

Onsdag den 26. februar 2014

P7_TA(2014)0147

Et fælles europæisk jernbaneområde *I**

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 26. februar 2014 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen (COM(2013)0029 — C7-0025/2013 — 2013/0029(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

(2017/C 285/52)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0029),
 - 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 (C7-0025/2013),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til de begrundede udtalelser, som inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af det franske Senat, det litauiske parlament, Storhertugdømmet Luxembourgs Deputeretkammer, Førstekammeret og Andetkammeret i Nederlandene og den svenske Riksdag, om, at udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,
 - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 11. juli 2013 ⁽¹⁾,
 - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af 8. oktober 2013 ⁽²⁾,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelser fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender og Regionaludviklingsudvalget (A7-0037/2014),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse for Parlamentet, 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, Kommissionen og de nationale parlamenter.

P7_TC1-COD(2013)0029

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 26. februar 2014 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/.../EU om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

⁽¹⁾ EUT C 327 af 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356 af 5.12.2013, s. 92.

Onsdag den 26. februar 2014

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 ⁽³⁾ og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I løbet af det seneste årti **er det europæiske motorvejsnetværk blevet udvidet med 27 %, hvorimod det anvendte jernbanenet er reduceret med 2 %**. Desuden har væksten i passagertransporten med jernbane været utilstrækkelig til at øge jernbanesektorens andel af transportmarkedet i forhold til biler og luftfart. Den andel på 6 % af passagertransporten, som jernbanesektoren i Den Europæiske Union tegner sig for, har ligget forholdsvis stabilt, og passagertjenesterne i jernbanesektoren har hverken med hensyn til udbud eller kvalitet kunnet holde trit med udviklingen i behovene. [Ændring 1]
- (1a) **Jernbanernes utilstrækkelige andel af transporten inden for Europa har sine årsager, navnlig tilstedeværelsen af urimelig konkurrence med andre transportformer, manglende politisk vilje til at udvikle jernbanetransporten og for beskedne investeringer i jernbanenettet.** [Ændring 2]
- (2) EU-markederne for fragt og for internationale passagertog har siden henholdsvis 2007 og 2010 været åbnet for konkurrence i kraft af direktiv 2004/51/EF ⁽⁴⁾ og 2007/58/EF ⁽⁵⁾. Derudover har visse medlemsstater åbnet deres indenlandske passagertransporttjenester for konkurrence, enten ved at indføre fri adgangsret eller gennem konkurrencebaserede udbud om kontrakter om offentlig tjeneste eller begge dele.
- (2a) **Der bør gøres status over gennemførelsen af bestemmelserne i de pågældende direktiver med hensyn til kvalitetskontrol af de leverede tjenester på grundlag af kendsgerninger, niveauer for udbud og anvendelse af jernbanetransport og udgifter og priser.** [Ændring 3]
- (2b) **Udviklingen af et fælles europæisk jernbaneområde afhænger i høj grad af den reelle og fulde anvendelse i alle medlemsstaterne af den vedtagne lovgivning inden for de fastsatte frister. I betragtning af de mangler, der er konstateret på området, bør medlemsstaterne sørge for nøje at gennemføre EU-lovgivningen.** [Ændring 4]
- (2c) **Adskillige undersøgelser og spørgeskemaer har påvist, at man i medlemsstater, som har åbnet deres markeder for indenlandsk passagertransport, eksempelvis Sverige og Det Forenede Kongerige, har oplevet, at jernbanemarkedet er vokset, og at tilfredsheden blandt passagerer og personale er steget.** [Ændring 5]
- (3) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁶⁾ oprettes et fælles europæisk jernbaneområde⁸ med fælles regler for forvaltning af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, for finansiering af infrastruktur og afgifter, for betingelserne for adgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester og for tilsyn med jernbanemarkedet. Med alle disse elementer på plads er det nu muligt at fuldføre åbningen af EU's **Unionens** jernbanemarked og gennemføre en reform af infrastrukturforvalteres forvaltning for at sikre lige adgang til infrastrukturen **med henblik på at forbedre kvaliteten af jernbanetjenesterne i hele Europa og samtidig sikre de sociale og ansættelsesmæssige vilkår.** [Ændring 6]

⁽¹⁾ EUT C 327 af 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356 af 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 26.2.2014.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44).

⁽⁶⁾ Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

Onsdag den 26. februar 2014

- (3a) *Færdiggørelsen af åbningen af Unionens jernbanemarked bør ses som afgørende, så jernbanen kan blive et troværdigt alternativ til andre transportformer med hensyn til pris og kvalitet. [Ændring 7]*
- (4) I henhold til direktiv 2012/34/EU skal Kommissionen, hvis det er relevant, fremsætte forslag til lovgivningsmæssige foranstaltninger vedrørende åbning af de nationale jernbanepassagermarkeder og udvikling af hensigtsmæssige betingelser for at sikre **den mest omkostningseffektive**, ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur, **herunder salgsinfrastruktur, der ejes af en etableret operatør**, på grundlag af de gældende krav om adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed. [Ændring 8]
- (4a) *Åbningen af markedet for indenlandsk passagertransport vil få en positiv effekt på funktionen af det europæiske jernbanemarked. Dette vil medføre større fleksibilitet og flere muligheder for virksomheder og passagerer. Jernbanepersonalet vil også nyde godt af åbningen, da det vil forbedre deres muligheder for at yde deres tjenester til nye aktører på markedet. Erfarne arbejdