafhængige af hinanden, er ansvarlige for deres egne personalepolitikker. [Ændring 52]

Artikel 5

Forvaltning af jernbanevirksomheder efter kommercielle principper

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

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

2. Jernbanevirksomhederne vedtager selv deres aktivitetsprogrammer, herunder investerings- og finansieringsplaner. Disse programmer udformes med henblik på at opnå finansiell ligevægt i virksomhederne og at nå de øvrige mål for den tekniske, kommercielle og finansielle forvaltning; 1 de skal desuden angive midlerne til gennemførelse af disse mål.

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

Onsdag den 16. november 2011

- a) fastlægge deres interne organisation, dog med forbehold af bestemmelserne i artikel 7, 29 og 39
- b) føre kontrol med transportydelserne og disses markedsføring samt fastsætte tariffene, jf. dog forordning (EF) nr. 1370/2007
- c) træffe beslutninger vedrørende deres personale, aktiver og køb
- d) udvikle deres markedsandel, skabe ny teknologi og nye transportydelser samt anvende nye driftsmetoder
- e) påbegynde nye aktiviteter på områder, der har tilknytning til jernbanevirksomhed.

4. Hvis medlemsstaten direkte eller indirekte ejer eller kontrollerer jernbanevirksomheden, må dens kontrolrettigheder i forhold til ledelsen ikke være større end de ledelsesrelaterede rettigheder, som der i henhold til national selskabsret tilstås aktionærer i private aktieselskaber. De politiske retningslinjer, jf. stk. 3, som staten måtte fastsætte for selskaber som led i udøvelsen af aktionærkontrol, må kun være af generel art og må ikke gribe ind i ledelsens specifikke forretningsmæssige beslutninger.

AFDELING 2

Adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed og af forskellige former for transportvirksomhed

Artikel 6

Gennemsigtig adskillelse af regnskaber

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

2. Medlemsstaterne kan desuden bestemme, at denne adskillelse skal indebære, at der skal være særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed, eller at forvaltningen af infrastruktur og transportvirksomhed skal varetages af særskilte enheder, **med henblik på at sikre udviklingen af konkurrence, fortsatte investeringer og omkostningseffektivitet i udvekslingen af tjenesteydelser i jernbanesektoren.**

3. Medlemsstaterne skal sikre, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer på den ene side for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og på den anden side for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt for hver kontrakt om offentlig tjeneste i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

4. **For at sikre fuldstændig gennemsigtighed i udgifterne til infrastruktur skal** regnskaberne vedrørende de forskellige aktivitetsområder, der henvises til i stk. 1 og 3, ~~skal~~ føres således, at det er muligt at overvåge ~~forbuddet mod overførsel af~~ **overholdelsen af de foregående stykker og overvåge anvendelsen af indkomst fra infrastrukturafgifter, overskud fra andre kommercielle aktiviteter fra infrastrukturforvalterens side samt offentlige og private midler, der er betalt til et aktivitetsområde, til et andet infrastrukturforvalteren. Infrastrukturforvalterens indtægter må under ingen omstændigheder anvendes af en jernbanevirksomhed eller et organ eller en virksomhed, der kontrollerer en jernbanevirksomhed, da dette kunne styrke dens position på markedet eller give den mulighed for at opnå økonomiske fordele i forhold til andre jernbanevirksomheder. Dette stykke er ikke til hinder for refusion, under overvågning af tilsynsorganet som omhandlet i artikel 55, herunder rentebetaling på markedsvilkår, af den investerede kapital, som det organ eller den virksomhed, der kontrollerer jernbanevirksomheden, har stillet til rådighed for infrastrukturforvalteren. [Ændring 53]**

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 7

Uafhængighed i forbindelse med en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner

1. Medlemsstaterne skal sikre, at fastlæggelse af retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur, ~~som opført på listen i bilag II~~ **defineret i artikel 3, nr. 3)**, overdrages organer eller selskaber, der ikke selv udfører nogen form for jernbanetransport. Uanset strukturform skal det fremgå, at denne målsætning er opfyldt. **Med hensyn til forvaltning af trafikken på nettet er det dog vigtigt, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere samarbejder effektivt.**

~~Bilag II kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.~~

Medlemsstaterne kan imidlertid overdrage ansvaret for at bidrage til udviklingen af jernbaneinfrastrukturen, f.eks. gennem investeringer, vedligeholdelse og finansiering, til jernbanevirksomheder eller ethvert andet organ.

2. Hvis infrastrukturforvalteren ikke er uafhængig af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation eller beslutningstagning, varetages de funktioner, der er beskrevet i kapitel IV, afdeling 3 og 4, af henholdsvis et afgiftsorgan og et tildelingsorgan, som er uafhængige af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning.

3. Når der i bestemmelserne i kapitel IV, afdeling 2 og 3, henvises til en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner, henvises der også til opkrævningsorganet eller tildelingsorganet inden for hver deres kompetenceområder.

3a. Kommissionen skal senest den 31. december 2012 forelægge et forslag til direktiv med bestemmelser om adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed samt et forslag om at åbne det indenlandske marked for personbefordring med jernbane, der ikke forringer jernbanetransporttjenesternes kvalitet og sikrer forpligtelserne til offentlig tjenesteydelse. [Ændring 54 og 137]

AFDELING 3

Finansiell sanering

Artikel 8

Sund finansiering af infrastrukturforvaltningen

1. Medlemsstaterne skal udvikle den nationale jernbaneinfrastruktur, idet de i givet fald tager hensyn til Unionens samlede behov. Med henblik herpå offentliggør de ~~senest to år efter dette direktivs ikrafttræden~~ **... (*) og efter høring af de berørte parter og interessenter, herunder lokale og regionale myndigheder, fagforeninger, industriforbund og repræsentanter for brugere,** en udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen med henblik på at opfylde fremtidige mobilitetsbehov på grundlag af en sund og bæredygtig finansiering af jernbanesystemet. Strategien skal dække en periode på mindst ~~fire~~ **syv år** og skal kunne forlænges.

2. **Når indtægterne ikke er tilstrækkelige til at dække infrastrukturforvalterens finansieringsbehov, og uden at dette berører afgiftsbestemmelserne i dette direktivs artikel 31 og 32, tildeler** medlemsstaterne ~~kan desuden~~ under overholdelse af ~~traktatens~~ artikel 93, 107 og 108 i TEUF **tildeler** infrastrukturforvalteren tilstrækkelige finansielle midler i forhold til dennes opgaver, infrastrukturens dimension og de finansielle behov, navnlig til dækning af nyinvesteringer.

(*) To år efter dette direktivs ikrafttræden.

Onsdag den 16. november 2011

3. Inden for rammerne af medlemsstaternes overordnede politik og under hensyntagen til den udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, der er nævnt i stk. 1, vedtager infrastrukturforvalteren en virksomhedsplan, som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse, tilvejebringelse og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiell balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger. Infrastrukturforvalteren sikrer, at ansøgerne høres **uden forskelsbehandling**, før ~~virksomhedsplanen~~ **investeringsplanen** godkendes, **for så vidt angår betingelserne for adgang og anvendelse samt karakteren, tilvejebringelsen og udviklingen af infrastrukturen**. Det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan afgiver en ikke-bindende udtalelse om, hvorvidt ~~der i virksomhedsplaner hensigtsmæssig til at opfylde disse målsætninger~~ **diskrimineres mellem ansøgerne**.

4. Medlemsstaterne sikrer, at ~~infrastrukturforvalters~~ **infrastrukturforvalterens** regnskaber under normale forretningsvilkår og over en periode på højst ~~tre år~~ **to år** som et mindstemål udviser balance mellem på den ene side indtægterne fra infrastrukturafgifter, overskud af andre forretningsaktiviteter, **tilskud fra private kilder, der ikke refunderes**, og statsfinansiering, **herunder forskud fra staten, når det er relevant**, og på den anden side udgifterne til infrastrukturen, ~~herunder forskud fra staten~~ **bæredygtig finansiering af fornyelsen af langsigtede aktiver**, når det er relevant. [Ændring 55]

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

Artikel 9

Gennemsigtig gældslettelse

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

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

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

3. Stk. 1 og 2 gælder ikke for gæld eller skyldige renter på sådan gæld, som virksomhederne har optaget ~~efter den 15. marts 2001 eller efter datoen for tiltrædelse af Unionen for så vidt angår medlemsstater, der er tiltrådt Unionen efter den 15. marts 2001~~ **den ... (*)**. [Ændring 56]

AFDELING 4

Adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester

Artikel 10

Betingelser for adgang til jernbaneinfrastruktur

1. Jernbanevirksomheder, der er omfattet af dette direktiv, tildeles adgang på retfærdige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår til alle medlemsstaters infrastruktur med henblik på udførelse af alle former for jernbanegodstransport. Dette skal omfatte sporadgang til havne.

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Onsdag den 16. november 2011

2. Jernbanevirksomheder, som er omfattet af dette direktiv, får ret til adgang til infrastrukturen i samtlige medlemsstater med henblik på at udføre international passagertransport. Under en international passagertransport har jernbanevirksomhederne ret til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

Senest den 31. december 2011 indrømmes der ret til adgang til infrastrukturen i de medlemsstater, hvor international passagertransport med jernbane udgør over halvdelen af den del af jernbanevirksomhedernes omsætning, der vedrører passagerer.

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

Betingelserne for adgang til jernbaneinfrastruktur må under ingen omstændigheder resultere i, at det er umuligt for passagererne at opnå information om eller købe billet til en rejse fra en lokalitet til en anden, uanset antallet af jernbanevirksomheder, der helt eller delvist udbyder passagertransporttjenester mellem de to lokaliteter. [Ændring 57]

Kommissionen ~~kan vedtage~~ **vedtager på grundlag af den erfaring, som tilsynsorganerne har opnået, senest ... (*)** gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af dette stykke. Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med **undersøgelsesproceduren i** artikel 64, stk. 3. [Ændring 58]

Artikel 11

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

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

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

- a) den eller de kompetente myndigheder, som indgik kontrakten om offentlig tjeneste
- b) enhver anden berørt kompetent myndighed, som har ret til at begrænse adgangen i henhold til denne artikel
- c) infrastrukturforvalteren
- d) den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig tjeneste.

(*) 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Onsdag den 16. november 2011

De kompetente myndigheder og de jernbanevirksomheder, der varetager den offentlige tjeneste, forelægger det eller de relevante tilsynsorganer de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå til en afgørelse. Det relevante tilsynsorgan vurderer de forelagte oplysninger og hører om nødvendigt alle relevante parter og underretter de relevante parter om sin begrundede afgørelse inden for en forud fastsat rimelig frist og under alle omstændigheder senest to måneder **senest en måned** efter at have modtaget alle relevante oplysninger **modtagelsen af den anmodning, der er nævnt i første afsnit.**

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

- a) den eller de relevante kompetente myndigheder
- b) infrastrukturforvalteren
- c) den jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste
- d) den jernbanevirksomhed, som ansøger om markedsadgang.

4. Kommissionen ~~kan vedtage~~ **vedtager på grundlag af den erfaring, som tilsynsorganerne har opnået, senest ... (*)** gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af stk. 1, 2 og 3 ~~i denne artikel~~. Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med **undersøgelsesproceduren i** artikel 64, stk. 3. **[Ændring 60]**

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

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

Artikel 12

Opkrævning af afgift af jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport

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

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

2. Afgiften har til formål at yde myndigheden kompensation for forpligtelsen til at yde offentlig tjeneste, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, som er indgået i overensstemmelse med EU-retten. Det afgiftsprovenu, der udbetales som kompensation, må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af de relevante forpligtelser til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af nævnte forpligtelser.

(*) 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Onsdag den 16. november 2011

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

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

Kommissionen foretager en komparativ analyse af metoderne til fastsættelse af afgifternes størrelse i medlemsstaterne med henblik på at fastlægge en ensartet beregningsmetode til fastsættelse af afgifternes størrelse. [Ændring 61]

Artikel 13

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

1. ~~Jernbanevirksomheder er~~ **Infrastrukturforvaltere skal** uden forskelsbehandling ~~berettigede til~~ **levere** de minimumsadgangsydelser **til alle jernbanevirksomhederne**, der er fastlagt i bilag III, punkt 1.

2. ~~Ydelserne~~ **Faciliteterne** i bilag III, punkt 2, **herunder sporadgang, samt tjenesterne i disse faciliteter** leveres **til alle jernbanevirksomheder** af alle operatører af servicefaciliteter uden forskelsbehandling, **under overvågning af tilsynsorganet, jf. artikel 56.**

Hvis operatøren af servicefaciliteten **en af de i bilag III, punkt 2, nævnte servicefaciliteter** tilhører et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på mindst et af de jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal operatøren være organiseret på en sådan måde, at den er uafhængig af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning. **Operatøren af en servicevirksomhed og dette organ/denne virksomhed skal have særskilte regnskaber, herunder separate balancer og driftsregnskaber.**

Ansøgninger fra jernbanevirksomheder om adgang til servicefaciliteten **skal besvares inden for en frist, som fastsættes af den nationale regulerende myndighed, og** må kun afvises, hvis der findes levedygtige alternativer, der gør det muligt at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på samme rute på økonomisk acceptable vilkår. ~~Det er~~ **Hvis** operatøren af servicefaciliteten, ~~som afviser at give adgang til servicefaciliteten,~~ skal bevise, at der findes **han foreslå** et **økonomisk og teknisk** levedygtigt alternativ **og begrunde sit afslag skriftligt. Afslaget forpligter ikke operatøren af faciliteten til at foretage investeringer i ressourcer eller faciliteter for at imødekomme alle ansøgninger fra jernbanevirksomheder.**

Når operatøren af servicefaciliteten støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger den så vidt muligt at imødekomme alle krav. Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af påviste behov, skal tilsynsorganet, jf. artikel 55, på eget initiativ eller på grundlag af en klage **fra en ansøger** træffe hensigtsmæssige foranstaltninger, **under hensyntagen til behovene hos alle berørte parter**, for at sikre, at en passende del af kapaciteten forbeholdes andre jernbanevirksomheder end dem, der udgør en del af det organ eller den virksomhed, som facilitetsoperatøren tilhører. Imidlertid kan nybyggede vedligeholdelsesfaciliteter eller andre tekniske faciliteter, som er udviklet til specifikt nyt rullende materiel, **højhastighedsmateriel som anført i Kommissionens beslutning 2008/232/EF af 21. februar 2008 om en teknisk specifikation for interoperabilitet for delsystemet rullende materiel i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ⁽¹⁾**, forbeholdes en enkelt jernbanevirksomhed i en periode på **10 år** fra det tidspunkt, hvor deres drift startes.

⁽¹⁾ EUT L 84 af 26.3.2008, s. 132.

Onsdag den 16. november 2011

Når servicefaciliteten ikke har været benyttet i mindst ~~to på hinanden følgende år~~ **ét år, og der over for operatøren af en sådan facilitet har været udvist interesse fra jernbanevirksomheders side for at få adgang til denne facilitet med grundlag i påviste behov**, skal ejeren offentliggøre, at driften af faciliteten **i sin helhed eller delvist** kan leases eller lejes **til anvendelse i forbindelse med aktiviteter med relation til jernbanesektoren, medmindre operatøren af en sådan facilitet påviser, at en igangværende omstillingsproces forhindrer en jernbanevirksomheds anvendelse af den.**

3. Hvis ~~infrastrukturforvalteren~~ **operatøren af servicefaciliteten** tilbyder nogle af de tjenesteydelser, der i bilag III, punkt 3, er beskrevet som ekstra ydelser, skal han på anmodning levere dem uden forskelsbehandling til alle jernbanevirksomheder, der ansøger herom.

4. Jernbanevirksomheder kan anmode infrastrukturforvalteren eller ~~andre leverandører~~ **operatører af servicefaciliteter** om en række andre hjælpeydelser, der i bilag III, punkt 4, er anført som sådanne. Infrastrukturforvalteren er ikke forpligtet til at levere disse tjenesteydelser.

5. ~~Bilag III kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.~~ **[Ændring 62 og 162]**

AFDELING 5

Grænseoverskridende aftaler

Artikel 14

Generelle principper for grænseoverskridende aftaler

1. ~~Enhver bestemmelse i Medlemsstaterne sikrer, at de~~ grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater, ~~der, som de indgår i, ikke~~ forskelsbehandler **visse** jernbanevirksomheder eller ~~begrænser~~ **udgør begrænsninger for** jernbanevirksomhedernes ret til frit at forestå grænseoverskridende tjenesteydelser, ~~bortfalder hermed.~~ **[Ændring 63]**

Kommissionen underrettes om disse aftaler. Kommissionen undersøger, om aftalerne er i overensstemmelse med dette direktiv, og afgør efter ~~proceduren i henhold til~~ rådgivningsproceduren i artikel 64, stk. 2, om de dertil knyttede aftaler fortsat må gælde. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.

2. Forhandlingerne om og gennemførelsen af grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater og tredjelande skal være omfattet af en samarbejdsprocedure mellem medlemsstaterne og Kommissionen, uden at dette berører kompetencefordelingen mellem Unionen og medlemsstaterne i henhold til EU-retten.

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger ~~med, der præciserer de nærmere procedureregler for anvendelsen af dette stykke~~ **bestemmelser for den samarbejdsprocedure, der er omhandlet i det foregående afsnit.** Sådanne ~~foranstaltninger~~ **gennemførelsesforanstaltninger**, til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i ~~overensstemmelse med artikel 63, stk. 3 efter rådgivningsproceduren i artikel 64, stk. 2.~~ **[Ændring 64]**

AFDELING 6

Kommissionens overvågningsopgaver

Artikel 15

Anvendelsesområde for markedsovervågningen

1. Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger til at overvåge de tekniske, **sociale** og økonomiske vilkår og markedsudviklingen, **herunder beskæftigelsesudviklingen, samt overholdelsen af den relevante EU-lovgivning**, inden for den europæiske jernbanetransport.

Onsdag den 16. november 2011

2. I den forbindelse inddrager Kommissionen repræsentanter for medlemsstaterne, **herunder repræsentanter for de i artikel 55 omhandlede tilsynsorganer** og de berørte sektorer, herunder **de berørte lokale og regionale myndigheder, arbejdsmarkedets parter i jernbanesektoren og** brugerne, i sit arbejde, for at de bedre kan overvåge udviklingen i jernbanesektoren og på markedet, evaluere følgerne af de vedtagne foranstaltninger og analysere virkningerne af de foranstaltninger, Kommissionen har planlagt. **Kommissionen inddrager også Det Europæiske Jernbaneagentur, når det er relevant.**

3. Kommissionen skal overvåge anvendelsen af nettet og udviklingen af rammebetingelserne i jernbanesektoren, navnlig infrastrukturafgifter, kapacitetstildeling, investeringer i jernbaneinfrastruktur, udvikling i jernbanetransportydelseernes priser og kvalitet, jernbanetransportydelse, der er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste, udstedelse af licenser samt graden af **markedsåbning, beskæftigelsesvilkår og sociale vilkår samt graden af** harmonisering, **især på området for sociale rettigheder**, mellem **og inden for** medlemsstaterne. ~~Den skal sikre et aktivt samarbejde mellem de berørte tilsynsorganer i medlemsstaterne.~~

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

- a) udviklingen af det indre marked inden for jernbanetransport **og jernbanerelaterede tjenesteydelser, herunder graden af markedsåbning**
- b) rammebetingelserne, bl.a. for offentlig passagertransport med jernbane

ba) udviklingen i beskæftigelsesvilkårene, arbejdsvilkårene og de sociale vilkår i sektoren

- c) situationen for det europæiske jernbanenet
- d) anvendelsen af adgangsrettigheder
- e) hindringer for mere effektiv jernbanetransport
- f) infrastrukturbegrænsninger
- g) behovet for lovgivning.

5. Med henblik på Kommissionens markedsovervågning forelægger medlemsstaterne hvert år **følgende oplysninger og** de oplysninger, der er angivet i bilag IV, samt alle andre nødvendige data, som Kommissionen måtte anmode om:

- a) **udviklingen i jernbanetransportresultater og kompensation for offentlige serviceforpligtelser (OSF)**
- b) **graden af markedsåbning og retfærdig konkurrence i hver medlemsstat samt jernbanevirksomhedernes samlede andel af de samlede transportresultater**
- c) **tilsynsorganers ressourcer og aktiviteter, der anvendes i forbindelse med dissens rolle som klageinstanser**
- d) **de relevante udviklinger hvad angår omstrukturering af de eksisterende jernbanevirksomheder og vedtagelse/gennemførelse af nationale transportstrategier for de foregående år**

Onsdag den 16. november 2011

- e) *de vigtige uddannelsesinitiativer/-foranstaltninger på jernbanetransportområdet, der er sket i en medlemsstat i det foregående år*
- f) *beskæftigelsen og de sociale forhold for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder, der er aktive i jernbanesektoren ved udgangen af det foregående år*
- g) *investeringerne i højhastighedsjernbanenetværket i det foregående år*
- h) *jernbanenettets længde ved udgangen af det foregående år*
- i) *sporadgangsafgifterne i det foregående år*
- j) *tilstedeværelsen af en præstationsordning, der er etableret i overensstemmelse med artikel 35 i dette direktiv*
- k) *antallet af aktive licenser udstedt af den kompetente nationale myndighed*
- l) *status for indførelsen af European Rail Traffic Management System (ERTMS)*
- m) *antallet af hændelser, ulykker og alvorlige ulykker i henhold til med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU ⁽¹⁾, der fandt sted på netværket i det foregående år*
- n) *anden relevant udvikling*
- o) *udviklingen på vedligeholdelsesmarkederne og graden af åbning af vedligeholdelsesmarkederne.*

Bilag IV kan ændres efter proceduren i **artikel 60a** på baggrund grundlag af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60 de opnåede erfaringer **for at ajourføre de oplysninger, der er nødvendige for overvågningen af jernbanemarkedet.** [Ændring 65]

KAPITEL III

UDSTEDELSE AF LICENSER TIL JERNBANEVIRKSOMHEDER

AFDELING 1

Licensudstedende organ

Artikel 16

Organ med ansvar for udstedelse af jernbanelicenser

Hver medlemsstat udpeger det organ, der er ansvarligt for at udstede licenser og for at opfylde forpligtelserne i henhold til dette kapitel.

Det udpegede organ må ikke selv udføre jernbanetransport og skal være uafhængigt af virksomheder eller enheder, der udfører jernbanetransport.

⁽¹⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.

Onsdag den 16. november 2011

AFDELING 2

Betingelser for opnåelse af en licens

Artikel 17

Generelle krav

1. En jernbanevirksomhed kan ansøge om licens i den medlemsstat, hvor den er etableret, forudsat at medlemsstater eller statsborgere i medlemsstaterne samlet ejer mere end 50 % af den pågældende jernbanevirksomhed og effektivt kontrollerer den, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale med et tredjeland, som Den Europæiske Union er part i.
2. Medlemsstaterne må ikke udstede licens eller forlænge gyldigheden deraf, hvis de finder, at kravene i dette kapitel ikke er opfyldt.
3. En jernbanevirksomhed, der opfylder kravene i dette kapitel, kan få udstedt licens.
4. En jernbanevirksomhed må ikke udføre transport med jernbane i henhold til dette kapitel, medmindre den er i besiddelse af licens til den pågældende form for ydelse.

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

5. Kommissionen kan vedtage **vedtager** gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler for anvendelsen af denne artikel, herunder anvendelsen af en fælles model for licensen **i overensstemmelse med kravene i afsnit 2. Sådanne foranstaltninger gennemførelsesforanstaltninger** til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3 **efter rådgivningsproceduren i artikel 64, stk. 2. [Ændring 66]**

Artikel 18

Betingelser for opnåelse af en licens

Enhver jernbanevirksomhed skal, allerede inden den påbegynder driften, over for vedkommende medlemsstats licensudstedende myndigheder kunne godtgøre, at den til enhver tid kan opfylde de nærmere krav om hæderlighed, finansiell kapacitet og faglig kompetence samt dækning af erstatningsansvar, som er anført i artikel 19-22.

De enkelte ansøgere skal med henblik på disse krav stille alle relevante oplysninger til rådighed.

Artikel 19

Krav om hæderlighed

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

- a) ikke er blevet idømt straf for alvorlige overtrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold
- b) ikke er blevet erklæret konkurs

Onsdag den 16. november 2011

- c) ikke er blevet dømt for alvorlige overtrædelser af særlige lovbestemmelser på transportområdet
- d) ikke er blevet dømt for ~~alvorlige eller gentagne~~ **noget** overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om sikkerhed, **sikkerhed** og sundhed på arbejdspladsen og forpligtelser i henhold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, der ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer. [Ændring 67]

Artikel 20

Krav om finansiel kapacitet

1. Kravene vedrørende finansiel kapacitet er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der ansøger om licens, kan godtgøre, at den er i stand til at opfylde sine aktuelle og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, for ~~en tolv måneders~~ periode på 12 måneder. **Den licensudstedende myndighed vurderer den finansielle kapacitet på grundlag af en jernbanevirksomheds årsregnskab eller, for så vidt en licensansøgende virksomhed ikke kan fremlægge et årsregnskab, på grundlag af en redegørelse for dens balance.** [Ændring 68]

2. En licensansøgning skal med henblik på disse krav ~~mindst være ledsaget af de i bilag V omhandlede indeholde detaljerede~~ oplysninger **om følgende aspekter:**

- a) *disponible likvide midler, herunder bankindeståender og træk på kassekreditter og lån*
- b) *midler og aktiver, der kan frigøres som sikkerhedsstillelse*
- c) *driftskapital*
- d) *relevante udgifter, herunder anskaffelsesudgifter til eller afdrag på køretøjer, grunde, fast ejendom, anlæg og rullende materiel*
- e) *tredjemands rettigheder over virksomhedens formue*
- f) *skatter og bidrag til sociale ordninger.* [Ændring 69]

3. **Den licensudstedende myndighed anser ikke en ansøger for at have den fornødne finansielle kapacitet, hvis den skylder betydelige beløb i skat eller socialsikringsbidrag, der er en følge af virksomhedens drift.** [Ændring 70]

4. **Den licensudstedende myndighed kan navnlig kræve, at der fremlægges en revisionserklæring og behørig dokumentation fra bank, sparekasse eller autoriseret revisor. Dokumentationen skal indeholde oplysninger om de i stk. 2, litra a) til f) omhandlede aspekter.** [Ændring 71]

~~Bilag V kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.~~ [Ændring 72]

Artikel 21

Krav om faglig kompetence

Kravene til faglig kompetence er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der søger licens, kan påvise, at den har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden eller erfaring, der er nødvendig for at føre sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i licensen. **Virksomheden godtgør også på ansøgningstidspunktet, at den er indehaver af et sikkerhedscertifikat i henhold til artikel 10 i direktiv 2004/49/EF.** [Ændring 73]

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 22

Krav om erstatningsansvar

En jernbanevirksomhed skal være tilstrækkeligt forsikret eller have truffet tilsvarende foranstaltninger til i henhold til national og international lovgivning at kunne dække sit erstatningsansvar i tilfælde af uheld, særlig med hensyn til fragt og post samt over for tredjemand, jf. dog bestemmelserne i kapitel III i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser ⁽¹⁾. **Niveauet for den dækning, der skønnes hensigtsmæssig, kan differentieres for at tage hensyn til særlige tjenester, især jernbanedrift til kulturelle formål eller af hensyn til kulturarven, som finder sted på det offentlige jernbanenet.** [Ændring 140]

AFDELING 3

Licensens gyldighed

Artikel 23

Område- og tidsmæssig gyldighed

1. En licens er gyldig på hele Unionens område.
2. En licens er gyldig, så længe jernbanevirksomheden opfylder forpligtelserne i dette kapitel. Den licensudstedende myndighed kan dog bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering med jævne mellemrum. I så tilfælde skal den fornyede vurdering foretages mindst hvert femte år.
3. Særlige vilkår vedrørende suspension eller tilbagekaldelse af licensen kan fremgå af selve licensen.

Artikel 24

Midlertidig licens, suspension og godkendelse

1. Hvis der er alvorlig tvivl om, hvorvidt en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt licens, opfylder kravene i afdeling 2 og 3 i dette kapitel, særlig kravene i artikel 18, kan den licensudstedende myndighed til enhver tid kontrollere, om kravene overholdes.

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

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

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

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

⁽¹⁾ EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14.

Onsdag den 16. november 2011

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

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

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

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

8. Når den licensudstedende myndighed har suspenderet, tilbagekaldt eller ændret en licens, underretter den pågældende medlemsstat straks Kommissionen herom. Kommissionen underretter omgående de øvrige medlemsstater.

Artikel 25

Procedure for licensudstedelse

1. Procedurerne for licensudstedelser offentliggøres af den berørte licensudstedende myndighed, som underretter Det Europæiske Jernbaneagentur herom.

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

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

KAPITEL IV

OPKRÆVNING AF AFGIFTER FOR BRUG AF JERNBANEINFRASTRUKTUR OG TILDELING AF JERNBANEINFRASTRUKTURKAPACITET

AFDELING 1

Generelle principper

Artikel 26

Effektiv udnyttelse af infrastrukturkapacitet

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

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 27

Netvejledning

1. Efter høring af de berørte parter, herunder tilsynsorganet, jf. artikel 55, udarbejder og offentliggør infrastrukturforvalteren en netvejledning, der skal kunne anskaffes mod betaling af en afgift, som ikke må overstige udgivelsesomkostningerne. Netvejledningen offentliggøres på mindst to af Unionens officielle sprog, **hvoraf det ene skal være engelsk**. Netvejledningens indhold skal stilles gratis til rådighed i elektronisk format via Det Europæiske Jernbaneagenturs webportal. [Ændring 75]

2. I netvejledningen redegøres der for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder. Den indeholder **følgende** oplysninger om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur og til servicefaciliteter. ~~Netvejledningens indhold er fastlagt i bilag VI:~~

- a) **et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, og om betingelserne for adgang til denne**
- b) **et afsnit om afgiftsprincipper og tariffer**
- c) **et afsnit om principperne og kriterierne for kapacitetstildeling. Operatører af servicefaciliteter, som ikke kontrolleres af infrastrukturforvalteren, skal forelægge oplysninger om afgifter for adgang til faciliteten og for leveringen af tjenester, samt oplysninger om de tekniske adgangsbetingelser, som skal anføres i netvejledningen**
- d) **et afsnit med oplysninger om ansøgning om en licens, jf. artikel 25, og jernbanesikkerhedscertifikater, der udstedes i overensstemmelse med direktiv 2004/49/EF.**
- e) **et afsnit med oplysninger om procedurer for tvistbilæggelse og klager vedrørende spørgsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester samt den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 35**
- f) **et afsnit med oplysninger om adgang til og afgifter for servicefaciliteter, jf. bilag III**
- g) **en aftalemodel med henblik på indgåelsen af rammeaftaler mellem en infrastrukturforvalter og en ansøger i overensstemmelse med artikel 42.**

Oplysningerne i netvejledningen skal ajourføres årligt og være i overensstemmelse med eller henvide til de infrastrukturregistre, der skal offentliggøres i henhold til artikel 35 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ⁽¹⁾. Brugere skal så hurtigt som muligt oplyses om infrastruktur, der ikke vedligeholdes ordentligt, og som er af dalende kvalitet.

Kommissionen kan efter proceduren i artikel 60a ændre og præcisere oplysningerne i litra a) til g) i overensstemmelse med bilag VI på grundlag af de opnåede erfaringer. [Ændring 76]

Bilag IV kan ændres efter proceduren i artikel 60a på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60 de opnåede erfaringer.

⁽¹⁾ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

Onsdag den 16. november 2011

3. Netvejledningen ajourføres og ændres i nødvendigt omfang.
4. Netvejledningen offentliggøres mindst fire måneder inden udløbet af fristen for ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

Artikel 28

Aftaler mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere

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

AFDELING 2

Afgifter for infrastruktur og tjenesteydelser

Artikel 29

Fastsættelse, opkrævning og inddrivelse af afgifter

1. Medlemsstaterne fastlægger en afgiftsramme under overholdelse af kravet om forvaltningsmæssig uafhængighed i artikel 4.

Under iagttagelse af kravet om forvaltningsmæssig uafhængighed fastsætter medlemsstaterne også de nærmere regler for afgifterne eller overdrager beføjelserne hertil til infrastrukturforvalteren.

Medlemsstaterne sikrer, at afgiftsrammen og -reglerne offentliggøres i netvejledningen.

Med forbehold af kravet om forvaltningsmæssig uafhængighed i artikel 4, og forudsat at denne ret er direkte afledt af forfatningsretten mindst to år før datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv, må det nationale parlament kontrollere og, når relevant, revidere det afgiftsniveau, der er fastlagt af infrastrukturforvalteren. En sådan eventuel kontrol skal sikre, at afgifterne overholder dette direktiv og de etablerede rammer og regler for opkrævning. [Ændring 141/rev]

Infrastrukturforvalteren fastlægger og opkræver afgiften for brugen af infrastruktur.

2. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om at muliggøre anvendelsen af effektive afgiftsordninger for drift af togtrafik, der går over mere end ét infrastrukturnet. Infrastrukturforvalterne skal især søge at sikre, at den internationale jernbanetransport har den størst mulige konkurrenceevne, og at jernbanenetet udnyttes effektivt.

Medlemsstaterne skal sikre, at repræsentanter for infrastrukturforvaltere, hvis afgørelser vedrørende afgifter har virkninger for anden infrastruktur, slutter sig sammen **i fællesskab** for at koordinere afgiftsopkrævningen eller for at opkræve afgifter for brugen af den relevante infrastruktur på internationalt niveau. [Ændring 77]

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

Onsdag den 16. november 2011

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

5. En infrastrukturforvalter behandler forretningsmæssige oplysninger fra ansøgere fortroligt.

Artikel 30

Infrastrukturuomkostninger og -regnskaber

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

2. Medlemsstaterne sikrer, at stk. 1 efterkommes ved en kontraktmæssig aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren af mindst ~~en års~~ **syv års** gyldighed, hvori er fastsat bestemmelser for statsfinansiering.

3. Vilkårene for kontrakten og strukturen af de beløb, der udbetales som finansiering til infrastrukturforvalteren, vedtages på forhånd for hele kontraktperioden.

De grundlæggende principper og parametre for sådanne aftaler er angivet i bilag VII, ~~som kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.~~

Medlemsstaterne skal høre de berørte parter mindst én måned, før aftalen undertegnes, og offentliggøre den senest en måned efter indgåelsen.

Infrastrukturforvalteren sikrer, at virksomhedsplanen er i overensstemmelse med bestemmelserne i den kontraktmæssige aftale.

~~Det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan vurderer, om infrastrukturforvalterens mellem-til langsigtede indtægter er hensigtsmæssige til at opfylde de aftalte præstationsmål, og fremsætter relevante anbefalinger mindst en måned, før aftalen undertegnes.~~

~~Den kompetente myndighed skal give tilsynsorganet sine begrundelser, hvis den påtænker ikke at følge disse anbefalinger. [Ændring 78]~~

4. Infrastrukturforvalterne udarbejder og opretholder en opgørelse over de aktiver, de forvalter, som skal indeholde deres løbende værdiansættelse samt specifikke oplysninger om udgifter til fornyelse og opgradering af infrastrukturen.

5. Infrastrukturforvalteren og operatøren af servicefaciliteter fastlægger en metode for en forholdsmæssig fordeling af omkostningerne i forbindelse med de forskellige tjenesteydelser, der tilbydes i overensstemmelse med bilag III, og med typerne af jernbanekøretøjer, på grundlag af den mest nøjagtige foreliggende viden om, hvad der har forårsaget omkostningerne, og de afgiftsprincipper, der er omhandlet i artikel 31. Medlemsstaterne kan kræve forhåndsgodkendelse. Denne metode skal ajourføres af og til, således at den svarer til den bedste internationale praksis.

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 31

Afgiftsprincipper

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

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

3. Med forbehold af stk. 4 eller 5 i denne artikel eller artikel 32 fastsættes afgifterne for minimumsadgangsydelserne som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten i overensstemmelse med bilag VIII, punkt 1.

Bilag VIII, punkt 1, kan ændres efter proceduren i **artikel 60a** på baggrund grundlag af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60 de opnåede erfaringer.

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

5. ~~Når det i henhold til EU-lovgivningen er tilladt at opkræve afgifter for omkostninger ved støjgener fra vejgodstransport, skal~~ Infrastrukturafgifterne ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener, der er forårsaget af togdriften i overensstemmelse med bilag VIII, punkt 2. **Denne ændring af infrastrukturafgifterne giver mulighed for kompensation for investeringer i modernisering af jernbanekøretøjer med den mest økonomisk levedygtige bremseteknologi med lavt støjniveau. Medlemsstaterne sikrer, at indførelsen af sådanne differentierede afgifter ikke påvirker infrastrukturforvalterens finansielle ligevægt i negativ retning. Reglerne for EU-medfinansiering skal ændres, således at medfinansiering tillades ved modernisering af rullende materiel med henblik på at nedbringe støjemissioner som det allerede er tilfældet med ERTMS.**

Bilag VIII, punkt 2, kan ændres efter proceduren i **artikel 60a** på baggrund grundlag af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60 de opnåede erfaringer, navnlig for at specificere elementerne i de differentierede infrastrukturafgifter, **forudsat at dette ikke fører til konkurrenceforvriddning inden for jernbanetransportsektoren, eller i forhold til landevejstransport, til skade for jernbanetransporten.**

Infrastrukturafgifterne kan ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved andre miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften, og som ikke er omhandlet i bilag VIII, punkt 2. En sådan ændring, som kan sikre internaliseringen af eksterne omkostninger ved luftforurenende stoffer, der er udledt som følge af togdriften, skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning.

Opkrævning af afgifter for andre miljøomkostninger, der resulterer i en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter, er således kun tilladt, hvis sådanne afgifter ~~er tilladt~~ **anvendes** i EU-lovgivningen for vejgodstransport. Hvis opkrævningen af afgifter for disse miljøomkostninger for vejgodstransport ikke er tilladt i EU-lovgivningen, må den nævnte ændring ikke resultere i, at der samlet sker nogen ændring i infrastrukturforvalterens indtægter.

Onsdag den 16. november 2011

Hvis opkrævningen af afgifter for miljøomkostninger resulterer i ekstra indtægter, afgør medlemsstaterne, hvordan indtægterne skal anvendes **til gavn for transportsystemerne**. De relevante myndigheder skal opbevare de oplysninger, der er nødvendige for at sikre, at miljøafgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver regelmæssigt disse oplysninger til Kommissionen. [Ændring 79]

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

7. Leveringen af ydelserne i bilag III, punkt 2, er ikke omfattet af denne artikel. Under alle omstændigheder må afgiften for sådanne tjenesteydelser ikke overstige omkostningen ved at levere dem samt en rimelig fortjeneste.

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

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

10. Operatøren af faciliteten for levering af de ydelser, der er anført i bilag III, punkt 2, 3 og 4, forsyner infrastrukturforvalteren med de oplysninger om afgifter, der skal figurere i netvejledningen i henhold til artikel 27.

Artikel 32

Undtagelser fra afgiftsprincipperne

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

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

Inden godkendelsen af, at der opkræves sådanne tillæg, skal en medlemsstat sikre, at infrastrukturforvalteren vurderer deres relevans for specifikke markedssegmenter. Infrastrukturforvalternes liste over markedssegmenter skal som minimum indeholde følgende tre segmenter: godstransport, passagertransport inden for rammerne af en kontrakt om offentlig tjeneste samt anden passagertransport. Infrastrukturforvaltere kan endvidere foretage en sontring mellem markedssegmenter.

De markedssegmenter, hvor der ikke aktuelt drives jernbanedrift, men hvor der er mulighed for, at jernbanevirksomheder vil tilbyde tjenester i løbet af afgiftssystemets gyldighedsperiode, skal også defineres. Infrastrukturforvalteren inkluderer ikke et tillæg i afgiftssystemet for disse markedssegmenter.

Onsdag den 16. november 2011

Listen over markedssegmenter offentliggørelse i netvejledningen og revideres mindst hvert femte år.

~~Disse~~**Yderligere** markedssegmenter fastlægges i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i bilag VIII, punkt 3, ~~efter at tilsynsorganet har godkendt dem. For markedssegmenter, for hvilke der ikke er nogen trafik, må der ikke opkræves tillæg i afgiftsordningerne.~~

~~Bilag VIII, punkt 3, kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.~~

1a. Ved godstransport fra og til tredjelande, der kører på et net, hvor sporvidden er en anden end hovedjernbanenettet i Unionen, kan infrastrukturforvaltere fastsætte højere afgifter for at opnå fuld dækning af de påløbne omkostninger.

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

3. Tog, som er udstyret med ~~det europæiske togkontrollsystem (ETCS)~~, og som kører på linjer, der er udstyret med nationale styringskontrol- og signalsystemer, tilstås en midlertidig reduktion af infrastrukturafgiften i overensstemmelse med bilag VIII, punkt 5. ***Infrastrukturforvalteren skal være i stand til at sikre, at en sådan reduktion ikke fører til indtægtstab. Denne reduktion modregnes ved hjælp af højere afgifter på samme jernbanelinje for tog, som ikke er udstyret med ETCS.***

~~Bilag VIII, punkt 5, kan ændres efter proceduren i artikel 60 på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60~~ de opnåede erfaringer ***for yderligere at fremme ERTMS.***

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

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

Medlemsstaterne kan beslutte at offentliggøre de afgiftsrammer og -regler, der gælder specifikt for international godstransport til og fra tredjelande, der kører på et net, hvor sporvidden er en anden end hovedjernbanenettet i Unionen, med anvendelse af andre instrumenter og frister end dem, der er anført i artikel 29, stk. 1, når dette er nødvendigt for at sikre fair konkurrence. [Ændring 80]

Artikel 33

Rabatter

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

Onsdag den 16. november 2011

2. Med undtagelse af stk. 3 begrænses rabatter til infrastrukturforvalterens faktiske besparelser i administrationsomkostninger. Ved fastsættelsen af rabattens størrelse må der ikke tages hensyn til besparelser, som allerede er internaliseret i afgiften.
3. Infrastrukturforvalterne kan indføre ordninger for særlig trafik, der er til rådighed for alle brugere af infrastrukturen, i form af tidsbegrænsede rabatter for at fremme udviklingen af nye jernbanetjenester eller rabatter til fremme af anvendelse af linjer, der i væsentlig grad er underudnyttede.
4. Rabatter kan kun vedrøre afgifter, der opkræves for et bestemt afsnit af infrastrukturen.
5. Der skal gælde samme rabatordninger for samme transporttjenester. Rabatordninger anvendes uden forskelsbehandling for alle jernbanevirksomheder.

Artikel 34

Kompensationsordninger for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker

1. Medlemsstaterne kan indføre en tidsbegrænset ordning, der ved brug af jernbaneinfrastruktur kompenserer for de påviseligt udækkede eksterne miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker ved konkurrerende transportformer, såfremt disse omkostninger overstiger de tilsvarende omkostninger ved jernbanetransport.
2. Hvis en jernbanevirksomhed, der modtager kompensation, har en eneret, skal kompensationen ledsages af sammenlignelige fordele for brugerne.
3. Kompensationsmetoderne og beregningerne skal være offentligt tilgængelige. Det er især nødvendigt at kunne dokumentere de specifikke omkostninger ved konkurrerende transportinfrastruktur, der ikke kræves dækket, og at sikre, at ordningen ikke indebærer forskelsbehandling af virksomheder.
4. Medlemsstaterne skal sikre, at ordningen er forenelig med ~~traktatens~~ artikel 93, 107 og 108 i TEUF.

Artikel 35

Præstationsordning

1. Infrastrukturafgiftsordninger skal tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne gennem en præstationsordning. Dette kan omfatte bøder for aktiviteter, der medfører forstyrrelser af nettets drift, kompensation til virksomheder, der lider tab som følge af forstyrrelser, og bonusser som belønning for præstationer, der er bedre end det aftalte.
2. Grundprincipperne for præstationsordningen **omfatter følgende elementer**, ~~som er angivet i bilag VIII, punkt 4,~~ finder anvendelse på hele nettet:
 - a) *for at opnå et aftalt niveau af servicekvalitet og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare aftaler infrastrukturforvalteren efter tilsynsorganets godkendelse med ansøgerne de vigtigste parametre for præstationsordningen, navnlig værdien af forsinkelser og tærsklerne for skyldige betalinger under præstationsordningen vedrørende både individuelle togkørsler og alle en jernbanevirksomheds togkørsler i en given periode*

Onsdag den 16. november 2011

- b) *infrastrukturforvalteren meddeler mindst fem dage før togkørslen jernbanevirksomhederne den køreplan, ud fra hvilken forsinkelser vil blive beregnet*
- c) *med forbehold af de gældende klageprocedurer og bestemmelserne i artikel 50 skal der i tilfælde af tvister om præstationsordningen oprettes et tvistbilæggesystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage*
- d) *en gang om året offentliggør infrastrukturforvalteren det årlige gennemsnitlige servicekvalitetsniveau, jernbanevirksomhederne har opnået, på grundlag af de vigtigste aftalte parametre i præstationsordningen. [Ændring 81]*

Bilag VIII, punkt 4, **som indeholder yderligere elementer vedrørende præstationsordningen**, kan ændres efter proceduren i **artikel 60a** på baggrund grundlag af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i ~~artikel 60~~ de opnåede erfaringer. [Ændring 82]

Artikel 36

Reservationsafgifter

Infrastrukturforvaltere kan opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes. Denne afgift skal tilskynde til effektiv udnyttelse af kapaciteten. ~~Hvis der er mere end én ansøger til en togkanal~~ **to eller flere ansøgere anmoder om overlappende togkanaler**, der skal tildeles inden for rammerne af den årlige køreplanslægning, opkræves der en reservationsafgift **hos den ansøger, som blev tildelt hele eller en del af togkanalen, men som ikke udnyttes.** [Ændring 83]

Infrastrukturforvalterne skal til enhver tid kunne oplyse alle berørte parter om, hvilken infrastrukturkapacitet der allerede er tildelt brugervirksomhederne.

Artikel 37

Samarbejde i forbindelse med afgiftssystemer på mere end ét net

Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om at muliggøre en effektiv anvendelse af tillæg, jf. artikel 32, og præstationsordninger, jf. artikel 35, for trafik, der krydser mere end ét net. For at sikre, at den internationale jernbanetransport har den størst mulige konkurrenceevne, fastlægger infrastrukturforvalterne hensigtsmæssige procedurer, der er undergivet reglerne i dette direktiv.

AFDELING 3

Tildeling af infrastrukturkapacitet

Artikel 38

Rettigheder til kapacitet

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

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

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

Onsdag den 16. november 2011

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

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

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

4. Hvis en ansøger agter at anmode om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre international passagertransport i henhold til artikel 2, underretter han de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer. For at gøre det muligt at vurdere, om formålet med den internationale rute er at befordre passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater, og hvad den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste er, sikrer tilsynsorganerne underretning af enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om passagertransport med jernbane på den rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, af alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 9, stk. 3, og af enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, den internationale passagertransport vedrører.

Artikel 39

Kapacitetstildeling

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

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

Artikel 40

Samarbejde om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét net

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

Medlemsstaterne skal sikre, at repræsentanter for infrastrukturforvaltere, hvis tildelingsbeslutninger har betydning for andre infrastrukturforvaltere, inddrages for at koordinere tildelingen af eller for at tildele al relevant infrastrukturkapacitet på internationalt plan, med forbehold af de specifikke regler i EU-lovgivningen om netværk med fokus på jernbanegodstransport. ***Deltagere i dette samarbejde sikrer, at dets medlemskab, funktionsmåder og alle relevante kriterier, der anvendes til vurdering og tildeling af infrastrukturkapacitet, gøres offentligt tilgængelige.*** De nødvendige repræsentanter for infrastrukturforvaltere fra tredjelande kan inddrages i disse procedurer. [Ændring 85]

Onsdag den 16. november 2011

2. Kommissionen og repræsentanter for de tilsynsorganer, der samarbejder i henhold til artikel 57, underrettes om og indbydes til at deltage som observatører i alle møder, hvor de fælles principper og metoder for tildeling af infrastrukturdrøftes. I tilfælde af it-baserede tildelingssystemer skal tilsynsorganerne modtage tilstrækkelige oplysninger fra disse systemer til, at de kan udføre deres tilsyn i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 56. **[Ændring 86]**

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

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

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

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

Artikel 41

Ansøgere

1. Ansøgninger om infrastrukturkapacitet kan indgives af ansøgere i henhold til dette direktiv. **For at kunne benytte en sådan infrastrukturkapacitet udpeger ansøgerne en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren, i overensstemmelse med artikel 28.** **[Ændring 84]**

2. Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at hans legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav kan kun omfatte en finansiell garanti, som ikke må overstige et passende niveau, der står i rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne.

3. ~~Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med~~ **De** nærmere regler om de kriterier, der skal følges for anvendelsen af stk. 2. ~~Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3, kan ændres efter proceduren i artikel 60a på grundlag af de opnåede erfaringer.~~ **[Ændring 87]**

Artikel 42

Rammeaftaler

1. Med forbehold af traktatens artikel 101, 102 og 106 i TEUF kan der indgås en rammeaftale mellem en infrastrukturforvalter og en ansøger. En sådan rammeaftale specificerer karakteristikaene for den infrastrukturkapacitet, som ansøgeren har behov for og får tilbudt i et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode. Rammeaftalen specificerer ikke en kanal nærmere, men skal være udformet således, at den imødekommer ansøgerens legitime forretningsmæssige behov. En medlemsstat kan kræve en forhåndsgodkendelse af en rammeaftale fra et tilsynsorgan, jf. artikel 55 i dette direktiv.

Onsdag den 16. november 2011

2. Rammeaftaler må ikke udelukke andre ansøgere eller tjenester fra at udnytte den relevante infrastruktur.
3. Vilkårene i en rammeaftale skal kunne ændres eller begrænses for at muliggøre bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen.
4. Rammeaftalen kan omfatte bøder, såfremt det bliver nødvendigt at ændre eller ophæve aftalen.
5. Rammeaftaler indgås i princippet for en periode på fem år og kan forlænges med perioder svarende til deres oprindelige løbetid. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode på over fem år skal være begrundet med tilstedeværelsen af forretningskontrakter, særlige investeringer eller risici.
6. For tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 49, som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun tillades i ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, især hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

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

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

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

Artikel 43

Plan for tildelingsprocessen

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

Bilag IX kan ændres efter proceduren i artikel 60a på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60 de opnåede erfaringer.

2. Infrastrukturforvalterne skal være enige med de øvrige berørte og relevante infrastrukturforvaltere om, hvilke internationale kanaler der skal tages med i køreplanen, før der indledes konsultationer om udkastet til køreplan. Der skal kun foretages justeringer, hvis det er absolut nødvendigt **og behørigt begrundet**. [Ændring 88]

Artikel 44

Ansøgning

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

Onsdag den 16. november 2011

2. Ansøgninger, der vedrører den almindelige køreplan, skal respektere de i bilag IX fastsatte tidsfrister.
3. En ansøger, som har indgået en rammeaftale, indgiver sin ansøgning i overensstemmelse med aftalen.
4. Ansøgere skal ansøge om infrastrukturkapacitet, der går over mere end ét net, ved at indgive ansøgning til en enkelt infrastrukturforvalter. Infrastrukturforvalteren kan derefter på ansøgerens vegne søge om kapacitet hos de andre berørte infrastrukturforvaltere.
5. Infrastrukturforvaltere sikrer, at ansøgere, der ønsker infrastrukturkapacitet, som går over mere end ét net, kan indgive ansøgning direkte til ethvert fælles organ, som infrastrukturforvalterne måtte oprette som f.eks. en one-stop-shop for jernbanekorridorer.

Artikel 45

Planlægning

1. Infrastrukturforvalteren imødekommer i videst muligt omfang alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet, herunder ansøgninger om kanaler, der går over mere end ét net, og tager i videst mulig omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.
2. Infrastrukturforvalteren kan give bestemte transportydelser fortrinsstilling ved planlægningsprocessen og samordningen, jf. dog artikel 47 og 49.
3. Infrastrukturforvalteren hører alle berørte parter om udkastet til køreplan og giver dem mindst en måned til at fremsætte deres synspunkter. Berørte parter omfatter alle, som har ansøgt om infrastrukturkapacitet, samt andre parter, som har bemærkninger til, hvordan køreplanen kan indvirke på deres mulighed for at levere jernbanetransportydelser i køreplansperioden.
4. Infrastrukturforvalteren skal efter anmodning inden for en rimelig frist og i tide for samordningen, jf. artikel 46, gratis stille følgende oplysninger til rådighed for ansøgerne i skriftlig form med henblik på gennemgang:
 - a) kanaler, som alle andre ansøgere har anmodet om for de samme strækninger
 - b) kanaler, som er tildelt alle andre ansøgere, og udestående ansøgninger om kanaler for alle andre ansøgere for de samme strækninger
 - c) kanaler, som er tildelt alle andre ansøgere på de samme strækninger som i den foregående køreplan
 - d) resterende kapacitet, som er til rådighed på de relevante strækninger
 - e) fuldstændige oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildelingen af kapacitet.
5. Infrastrukturforvalteren træffer de nødvendige foranstaltninger til at forsøge at løse påpegede problemer.

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 46

Samordning

1. Hvis der opstår konflikter mellem forskellige ansøgninger under den planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 45, forsøger infrastrukturforvalteren, gennem en samordning af ansøgningerne, at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.
2. Hvis der opstår en situation, der kræver samordning, har infrastrukturforvalteren ret til inden for rimelige grænser at tilbyde infrastrukturkapacitet, der adskiller sig fra den, hvorom der er ansøgt.
3. Infrastrukturforvalteren tilstræber gennem høring af de berørte ansøgere at løse eventuelle konflikter.
4. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for principperne for samordningen. De skal især afspejle vanskeligheden ved at arrangere internationale kanaler og de konsekvenser, ændringer kan få for andre infrastrukturforvaltere.
5. Hvis ansøgninger om infrastrukturkapacitet ikke kan imødekommes uden samordning, tilstræber infrastrukturforvalteren at imødekomme alle ansøgninger gennem samordning.
6. Med forbehold af de foreliggende appelmuligheder og bestemmelserne i artikel 56 skal der i tilfælde af tvister om tildeling af infrastrukturkapacitet oprettes et tvistbilæggesystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for dette system. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

Artikel 47

Overbelastning af infrastrukturen

1. Hvis det efter samordning af ansøgningerne om kanaler og høring af ansøgerne ikke er muligt at imødekomme ansøgninger om infrastrukturkapacitet i tilstrækkeligt omfang, skal infrastrukturforvalteren omgående erklære det afsnit af infrastrukturen, hvor dette har gjort sig gældende, for overbelastet infrastruktur. Det samme gælder for infrastruktur, hvor der i nær fremtid kan forventes knaphed på kapacitet.
2. Hvis infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse i henhold til artikel 50, medmindre en kapacitetsforbedringsplan i henhold til artikel 51 allerede er under gennemførelse.
3. Hvis de afgifter, der er omhandlet i artikel 31, stk. 4, ikke er blevet opkrævet eller ikke har givet et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, kan infrastrukturforvalteren desuden benytte prioriteringskriterier ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.
4. Prioriteringskriterierne skal tage hensyn til en transporttjenestes betydning for samfundet i forhold til enhver anden transporttjeneste, som derved udelukkes.

Med henblik på at sikre, at der i den forbindelse udvikles en tilfredsstillende transporttjeneste, især for at opfylde ~~public servicekravene~~ servicekravene eller for at fremme udviklingen af jernbanespedition, **især international expedition**, kan medlemsstaterne, forudsat det ikke indebærer forskelsbehandling, træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de offentlige transporttjenester prioriteres højere i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet. **[Ændring 89]**

Onsdag den 16. november 2011

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

I forbindelse med disse foranstaltninger og ~~komensationer~~ en sådan compensation skal der også tages hensyn til virkningerne af ovennævnte udelukkelse i andre medlemsstater.

5. ~~Ved fastlæggelsen af~~ Prioriteringskriterierne ~~tages der behørigt hensyn til betydningen af~~ **omfatter** gods-transporttjenester og især internationale godstransporttjenester. [**Ændring 90**]

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

Artikel 48

Ad hoc-ansøgninger

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

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

Artikel 49

Infrastruktur til særlige formål

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

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

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

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

Artikel 50

Kapacitetsanalyse

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

Onsdag den 16. november 2011

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

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

Artikel 51

Kapacitetsforbedringsplan

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

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

Planen skal afdække

- a) årsagerne til overbelastningen
- b) den forventede fremtidige trafikudvikling
- c) begrænsningerne for infrastrukturudviklingen
- d) mulighederne for og omkostningerne ved at forøge kapaciteten, herunder forventede ændringer i adgangsafgifter.

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

Planen kan skulle forhåndsgodkendes af medlemsstaten. Det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan ~~kan afgive en udtalelse om, hvorvidt foranstaltningerne i planen er hensigtsmæssige~~ **fører tilsyn med høringsprocessen for at sikre, at denne gennemføres uden forskelsbehandling.** [Ændring 91]

Når et transeuropæisk net eller en togkanal, som har væsentlig indvirkning på et eller flere transeuropæiske net, er overbelastet, kan netværket af tilsynsorganer, som omhandlet i artikel 57, afgive en udtalelse om, hvorvidt handlingerne i planen er hensigtsmæssige. [Ændring 92]

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

- a) infrastrukturforvalteren ikke forelægger en kapacitetsforbedringsplan eller
- b) infrastrukturforvalteren ikke gør fremskridt med de foranstaltninger, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen.

Med forbehold af godkendelse fra tilsynsorganet, jf. artikel 55, kan infrastrukturforvalteren dog fortsætte med at opkræve disse afgifter, hvis

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

Onsdag den 16. november 2011

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

Artikel 52

Brugen af kanaler

1. I netvejledningen skal infrastrukturforvalteren redegøre nærmere for, i hvilket omfang der tages hensyn til tidligere udnyttelse af kanaler, når der foretages en prioritering ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.
2. Især hvor det drejer sig om overbelastet infrastruktur, kræver infrastrukturforvalteren, at en kanal opgives, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under en tærskelkvote, der skal fastsættes i netvejledningen, medmindre dette skyldes ikke-økonomiske årsager, som operatøren ikke er herre over.

Artikel 53

Infrastrukturkapacitet til vedligeholdelsesarbejde

1. Ansøgninger om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre vedligeholdelsesarbejde forelægges under planlægningsprocessen.
2. Infrastrukturforvalteren tager behørigt hensyn til, hvilke konsekvenser reservering af infrastrukturkapacitet til planlagt vedligeholdelse af spor har for andre ansøgere.
3. Infrastrukturforvalteren underretter ~~i tide~~ de berørte parter om uplanlagt vedligeholdelsesarbejde 3. Infrastrukturforvalteren underretter de berørte parter om uplanlagt vedligeholdelsesarbejde **mindst en uge i forvejen**. [Ændring 93]

Artikel 54

Særlige foranstaltninger i tilfælde af forstyrrelser

1. Hvis der opstår forstyrrelser i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Med henblik herpå udarbejder han en beredskabsplan med en liste over de forskellige organer, der skal underrettes i tilfælde af alvorlige hændelser eller alvorlige forstyrrelser i togtrafikken.

1a. Infrastrukturforvalterne skal have handlingsplaner i tilfælde af ulykker eller tekniske fejl. [Ændring 94]

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

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

3. ~~Medlemsstaterne kan kræve, at jernbanevirksomhederne deltager i tilsynet med, at de selv overholder sikkerhedsstandarder og regler, og i håndhævelsen af disse standarder og regler.~~ **Medmindre der er tale om force majeure, herunder uopsætteligt og uforudsigeligt sikkerhedsmæssigt arbejde, kan en togkanal, der er tildelt en godstransport i henhold til denne artikel, ikke annulleres senere end to måneder før det tidspunkt, der er planlagt i køreplanen, hvis den berørte ansøger ikke giver sit samtykke hertil. I så fald bestræber den berørte infrastrukturforvalter sig på at foreslå ansøgeren en togkanal af tilsvarende kvalitet og med tilsvarende driftssikkerhed, som ansøgeren har ret til at acceptere eller afvise. Hvis ansøgeren afviser, har han ret til godtgørelse af de tilsvarende afgifter.** [Ændring 95]

Onsdag den 16. november 2011

AFDELING 4

Tilsynsorgan

Artikel 55

~~Tilsynsorgan~~ **Nationale tilsynsorganer**

1. Hver medlemsstat opretter et enkelt nationalt tilsynsorgan for jernbanesektoren. Dette organ skal være en særskilt myndighed, som organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig myndighed. Det skal også med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. Det skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. **Tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet i form af personalemæssige og materielle ressourcer, som skal være passende til aktivitetsniveauet i den pågældende medlemsstats jernbanesektor, f.eks. mængden af trafik, og til størrelsen af nettet, med henblik på at udføre de tildelte opgaver i henhold til artikel 56.**

2. Medlemsstaterne kan oprette tilsynsorganer, som er kompetente for flere adskillige regulerede sektorer, hvis disse integrerede tilsynsmyndigheder opfylder ovennævnte krav om uafhængighed, jf. stk. 1.

3. Formanden og bestyrelsen for tilsynsorganet for jernbanesektoren udpeges **af det nationale parlament, eller af et andet kompetent parlament**, for en fast periode, som kan forlænges, i henhold til klare regler, der sikrer uafhængighed. De vælges blandt personer, **der har kendskab til og erfaring med regulering af jernbanesektoren, eller kendskab til og erfaring med regulering af andre sektorer, og fortrinsvis blandt personer**, som ikke hverken direkte eller indirekte ~~må have~~ **har** haft nogen stilling eller noget ansvar, nogen interesse eller noget forretningsforhold med de regulerede virksomheder eller enheder i en periode på ~~tre år~~ **mindst to år, eller enhver længere periode i overensstemmelse med national lovgivning**, før deres udnævnelse og under deres mandat. **De skal udtrykkeligt erklære dette i en passende hensigtserklæring.** Derefter må de ikke have nogen stilling eller noget ansvar, nogen interesse eller noget forretningsforhold med nogen af de regulerede virksomheder eller enheder i en periode på ~~mindst tre år~~ **mindst to år, eller enhver længere periode i overensstemmelse med national lovgivning**. De har fulde beføjelser til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet. **De skal handle helt uafhængigt og må under ingen omstændigheder være under indflydelse af instrukser fra en regering eller en privat eller offentlig virksomhed.** [Ændring 96]

Artikel 56

~~Tilsynsorganets~~ **De nationale tilsynsorganers funktioner**

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

- a) netvejledningen
- b) de kriterier, der er anført i netvejledningen
- c) tildelingsprocessen og dens resultat
- d) afgiftsordninger
- e) niveauet for eller strukturen i infrastrukturafgifter, som virksomheden skal eller kan komme til at skulle betale

Onsdag den 16. november 2011

f) ordninger vedrørende adgang ~~overensstemmelse med~~, jf. artikel 10, 11 og 12

g) adgang til og opkrævning af afgifter for tjenester ~~henhold til~~, jf. artikel 13

ga) licensafgørelser, hvor tilsynsorganet ikke også er den licensudstedende myndighed, jf. artikel 16.

1a. Tilsynsorganet kan træffe foranstaltninger på eget initiativ og skal behandle alle klager og træffe de fornødne foranstaltninger senest én måned efter modtagelsen af klagen. I tilfælde af en klage vedrørende afslag på en ansøgning om infrastrukturkapacitet eller vedrørende vilkårene for et tilbud om kapacitet bekræfter tilsynsorganet enten, at en ændring af infrastrukturforvalterens beslutning ikke er påkrævet, eller forlanger afgørelsen ændret i overensstemmelse med de af tilsynsorganet angivne retningslinjer.

Kommissionen skal på eget initiativ undersøge anvendelsen og håndhævelsen af dette direktivs bestemmelser vedrørende tilsynsorganernes mandat og deres frister for beslutningstagning efter rådgivningsproceduren i artikel 64, stk. 2.

2. Tilsynsorganet har ~~også~~ beføjelse til at overvåge konkurrencen **og bringe en uønsket udvikling med forskelsbehandling og markedsforvridning** på markederne for jernbanetransportydelse **og til ophør samt** tage stk. 1, litra a) til g) **stk. 1, litra a) til ga)**, op til fornyet overvejelse på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne, **herunder ved hjælp af passende korrigerende foranstaltninger**. Det kontrollerer især, om netvejledningen indeholder diskriminerende bestemmelser eller giver infrastrukturforvalteren skønsmålinger, som kan anvendes til at forskelsbehandle ansøgerne. ~~Tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet til at udføre disse opgaver~~ **Med henblik herpå samarbejder tilsynsorganet også tæt med de nationale sikkerhedsmyndigheder med ansvar for vurdering af overensstemmelse og anvendelsesegnethed for interoperabilitetskomponenter eller for vurdering af proceduren for EF-verifikation af delsystemer i overensstemmelse med direktiv 2008/57/EF. På anmodning af ansøgere i procedurer, der behandles af den nationale sikkerhedsmyndighed, og som kan få konsekvenser for markedsadgangen, skal den nationale sikkerhedsmyndighed underrette tilsynsorganet om de relevante aspekter af proceduren. Tilsynsorganet fremsætter anbefalinger. Den nationale sikkerhedsmyndighed skal give tilsynsorganet sine begrundelser, hvis den påtænker ikke at følge disse anbefalinger.**

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

3a. Tilsynsorganet kontrollerer, at jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens regnskaber overholder bestemmelserne i artikel 6 om adskillelse af regnskaber.

3b. Tilsynsorganet afgør, hvis det er foreskrevet i den nationale lovgivning, i henhold til artikel 10, stk. 2, om hovedformålet er passagerbefordring mellem to stationer i forskellige medlemsstater, og i henhold til artikel 11, stk. 2, om der opstår økonomisk ubalance i en kontrakt om offentlig tjeneste på grund af tjenester mellem afgang- og bestemmelsesstedet, der er omfattet af en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste, jf. artikel 10.

3c. Tilsynsorganet underretter Kommissionen om enhver klage over en afgørelse truffet af en tilsynsmyndighed i henhold til stk. 1-3b. Senest to uger efter modtagelsen af klagen anmoder Kommissionen, om nødvendigt, om ændringer i den pågældende afgørelse for at sikre, at den er forenelig med EU-retten. Tilsynsorganet ændrer denne afgørelse under hensyntagen til de ændringer, Kommissionen har anmodet om.

Onsdag den 16. november 2011

3d. Tilsynsorganet skal mindst én gang om året høre repræsentanterne for brugerne af jernbanegods-transport og passagertransport for at tage højde for deres synspunkter vedrørende jernbanemarkedet, herunder udførelsen af tjenesteydelser, infrastrukturafgifter samt størrelsen og gennemsigtigheden af priserne på jernbanetransportydelse. [Ændring 97]

4. Tilsynsorganet er beføjet til at forlange relevante oplysninger fra infrastrukturforvalteren, ansøgere og alle involverede tredjeparter i den pågældende medlemsstat. De ønskede oplysninger skal afgives hurtigst muligt. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sådanne anmodninger med passende sanktioner, herunder bøder. De oplysninger, der skal videregives til tilsynsorganet, omfatter bl.a. alle de data, som tilsynsorganet forlanger inden for rammerne af sit arbejde med at behandle klager og overvåge konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelse i overensstemmelse med stk. 2. Dette omfatter data, som er nødvendige til statistiske formål og markedsobservation.

5. Tilsynsorganet anmodes om at behandle alle klager og træffe de fornødne foranstaltninger senest to måneder efter modtagelsen af alle oplysninger. Hvis det er hensigtsmæssigt, træffer det på eget initiativ afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere en uønsket udvikling på disse markeder, navnlig med hensyn til ~~stk. 1, litra a) til g)~~ **stk. 1, litra a) til ga).**

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

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

6. Medlemsstaterne skal sikre, at afgørelser truffet af tilsynsorganet kan prøves ved en domstol. Klager kan have opsættende virkning for tilsynsorganets afgørelse, hvis den domstol, der behandler klagen, fastslår, at den umiddelbare virkning af tilsynsorganets afgørelse vil kunne påføre den klagende part uoprettelig skade.

7. Medlemsstaterne skal sikre, at oplysninger om konfliktløsning og klageprocedurer vedrørende afgørelser truffet af infrastrukturforvaltere og leverandører af tjenesteydelser, jf. bilag III, offentliggøres af tilsynsorganet.

8. Tilsynsorganet er beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne og, når det er relevant, jernbanevirksomheder for at kontrollere, om bestemmelserne i artikel 6 om adskillelse af regnskaber er overholdt.

Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne og alle virksomheder eller andre enheder, der udfører eller tager del i forskellige former for jernbanetransport eller forvaltning af infrastruktur som omtalt i artikel 6, stk. 1 og 2, forelægger detaljerede forskriftsmæssige regnskaber for tilsynsorganet, således at dette kan udføre sine forskellige opgaver. Disse forskriftsmæssige regnskaber skal mindst indeholde de elementer, der er anført i bilag X. Tilsynsorganet kan også ud fra disse regnskaber drage konklusioner vedrørende statsstøttespørgsmål, som det skal indberette til de myndigheder, der har ansvaret for at løse disse spørgsmål.

Bilag X kan ændres efter proceduren i artikel 60a på ~~baggrund~~ **grundlag af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60** de opnåede erfaringer

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 56a

De nationale tilsynsorganers beføjelser

1. For at udføre de opgaver, som er angivet i artikel 56, er tilsynsorganet beføjet til at:
 - a) håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder. En afgørelse truffet af tilsynsorganet er bindende for alle de af afgørelsen omfattede parter og skal ikke være underlagt kontrol fra en anden national administrativ instans' side
 - b) anmode om relevante oplysninger fra infrastrukturforvalteren, ansøgere og alle involverede tredje-parter i den pågældende medlemsstat og håndhæve sådanne anmodninger med passende sanktioner, herunder bøder. De oplysninger, der skal videregives til tilsynsorganet, omfatter bl.a. alle de data, som tilsynsorganet forlanger inden for rammerne af sit arbejde med at behandle klager og overvåge konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelse. Dette omfatter data, som er nødvendige til statistiske formål og markedsobservation. De ønskede oplysninger skal afgives hurtigst muligt
 - c) gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne og, når det er relevant, jernbanevirksomheder for at kontrollere, om bestemmelserne i artikel 6 om adskillelse af regnskaber er overholdt.
2. Medlemsstaterne skal sikre, at afgørelser truffet af tilsynsorganet kan prøves ved en domstol. Klager har ingen opsættende virkning for tilsynsorganets afgørelse.
3. I tilfælde af konflikter vedrørende afgørelser fra tilsynsorganerne for grænseoverskridende transportydelser kan de berørte parter indgive klage til Kommissionen for at få en bindende afgørelse vedrørende den pågældende afgørelses forenelighed med EU-lovgivningen inden en måned efter modtagelsen af klagen.
4. Medlemsstaterne skal sikre, at afgørelser truffet af tilsynsorganet offentliggøres.
5. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne og alle virksomheder eller andre enheder, der udfører forskellige former for jernbanetransport eller forvaltning af infrastruktur, herunder operatører af servicefaciliteter, som omtalt i artikel 6, forelægger detaljerede forskriftsmæssige regnskaber for tilsynsorganet, således at dette kan udføre sine forskellige opgaver. Disse forskriftsmæssige regnskaber skal mindst indeholde de elementer, der er anført i bilag X. Tilsynsorganet kan også ud fra disse regnskaber drage konklusioner vedrørende statsstøttespørgsmål, som det skal indberette til de myndigheder, der har ansvaret for at løse disse spørgsmål.

Bilag X kan ændres efter proceduren i artikel 60a på grundlag af de opnåede erfaringer. [Ændring 98]

Artikel 57

Samarbejde mellem ~~tilsynsorganerne~~ de nationale tilsynsorganer og Kommissionens beføjelser

1. De nationale tilsynsorganer udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og beslutningspraksis og samarbejder på anden vis for at samordne deres beslutningstagning i hele Unionen. Med henblik herpå arbejder de sammen i ~~arbejdsgrupper~~ **et formelt etableret netværk**, som mødes regelmæssigt. ~~Kommissionen hjælper tilsynsorganerne med dette arbejde. efter invitation fra Kommissionen og med denne som formand. Kommissionen sørger i dette øjemed for aktivt samarbejde mellem tilsynsorganerne og griber ind, såfremt de undlader at opfylde deres mandat.~~

Onsdag den 16. november 2011

Kommissionens repræsentanter skal omfatte repræsentanter fra tjenestegrene med ansvar for både transport og konkurrence.

Kommissionen etablerer en database, som de nationale tilsynsorganer tilsender data om alle klageprocedurer, såsom datoen for klager, iværksættelsen af procedurer på eget initiativ, alle forslag til og endelige afgørelser, involverede parter, kernespørgsmål i procedurerne og problemer med fortolkning af jernbanelovgivning samt undersøgelser på eget initiativ om spørgsmål om adgang eller afgifter vedrørende internationale jernbanetjenester.

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

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

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

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

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

6a. Kommissionen kan på eget initiativ deltage i de i stk. 2 til 6, opregnede aktiviteter, som den holder det netværk af tilsynsorganer, der er nævnt i artikel 1, underrettet om.

7. ~~Tilsynsorganerne~~ **Netværket af tilsynsorganer, der er oprettet i henhold til stykke 1,** udarbejder fælles principper og metoder for de afgørelser, som de i henhold til dette direktiv er beføjet til at træffe. Kommissionen kan vedtage ~~gennemførelsesforanstaltninger, som indeholder~~ **og supplere** sådanne fælles principper og metoder. ~~Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3~~ **efter proceduren i artikel 60a.**

~~Tilsynsorganerne~~ **Netværket af tilsynsorganer** gennemgår også de afgørelser, der træffes, og de metoder, der benyttes af sammenslutninger af infrastrukturforvaltere, jf. artikel 40, stk. 1, som gennemfører bestemmelserne i dette direktiv eller på anden måde letter den internationale jernbanetransport. **[Ændring 99]**

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 57a

Europæisk tilsynsorgan

I lyset af den erfaring, der er opnået gennem netværket af tilsynsorganer, udarbejder Kommissionen senest ... () et forslag til retsakt om oprettelse af et europæisk tilsynsorgan. Dette organ skal have en tilsyns- og voldgiftsfunktion for at kunne behandle grænseoverskridende og internationale problemer og en appelfunktion vedrørende afgørelser truffet af nationale tilsynsorganer. [Ændring 100]*

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 58

Bestemmelserne i dette direktiv finder anvendelse, medmindre andet er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ("forsyningsvirksomhedsdirektivet") ⁽¹⁾.

Artikel 59

Undtagelser

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

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

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

2. Hvis mere end en jernbanevirksomhed med licens i henhold til artikel 17 (i Irlands og Nordirlands tilfælde en jernbanevirksomhed med licens andetsteds) imidlertid indgiver en officiel ansøgning om at udføre konkurrerende jernbanetransport i, til eller fra Irland eller Nordirland, træffes der afgørelse om, hvorvidt denne undtagelse fortsat skal finde anvendelse, efter ~~proceduren~~ rådgivningsproceduren i artikel 64, stk. 2.

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

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

(*) To år efter offentliggørelsen af dette direktiv.

⁽¹⁾ EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1.

Onsdag den 16. november 2011

3. En undtagelse som omhandlet i stk. 1, første led, kan fornyes for perioder på højst fem år. Senest 12 måneder før udløbet af undtagelsens gyldighed kan en medlemsstat, der benytter sig af nævnte undtagelse, henvende sig til Kommissionen med anmodning om en fornyet undtagelse. En sådan anmodning skal begrundes. Kommissionen behandler anmodningen og vedtager en afgørelse efter ~~proceduren~~ rådgivnings-proceduren i artikel 64, stk. 2. Denne procedure anvendes på enhver afgørelse vedrørende anmodningen.

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

Artikel 59a

Artikel, der delegerer beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60a vedrørende omfanget af markedsovervågning i overensstemmelse med artikel 15, stk. 5, visse elementer i netvejledningen i overensstemmelse med artikel 27, stk. 2, visse principper for opkrævning i overensstemmelse med artikel 31, stk. 3 og 5, den midlertidige reduktion for ETCS i overensstemmelse med artikel 32, stk. 3, visse elementer i præstationsordningen i overensstemmelse med artikel 35, stk. 2, de kriterier, der skal følges, med hensyn til krav til ansøgere om infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med artikel 41, stk. 3, planen for tildelingsprocessen i overensstemmelse med artikel 43, stk. 1, de forskriftsmæssige regnskaber i overensstemmelse med artikel 56a, stk. 5, og fælles beslutningstagnings-principper og beslutningspraksis udviklet af tilsynsorganer i overensstemmelse med artikel 57, stk. 7. [Ændring 101]

Artikel 60

Udøvelse af delegation

1. ~~Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der henvises til i artikel 7, stk. 1, andet afsnit, artikel 13, stk. 5, andet afsnit, artikel 15, stk. 5, andet afsnit, artikel 20, stk. 3, artikel 27, stk. 2, artikel 30, stk. 3, andet afsnit, artikel 31, stk. 5, andet afsnit, artikel 32, stk. 1, tredje afsnit, artikel 32, stk. 3, artikel 35, stk. 2, artikel 43, stk. 1 og artikel 56, stk. 8, tredje afsnit, for et ubestemt tidsrum.~~

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

3. ~~Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med forbehold af betingelserne i artikel 61 og 62. [Ændring 102]~~

Artikel 60a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

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

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, stk. 5, artikel 27, stk. 2, artikel 31, stk. 3, artikel 31, stk. 5, artikel 32, stk. 3, artikel 35, stk. 2, artikel 41, stk. 3, artikel 43, stk. 1, artikel 56a, stk. 6, og artikel 57, stk. 7, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra ... (*). Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårs-perioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Onsdag den 16. november 2011

3. Den i artikel 15, stk. 5, artikel 27, stk. 2, artikel 31, stk. 3, artikel 31, stk. 5, artikel 32, stk. 3, artikel 35, stk. 2, artikel 41, stk. 3, artikel 43, stk. 1, artikel 56a, stk. 6, og artikel 57, stk. 7, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

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

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 5, artikel 27, stk. 2, artikel 31, stk. 3, artikel 31, stk. 5, artikel 32, stk. 3, artikel 35, stk. 2, artikel 41, stk. 3, artikel 43, stk. 1, artikel 56a, stk. 6, og artikel 57, stk. 7, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ. [Ændring 103]

Artikel 61

Tilbagekaldelse af delegation

1. Delegationen af beføjelser, jf. artikel 60, stk. 1, kan tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.
2. Den institution, der har indledt en intern procedure for at afgøre, om delegationen af beføjelser skal tilbagekaldes, giver den anden lovgiver og Kommissionen meddelelse herom senest en måned inden den endelige afgørelse træffes, og angiver, hvilke delegerede beføjelser der vil kunne tilbagekaldes, og grundene til tilbagekaldelsen.
3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er nævnt i afgørelsen, til ophør. Den træder i kraft øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der præciseres i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft. Den offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende. [Ændring 104]

Artikel 62

Indsigelser mod delegerede retsakter

1. Europa-Parlamentet og Rådet kan gøre indsigelse mod en delegeret retsakt inden for en frist på to måneder fra underretningen herom. På Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ forlænges denne frist med en måned.
2. Hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har rejst indsigelse mod den delegerede retsakt ved fristens udløb, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden fristens udløb begge har meddelt Kommissionen, at de har besluttet ikke at gøre indsigelse, træder den delegerede retsakt i kraft på den dato, der er fastsat i dens bestemmelser.
3. Hvis Europa-Parlamentet eller Rådet gør indsigelse mod den delegerede retsakt, træder retsakten ikke i kraft. Den pågældende institution angiver grundene til at gøre indsigelse mod den delegerede retsakt. [Ændring 105]

Artikel 63

Gennemførelsesforanstaltninger

1. Medlemsstaterne kan indbringe alle spørgsmål vedrørende gennemførelsen af dette direktiv for Kommissionen. Der vedtages passende afgørelser efter ~~proceduren~~ rådgivningsproceduren i artikel 64, stk. 2.

Onsdag den 16. november 2011

2. I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra ~~en medlemsstat~~ **et nationalt tilsynsorgan og andre kompetente nationale myndigheder** eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne i dette direktiv, ~~og afgør~~ **De nationale tilsynsorganer opretholder en database, der er tilgængelig for Kommissionen med deres forslag til beslutning.** Inden to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning ~~og afgør Kommissionen~~ efter ~~proceduren~~ **rådgivningsproceduren** i artikel 64, stk. 2, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. [Ændring 106]

~~Med forbehold af traktatens artikel 258 kan enhver medlemsstat forelægge Kommissionens afgørelse for Rådet inden for en frist på en måned fra datoen for afgørelsen. Rådet kan i undtagelsestilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned fra datoen for forelæggelsen~~
I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne i dette direktiv og vedtager en afgørelse efter undersøgelsesproceduren i artikel 64, stk. 3. [Ændring 107]

3. ~~Foranstaltninger, der har til formål~~**Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, artikel 11, stk. 4, artikel 14, stk. 2, og artikel 17, stk. 5, for** at sikre en ensartet gennemførelse af ~~dette direktiv~~ **dette direktiv**, ~~vedtages af Kommissionen som Disse gennemførelsesretsakter~~ **vedtages** efter ~~proceduren~~ **undersøgelsesproceduren** i artikel 64, stk. 3. [Ændring 108]

Artikel 64

Udvalgsprocedurer

1. Kommissionen bistås af et udvalg. **Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.** [Ændring 109]

2. Når der henvises til dette stykke, ~~anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8~~
artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011. [Ændring 110]

3. Når der henvises til dette stykke, ~~anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8~~
artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. [Ændring 111]

Artikel 65

Rapport

Senest den 31. december 2012 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af kapitel II.

Denne rapport skal også indeholde en vurdering af udviklingen på markedet, herunder en status over forberedelserne af en yderligere åbning af jernbanemarkedet. Kommissionen analyserer ligeledes i rapporten de forskellige markedsordningsmodeller og indvirkningen af dette direktiv på kontrakter om offentlig tjeneste og deres finansiering. Kommissionen tager i den forbindelse hensyn til gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1370/2007 og de iboende forskelle mellem medlemsstaterne (netværkstæthed, passagerantal, gennemsnitlig rejseafstand). Kommissionen fremsætter i rapporten, hvis det er relevant, forslag til ledsageforanstaltninger til fremme af en sådan markedsåbning og vurderer virkningerne af sådanne foranstaltninger.

Onsdag den 16. november 2011

Artikel 66

Gennemførelse i national ret

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme artikel [...] og bilag [...] senest den [...] ... (*) De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv. **[Ændring 112]**

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

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

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

Artikel 67

Ophævelse

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

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

Artikel 68

Ikrafttræden

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

Artikel [...] og bilag [...] anvendes fra den [...].

Artikel 69

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

(*) 12 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Onsdag den 16. november 2011

BILAG I

Liste over jernbaneinfrastrukturelementer

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

- grunde
- banelegeme og planum, især dæmninger, gennemskæringer, dræninger og afvandingsgrøfter, gennemløbsrør, beklædningsmure og beplantninger til beskyttelse af skrån timer osv.; personperroner og læsseramper; rabatter og sidestier; indhegningsmure, hække, stakitter; brandlinier; opvarmningsanlæg til sporskifter; snehegn
- særlige konstruktioner: broer, stenkister og øvrige baneoverføringer, tunneller, overdækkede gennemskæringer og øvrige baneunderføringer; støtemure og afskærmninger mod laviner, nedstyrtende sten osv.
- niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg
- overbygning: skinner, rilleskinner, tvangsskinner; sveller og langsveller, let profiljern til skinnesamling; ballast inklusive grus og sand; sporskifter og skinnekryds; drejeskiver og skydebroer (med undtagelse af dem, der kun bruges til motorvogne)
- vejanlæg på banegårdsforpladser og i godsbanegårde med tilkørselsveje, **herunder adgang for fodgængere [Ændring 113]**
- sikrings-, signal- og telekommunikationsanlæg på fri strækning, på banegårde og rangerbanegårde, herunder anlæg til produktion, transformering og fordeling af elektrisk strøm til signalvæsenet og telekommunikationsanlæggene; de til nævnte anlæg hørende bygninger; skinnebremses
- belyningsanlæg til trafikens afvikling og sikring
- anlæg til transformering og tilførsel af strøm til den elektriske togfremdrift; understationer, strømforsyningsledninger mellem understation og køretråd, køreledninger med master, tredjeskinne med bærestolper
- bygninger med tilknytning til infrastrukturen.

BILAG II

En infrastrukturforvalters væsentlige funktioner

(jf. artikel 7)

Liste over de væsentlige funktioner, der er omhandlet i artikel 7:

beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler

beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter, herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter. [Ændring 114]

Onsdag den 16. november 2011

BILAG III

Ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomhederne

(jf. artikel 13)

1. Minimumsadgangsydelser omfatter:

- a) behandling af ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet
- b) ret til at benytte den kapacitet, der tildeles
- c) brug af køresporskifter og skiftestationer
- d) togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser
- e) brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel, hvor dette forefindes
- ~~f) brændstoftilfyldningsfaciliteter, når disse forefindes~~
- g) alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

2. Der skal også gives adgang til **følgende** servicefaciliteter, **når de findes**, ~~og levering af til de ydelser, der leveres ifølgende disse~~ faciliteter:

- a) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder **rejseinformation og et passende fælles område til billetsalg og rejseinformation**
- b) godsterminaler
- c) rangerterræner
- d) togformeringsfaciliteter
- e) depotspor
- f) vedligeholdelsesfaciliteter og andre tekniske faciliteter
- g) havnefaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter
- h) hjælpefaciliteter, herunder slæbetjenester

ha) brændstoftilfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i sådanne faciliteter, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt fra afgifterne for brug af brændstoftilfyldningsfaciliteter.

3. Ekstra ydelser kan omfatte:

- a) strøm til elektrisk kørsel, ~~idet~~ **hvis leverandør en jernbanevirksomhed har frihed til selv at vælge; hvor leverandøren af strøm til elektrisk kørsel er identisk med operatøren af faciliteten, skal** afgifterne ~~herfor~~ **for strøm til elektrisk kørsel** på fakturaerne ~~skal~~ **figurere særskilt fra afgifterne for brug af elforsyningsudstyr**

Onsdag den 16. november 2011

aa) betingelser og priser for brug af strømforsyning og transmissionsledninger, som skal være retfærdige for alle operatører

- b) forvarmning af passagertog
- e) ~~levering af brændstof, idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt fra afgifterne for brug af brændstofpåfyldningsfaciliteter~~ [Ændring 115 og 165]
- d) særlige kontrakter om:
 - kontrol af transport af farligt gods
 - assistance til kørsel af specialtog.

4. Hjælpeydelse kan omfatte:

- a) adgang til telenet
- b) levering af supplerende oplysninger
- c) teknisk inspektion af rullende materiel.

BILAG IV

Oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet

(jf. artikel 15)

1. Udvikling i jernbanetransportresultater og kompensation for offentlige serviceforpligtelser (OSF):

	2007	%-variation sammenlignet med det foregående år	2008	%-variation sammenlignet med det foregående år
Gods (i tkm ⁽¹⁾) i alt				
Internationalt				
Transit				
Nationalt				
Passagerer (i pkm ⁽²⁾) i alt				
Internationalt				
Transit				
Nationalt				
heraf inden for rammerne af OSF:				
Betalt kompensation for OSF (i EUR):				

⁽¹⁾ Tonkilometer.⁽²⁾ Passagerkilometer.

Onsdag den 16. november 2011

2. Jernbanevirksomhedernes andel af de samlede transportresultater ved udgangen af 2008 (angivelse af jernbanevirksomheder med markedsandele i tkm/pkm ≥ 1 %):

Jernbanevirksomhed (GODS)	Andel (% af tkm)	Nye aktørers samlede markedsandel
Jernbanevirksomhed (PASSAGERER)	Andel (% af pkm)	Nye aktørers samlede markedsandel

3. Tilsynsorganer:

	Sidste år	Året før
Antal medarbejdere, der arbejder med forskriftsmæssige spørgsmål vedrørende adgang til jernbanemarkedet:		
Antal behandlede klager:		
Antal behandlede undersøgelser iværksat på eget initiativ:		
Antal afgørelser truffet		
— vedrørende klager:		
— vedrørende undersøgelser på eget initiativ:		

4. National lovgivning og forskrifter af relevans for jernbanetransporten, som er vedtaget sidste år.
5. Relevant udvikling med hensyn til omstrukturering af etablerede jernbanevirksomheder og vedtagelse/gennemførelse af nationale transportstrategier i løbet af sidste år.
6. Vigtige uddannelsesinitiativer/-foranstaltninger inden for jernbanetransport, der er truffet i landet sidste år.
7. Beskæftigelsen i jernbanevirksomheder og hos infrastrukturforvaltere ved udgangen af sidste år.

Personale i jernbanevirksomhederne i alt	
— heraf lokomotivførere	
— heraf andet mobilt personale med grænseoverskridende arbejde	
Personale hos infrastrukturforvalterne i alt	
Andet personale, bl.a. i jernbanerelaterede servicevirksomheder (f.eks. værksteder, terminaloperatører, undervisning, leasing af lokomotivførere, energiforsyning)	

Onsdag den 16. november 2011

8. Status for flerårige kontrakter om infrastrukturforvaltning, der var i kraft sidste år:

Infrastruktur-forvalter	Længden af det net, kontrakten omfatter	Kontrakt-periode fra startdato	Er der aftalt resultatindikatorer (ja/nej)? Angiv i bekræftende fald hvilke.	Betalt kompensation i alt (i EUR/år)	

9. Infrastrukturudgifter (konventionelt net og højhastighedsnet):

	Vedligeholdelse	Fornyelse	Udvidelser
Konventionelle strækninger sidste år: (i EUR)			
(i km, der er arbejdet på)			
Planlagt for indeværende år (i EUR)			
(i km, der er arbejdet på)			
Højhastighedsstrækninger sidste år (i EUR)			
(i km, der er arbejdet på)			
Planlagt for indeværende år (i EUR)			
(i km, der er arbejdet på)			

10. Anslåede forsinkelser i infrastrukturvedligeholdelsen ved udgangen af sidste år:

Konventionelle strækninger sidste år: (i EUR)	
(i km, der skal arbejdes på)	
Højhastighedsstrækninger sidste år (i EUR)	
(i km, der skal arbejdes på)	

11. Investeringer i jernbanenettet for højhastighedstog:

Strækninger	Km af strækninger, der blev taget i brug sidste år	Km, der tages i brug inden for en konventionel planlægningsperiode (inden for 10/20 år)

Onsdag den 16. november 2011

12. Jernbanenettets længde ved udgangen af sidste år:

Konventionelle strækninger (i km)	
Højhastighedsstrækninger (i km)	

13. Afgifter for sporadgang sidste år.

Togkategori	Gennemsnitlig afgift i EUR/togkm, ekskl. omkostninger til elforbrug
1 000 bruttoton godstog	
500 bruttoton intercity-passagertog	
140 bruttoton passagertog i forstæder	

14. Tilstedeværelse af en præstationsordning, som er etableret i henhold til artikel 35 i dette direktiv (angiv i bekræftende fald de vigtigste træk).

15. Antal aktive licenser, der er udstedt af den kompetente nationale myndighed

	Aktive licenser pr. 31. december sidste år	Tilbagetrukne licenser	Nye licenser	Aktive licenser pr. 31. december ét år forinden
I alt				
heraf:				
— til godstransport				
— til passagertransport				

16. Status i anvendelsen af ERTMS.

16a. Hændelser, ulykker og alvorlige ulykker i overensstemmelse med direktiv 2004/49/EF, som fandt sted i det foregående år. [Ændring 116]

17. Anden relevant udvikling

BILAG V**Finansiell kapacitet**

(jf. artikel 20)

1. Den finansielle kapacitet skal vurderes på grundlag af en jernbanevirksomheds årsregnskab eller, for så vidt en licensansøgende virksomhed ikke kan fremlægge et årsregnskab, på grundlag af en redegørelse for dens balance. Der skal med henblik på denne vurdering indgives detaljerede oplysninger især om følgende forhold:

- a) disponible likvide midler, herunder bankindeståender og træk på kassekreditter og lån
- b) midler og aktiver, der kan frigøres som sikkerhedsstillelse
- c) driftskapital

Onsdag den 16. november 2011

- d) ~~relevante udgifter, herunder anskaffelsesudgifter til eller afdrag på køretøjer, grunde, fast ejendom, anlæg og rullende materiel~~
 - e) ~~tredjemands rettigheder over virksomhedens formue.~~
2. ~~En ansøgers virksomhed anses ikke for at have den fornødne finansielle kapacitet, hvis den skylder betydelige beløb i skat eller socialsikringsbidrag, der er en følge af virksomhedens drift.~~
 3. ~~Myndigheden kan navnlig kræve, at der fremlægges en revisionserklæring og behørig dokumentation fra bank, sparekasse eller autoriseret revisor. Dokumentationen skal indeholde oplysninger om de i punkt 1 nævnte forhold.~~
[Ændring 117]

BILAG VI

Netvejledningens indhold

(jf. artikel 27)

~~Netvejledningen~~**Netvejledningens afsnit**, jf. artikel 27, skal indeholde følgende oplysninger: [Ændring 118]

1. ~~Et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, og om betingelserne for adgang til denne. Oplysningerne i dette afsnit skal være i overensstemmelse med eller henvise til de infrastrukturregistre, der skal offentliggøres i henhold til artikel 35 i direktiv 2008/57/EF.~~ [Ændring 119]
2. ~~Et afsnit~~**Afsnittet** om afgiftsprincipper og tariffer. ~~Afsnittet~~ skal indeholde de fornødne detaljerede oplysninger om afgiftsordningen og tilstrækkelige oplysninger om afgifter samt andre relevante oplysninger om adgang for de i bilag III anførte tjenesteydelser, der kun leveres af en enkelt leverandør. Det skal i detaljer beskrive den metode og de regler og, hvor det er relevant, skalaer, der anvendes i forbindelse med gennemførelsen af ~~artikel 31 til 36~~ **artikel 31, stk. 4 og 5, til artikel 36**, hvad angår både omkostninger og afgifter. Det skal indeholde oplysninger om allerede besluttede eller planlagte afgiftsændringer for de næste fem år. [Ændring 120]
3. ~~Et afsnit~~**Afsnittet** om principperne og kriterierne for kapacitetstildeling. ~~I afsnittet~~ skal der redegøres for de generelle kapacitetskarakteristika ved den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse. Det skal desuden indeholde nærmere oplysninger om procedurer og tidsfrister vedrørende kapacitetstildelingen og indeholde de specifikke kriterier, der skal anvendes, herunder særlig: [Ændring 121]
 - a) de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kapacitet fra infrastrukturforvalteren
 - b) de krav, der stilles til ansøgere
 - c) tidsplanen for ansøgnings- og tildelingsprocessen og de procedurer, der skal følges ved anmodning om oplysninger om tidsplan i henhold til artikel 45, stk. 4
 - d) de principper, der gælder for samordningsprocessen, og det tvistbilægningssystem, der er oprettet som led i denne proces
 - e) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis infrastrukturkapaciteten er overbelastet
 - f) nærmere oplysninger om restriktioner for brugen af infrastruktur
 - g) de omstændigheder, under hvilke der tages hensyn til tidligere niveauer for kapacitetsudnyttelse ved fastlæggelsen af prioriteter for tildelingsprocessen.

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

Onsdag den 16. november 2011

4. Et afsnit med oplysninger om ansøgning om en licens, jf. artikel 25, og jernbanesikkerhedscertifikater, der udstedes i overensstemmelse med direktiv 2004/49/EF (*).
5. Et afsnit med oplysninger om procedurer for tvistbilæggelse og klager vedrørende spørgsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester samt den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 35. [Ændring 122]
6. Et afsnit med oplysninger om adgang til og afgifter for servicefaciliteter, jf. bilag III. Operatører af servicefaciliteter, som ikke kontrolleres af infrastrukturforvalteren, skal forelægge oplysninger om afgifter for adgang til faciliteten og for leveringen af tjenester, samt oplysninger om de tekniske adgangsbetingelser, som skal anføres i netvejledningen. [Ændring 123]
7. En aftalemodel med henblik på indgåelsen af rammeaftaler mellem en infrastrukturforvalter og en ansøger i overensstemmelse med artikel 42. [Ændring 124]

(*) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.

BILAG VII

Grundlæggende principper og parametre for kontraktmæssige aftaler mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere

(jf. artikel 30)

I den kontraktmæssige aftale skal bestemmelserne i artikel 30 specificeres, herunder:

1. aftalens anvendelsesområde hvad angår infrastruktur og servicefaciliteter, som struktureres i overensstemmelse med bilag III. Det skal omfatte alle aspekter af infrastrukturudviklinger, herunder vedligeholdelse og fornyelse af infrastruktur, der allerede er i brug. Opførelse af ny infrastruktur kan angives under et særskilt punkt
2. de aftalte betalingers struktur, **herunder vejledende overslag over deres niveau**, fordelt på de infrastrukturtjenester, der er opført i bilag III, til vedligeholdelse, til opførelse af ny infrastruktur **herunder fornyelse og opgradering, og til afhjælpning af eksisterende forsinkelser i vedligeholdelsen. Betalinger til ny infrastruktur kan angives under et særskilt punkt**
3. brugerorienterede præstationsmål i form af indikatorer og kvalitetskriterier, som omfatter:
 - a) togpræstation og kundetilfredshed, **navnlig infrastrukturkvalitetens påvirkning af togenes driftssikkerhed**
 - b) netværkskapacitet **og infrastrukturens tilgængelighed**
 - c) forvaltning af aktiver
 - d) aktivitetsmængder
 - e) sikkerhedsniveauer og
 - f) miljøbeskyttelse
4. mængden af eventuelle forsinkelser i vedligeholdelsen, de udgifter, der er øremærket til at rette op herpå, og infrastruktur, der tages ud af brug og derfor udløser andre finansielle strømme
5. incitamenter i henhold til artikel 30, stk. 1
6. infrastrukturforvalterens minimumsforpligtelser med hensyn til rapporteringsindhold og -hyppighed, herunder oplysninger, der skal offentliggøres årligt

Onsdag den 16. november 2011

7. en mekanisme, som sikrer, at en betydelig andel af omkostningsreduktionerne overføres til brugerne i form af et nedsat afgiftsniveau **i overensstemmelse med kravene i artikel 30, stk. 1, uden dermed at kompromittere infrastrukturforvalterens muligheder for at skabe balance i sine regnskaber, jf. artikel 8, stk. 4**
8. den aftalte aftalevarighed, som skal være afpasset efter og i overensstemmelse med varigheden af infrastrukturforvalterens virksomhedsplan, koncession eller licens, og de afgiftsrammer og -regler, staten har fastlagt
9. regler for håndtering af større driftsafbrydelser og nødsituationer, ~~herunder et minimumsserviceniveau i tilfælde af eventuelle strejker~~ og tidlig ophævelse af den kontraktmæssige aftale; og **rettidig** information til brugerne **[Ændring 125]**
10. afhjælpende foranstaltninger, der skal træffes, hvis en af parterne misligholder sine kontraktforpligtelser; dette omfatter betingelser og procedurer for genforhandling og tidlig ophævelse, herunder tilsynsorganets rolle.

BILAG VIII

Krav vedrørende omkostninger og afgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur

(jf. artikel 31, stk. 3 og 5, artikel 32, stk. 1 og 3, samt artikel 35)

1. De direkte omkostninger til togdrift, jf. artikel 31, stk. 3, som er forbundet med infrastrukturslitage, omfatter ikke:
 - a) generalomkostninger for hele nettet, ~~herunder lønninger og pensioner~~
 - b) renteudgifter på kapital
 - c) ~~mere end en tiendedel af omkostningerne i forbindelse med planlægning, kanaltildeling, trafikstyring, ekspedition og signaler for en togkørsel~~
 - d) afskrivning af informations-, kommunikations- eller telekommunikationsudstyr
 - e) omkostninger i forbindelse med forvaltning af fast ejendom, navnlig erhvervelse, salg, demontering, dekontaminering, genopdyrkning eller udlejning af jord eller andre anlægsaktiver
 - f) ~~sociale tjenesteydelser, skoler, børnehaver, restauranter~~ **[Ændring 126]**
 - g) omkostninger i forbindelse med naturkatastrofer, ulykker, driftsafbrydelser.

Når de direkte omkostninger for hele nettet som gennemsnit overstiger 35 % af gennemsnitsomkostningerne til vedligeholdelse, forvaltning og fornyelse af nettet beregnet pr. kørt togkilometer, skal infrastrukturforvalteren give tilsynsorganet en detaljeret begrundelse herfor. De gennemsnitlige omkostninger, der beregnes til dette formål, må ikke omfatte de omkostningselementer, der er anført i litra e), f) eller g).

2. For støjdifferentierede infrastrukturafgifter, jf. artikel 31, stk. 5, skal følgende krav opfyldes:
 - a) afgiften skal være differentieret, således at den afspejler sammensætningen af et tog bestående af køretøjer, som overholder de grænseværdier for støj, der er fastsat i Kommissionens beslutning 2006/66/EF af 23. december 2005 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet rullende materiel - støj i det trans-europæiske jernbanesystem for konventionelle tog ⁽¹⁾ ~~(TSEn om støj)~~
 - b) godsvogne skal prioriteres
 - c) en differentiering i overensstemmelse med godsvognes støjemissionsniveauer skal gøre det muligt inden for en rimelig periode at tilbagebetale investeringer til modernisering af vogne med den mest økonomisk bæredygtige bremseteknologi, der er til rådighed

⁽¹⁾ EUT L 37 af 8.2.2006, s. 1.

Onsdag den 16. november 2011

- d) ved differentieringen af afgifter kan andre elementer tages i betragtning, f.eks.
- i) tidspunkt af døgnet, navnlig nattetimer for støjemissioner
 - ii) togsammensætning med indvirkning på støjemissionsniveauet
 - iii) følsomheden i det område, der er berørt af lokale emissioner
 - iv) andre støjemissionskategorier, som er betydeligt lavere end dem, der er anført under litra a).
3. Infrastrukturforvalterne skal **definere homogene markedssegmenter og tilsvarende tillæg i betydningen i artikel 32, stk. 1, på grundlag af en markedsundersøgelse og efter høring af ansøgerne. Med undtagelse af transport i henhold til artikel 32, stk. 1a, skal infrastrukturforvalterne** over for tilsynsorganet påvise en togtenestes kapacitet til at betale tillæg i henhold til artikel 32, stk. 1., ~~hvor det fastsættes, at hver enkelt af de tjenester, der er anført under et enkelt af følgende punkter, Hvis infrastrukturforvalterne pålægger tillæg, skal tilhøre forskellige de udarbejde en liste over markedssegmenter, som tilsynsorganet først skal godkende.~~
- a) ~~passagertransport vs. godstransport~~
 - b) ~~tog, som fragter farligt gods, vs. andre godstog~~
 - c) ~~indenlandske vs. internationale tjenester~~
 - d) ~~kombineret transport vs. direkte tog~~
 - e) ~~bymæssig eller regional passagertransport vs. mellembyss passagertransport~~
 - f) ~~bloktog vs. vognladningstog~~
 - g) ~~fast vs. lejlighedsvis togdrift. [Ændring 127]~~
4. Præstationsordningen, jf. artikel 35, baseres på følgende grundlæggende principper:
- a) ~~for at opnå et aftalt niveau af servicekvalitet og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare aftaler infrastrukturforvalteren efter tilsynsorganets godkendelse med ansøgerne de vigtigste parametre for præstationsordningen, navnlig værdien af forsinkelser, tærsklerne for skyldige betalinger under præstationsordningen vedrørende både individuelle togekørsler og alle en jernbanevirksomheds togekørsler i en given periode [Ændring 128]~~
 - b) ~~infrastrukturforvalteren meddeler mindst fem dage før togekørslen jernbanevirksomhederne den køreplan, ud fra hvilken forsinkelser vil blive beregnet [Ændring 129]~~
 - c) alle forsinkelser skal tilskrives en af følgende kategorier og underkategorier af forsinkelser:
 - 1. drifts-/planlægningsforvaltning, som kan tilskrives infrastrukturforvalteren
 - 1.1. udarbejdelse af køreplan
 - 1.2. oprangering
 - 1.3. fejl i driftsprocedure
 - 1.4. ukorrekt anvendelse af prioritetsregler
 - 1.5. personale
 - 1.6. andre årsager

Onsdag den 16. november 2011

2. infrastrukturanlæg, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren
 - 2.1. signalanlæg
 - 2.2. signalanlæg ved niveauoverkørsler
 - 2.3. telekommunikationsanlæg
 - 2.4. strømforsyningsudstyr
 - 2.5. spor
 - 2.6. strukturer
 - 2.7. personale
 - 2.8. andre årsager
3. årsager i forbindelse med anlægsarbejde, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren
 - 3.1. planlagt bygge- og anlægsarbejde
 - 3.2. uregelmæssigheder i udførelsen af bygge- og anlægsarbejde
 - 3.3. hastighedsbegrænsning på grund af defekt spor
 - 3.4. andre årsager
4. årsager, der kan tilskrives andre infrastrukturforvaltere
 - 4.1. forårsaget af foregående infrastrukturforvalter
 - 4.2. forårsaget af næste infrastrukturforvalter
5. kommercielle årsager, der kan tilskrives jernbanevirksomheden
 - 5.1. overskridelse af standsetid
 - 5.2. anmodning fra jernbanevirksomheden
 - 5.3. læsning
 - 5.4. uregelmæssigheder i forbindelse med lastning
 - 5.5. kommerciel klargøring af tog
 - 5.6. personale
 - 5.7. andre årsager
6. rullende materiel, der kan tilskrives jernbanevirksomheden
 - 6.1. planlægning/omlægning af vagtskema
 - 6.2. oprangering foretaget af jernbanevirksomhed
 - 6.3. problemer vedrørende passagervogne

Onsdag den 16. november 2011

- 6.4. problemer vedrørende vogne (godstransport)
- 6.5. problemer vedrørende vogne, lokomotiver og jernbanevogne
- 6.6. personale
- 6.7. andre årsager
- 7. årsager, der kan tilskrives andre jernbanevirksomheder
 - 7.1. forårsaget af næste jernbanevirksomhed
 - 7.2. forårsaget af foregående jernbanevirksomhed
- 8. eksterne årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed
 - 8.1. strejke
 - 8.2. administrative formaliteter
 - 8.3. ekstern påvirkning
 - 8.4. konsekvenser af vejr- og naturårsager
 - 8.5. forsinkelse på grund af eksterne årsager på efterfølgende net
 - 8.6. andre årsager
- 9. sekundære årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed
 - 9.1. farlige hændelser, ulykker og farer
 - 9.2. optaget spor forårsaget af samme togs forsinkelse
 - 9.3. optaget spor forårsaget af et andet togs forsinkelse
 - 9.4. kørsel i ring
 - 9.5. forbindelse
 - 9.6. behov for yderligere undersøgelse
- d) når det er muligt, skal forsinkelserne kun tilskrives en enkelt organisation, både hvad angår ansvaret for at forårsage afbrydelsen og muligheden for at genetablere normale trafikforhold
- e) ved beregningen af betalinger skal der tages hensyn til den gennemsnitlige forsinkelse for togdrift, der er underlagt lignende regularitetskrav
- f) infrastrukturforvalteren skal hurtigst muligt underrette jernbanevirksomhederne om beregningen af skyldige betalinger under præstationsordningen. Denne beregning skal omfatte alle forsinkede togekørsler inden for en periode på højst en måned.

Onsdag den 16. november 2011

g) ~~med forbehold af de gældende klageprocedurer og bestemmelserne i artikel 50 skal der i tilfælde af tvister om præstationsordningen oprettes et tvistbilægningssystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage~~ [Ændring 130]

h) ~~en gang om året offentliggør infrastrukturforvalteren det årlige gennemsnitlige servicekvalitetsniveau, jernbanevirksomhederne har opnået, på grundlag af de vigtigste aftalte parametre i præstationsordningen.~~ [Ændring 131]

5. Den midlertidige reduktion af infrastrukturafgifter for ETCS-udstyrede tog, jf. artikel 32, stk. 3, fastsættes således:

For godstransport:

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rabatter	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 15 %	5 % 10 %	5 % 8 %	5 % 6 %	5 % 4 %	5 % 3 %	5 % 3 %

For passagertransport:]

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

[Ændring 132]

BILAG IX

Plan for tildelingsprocessen

(jf. artikel 43)

1. Køreplanen fastlægges én gang hvert kalenderår.
2. Overgangen til ny køreplan finder sted ved midnat den anden lørdag i december. Hvis der foretages en ændring eller tilpasning efter vinteren, eventuelt af hensyn til ændringer i køreplanerne for den regionale passagertrafik, sættes den i værk den anden lørdag i juni og med andre intervaller mellem disse datoer, som måtte være nødvendige. Infrastrukturforvalterne kan sammen vælge andre datoer og underretter i så fald Kommissionen, hvis den internationale trafik berøres.
3. Sidste frist for indgivelse af ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der skal indarbejdes i køreplanen, er 12 måneder før køreplanen træder i kraft.
4. Senest 11 måneder før køreplanen træder i kraft, sikrer infrastrukturforvalterne, at der er etableret foreløbige internationale kanaler i samarbejde med andre relevante infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvaltere sikrer, at disse kanaler respekteres i videst muligt omfang under den resterende del af processen.
5. Senest fire måneder efter sidste frist for de godkendte ansøgers afgivelse af bud udarbejder infrastrukturforvalteren et udkast til køreplan.

Onsdag den 16. november 2011

BILAG X

Forskriftsmæssige regnskaber, der skal forelægges tilsynsorganet

(jf. artikel 56, stk. 8)

De forskriftsmæssige regnskaber, der i henhold til artikel 56, stk. 8, skal forelægges tilsynsorganet, skal mindst indeholde følgende elementer:

1. Adskilte regnskaber

De forskriftsmæssige regnskaber, der skal forelægges af infrastrukturforvaltere og alle virksomheder eller andre enheder, der udfører eller indgår i forskellige kategorier af jernbanetransport, eller som modtager offentlige midler, skal

- a) omfatte separate driftsregnskaber og balancer for gods-, passager- og infrastrukturforvaltningsaktiviteter
- b) indeholde detaljerede oplysninger om individuelle kilder og anvendelse af offentlige midler og andre former for kompensation på gennemskuelig og udførlig vis, omfattende en detaljeret gennemgang af virksomhedernes pengestrømme, således at det kan fastslås, hvordan disse offentlige midler og andre former for kompensation er blevet anvendt
- c) omfatte omkostnings- og profitkategorier, der gør det muligt at fastslå, om der har fundet krydssubsidiering sted mellem disse forskellige aktiviteter i overensstemmelse med ~~tilsynsorganets krav~~ **kravene i artikel 6, og som tilsynsorganet finder nødvendigt og rimeligt [Ændring 133]**
- d) indeholde oplysninger, der opfylder de detaljeringskrav, som tilsynsorganet finder det nødvendigt og rimeligt at stille
- e) være ledsaget af et dokument med en redegørelse for den metode, der er benyttet til at fordele omkostninger på de forskellige aktiviteter.

I de tilfælde hvor den regulerede virksomhed udgør en del af en koncernstruktur, skal der udarbejdes forskriftsmæssige regnskaber for koncernen som helhed samt for hvert datterselskab. Desuden skal de forskriftsmæssige regnskaber indeholde fuldstændige oplysninger om selskabsinterne betalinger, således at det kan sikres, at de offentlige midler er blevet anvendt korrekt.

2. Overvågning af afgifter for sporadgang

De forskriftsmæssige regnskaber, som infrastrukturforvalterne skal forelægge tilsynsorganerne, skal

- a) indeholde forskellige omkostningskategorier og navnlig tilstrækkelige oplysninger om marginale/direkte omkostninger i forbindelse med forskellige tjenester eller grupper af tjenester, således at infrastrukturafgifterne kan overvåges
- b) indeholde tilstrækkelige oplysninger til, at de individuelle afgifter, der er betalt for tjenester (eller grupper af tjenester), kan overvåges; hvis tilsynsorganet kræver det, skal disse oplysninger også indeholde data om mængder af individuelle tjenester, priser for individuelle tjenester og samlede indtægter for individuelle tjenester, som interne og eksterne kunder har betalt for
- c) angive omkostninger og indtægter for individuelle tjenester (eller grupper af tjenester), idet der anvendes den relevante omkostningsmetode, som tilsynsorganet kræver, til at identificere potentielt konkurrencefordrejende prisfastsættelse (krydssubsidiering, underbudspriser og overpriser).

3. Oplysninger om finansielle resultater

De forskriftsmæssige regnskaber, som infrastrukturforvalterne skal forelægge tilsynsorganerne, skal omfatte

Onsdag den 16. november 2011

- a) en erklæring om finansielle resultater
- b) en sammenfattet udgiftsopgørelse
- c) en opgørelse over vedligeholdelsesudgifter
- d) en opgørelse over driftsudgifter
- e) en indtægtsopgørelse
- f) ledsagende noter, der uddyber og forklarer opgørelserne, hvor dette er relevant.

4. Andre spørgsmål

I infrastrukturforvalternes tilfælde revideres de forskriftsmæssige regnskaber af en uafhængig revisor. Revisors erklæring vedlægges som bilag til de forskriftsmæssige regnskaber.

De forskriftsmæssige regnskaber skal indeholde driftsregnskaber og balancer og skal være afstemt med selskabets vedtægtsbestemte regnskaber, og der skal forelægges forklaringer for alle afstemte poster.

BILAG XI

Del A

Ophævede direktiver med ændringer

(jf. artikel 67)

Rådets direktiv 91/440/EØF
(EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF
(EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF
(EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164)

Rådets direktiv 2006/103/EF
(EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344)

Kun bilagets punkt B

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF
(EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44)

Kun artikel 1

Rådets direktiv 95/18/EF
(EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF
(EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF
(EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)

Kun artikel 29

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF
(EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29)

Kommissionens beslutning 2002/844/EF
(EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF
(EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)

Kun artikel 30

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF
(EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44)

Kun artikel 2

Onsdag den 16. november 2011

Del B

Frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 67)

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

BILAG XII

Sammenligningstabel

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 2, stk. 1	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1, første afsnit	Artikel 1, stk. 1
		Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 2, stk. 2			Artikel 2, stk. 1
	Artikel 1, stk. 2		Artikel 2, stk. 2
		Artikel 1, stk. 3	Artikel 2, stk. 3
Artikel 2, stk. 3	Artikel 1, stk. 3	Artikel 1, stk. 4	Artikel 2, stk. 4
Artikel 2, stk. 4			Artikel 2, stk. 5
Artikel 3			Artikel 3, stk. 1 til 8
	Artikel 2, litra b) og c)		Artikel 3, stk. 9 og 10
		Artikel 2	Artikel 3, stk. 11 til 21
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5
Artikel 6, stk. 1 og 2			Artikel 6, stk. 1 og 2
Artikel 9, stk. 4			Artikel 6, stk. 3
Artikel 6, stk. 1, andet afsnit			Artikel 6, stk. 4
Artikel 6, stk. 3			Artikel 7, stk. 1

Onsdag den 16. november 2011

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 7, stk. 1, 3 og 4		Artikel 4, stk. 2, og artikel 14, stk. 2	Artikel 7, stk. 2
			Artikel 8, stk. 1, 2 og 3
		Artikel 6, stk. 1	Artikel 8, stk. 4
Artikel 9, stk. 1 og 2			Artikel 9, stk. 1 og 2
Artikel 10, stk. 3 og 3a			Artikel 10, stk. 1 og stk. 2, første, andet og tredje afsnit
Artikel 10, stk. 3b			Artikel 11, stk. 1, 2 og 3
			Artikel 11, stk. 4
Artikel 10, stk. 3c og 3e			Artikel 11, stk. 5 og 6
Artikel 10, stk. 3f			Artikel 12
		Artikel 5	Artikel 13
			Artikel 14
Artikel 10b			Artikel 15
	Artikel 3		Artikel 16
	Artikel 4, stk. 1 til 4		Artikel 17, stk. 1 til 4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7		Artikel 20
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4, stk. 5		Artikel 23, stk. 1
	Artikel 10		Artikel 23, stk. 2 og 3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1, stk. 1, andet afsnit	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
			Artikel 28
Artikel 10, stk. 5		Artikel 4, stk. 1 og stk. 3 til 6	Artikel 29
		Artikel 6, stk. 2 til 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32

Onsdag den 16. november 2011

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14, stk. 1 og 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20, stk. 1, 2 og 3	Artikel 45, stk. 1, 2 og 3
			Artikel 45, stk. 4
		Artikel 20, stk. 4	Artikel 45, stk. 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30, stk. 1	Artikel 55
		Artikel 30, stk. 2	Artikel 56, stk. 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33, stk. 1, 2 og 3	Artikel 59
			Artikel 60
			Artikel 61
			Artikel 62
Artikel 11		Artikel 34	Artikel 63
Artikel 11a		Artikel 35, stk. 1, 2 og 3	Artikel 64

Onsdag den 16. november 2011

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 10, stk. 9		Artikel 38	Artikel 65
			Artikel 66
			Artikel 67
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 68
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 69
			Bilag I
Bilag II			Bilag II
		Bilag II	Bilag III
			Bilag IV
	Bilag		Bilag V
		Bilag I	Bilag VI
			Bilag VII
			Bilag VIII
		Bilag III	Bilag IX
			Bilag X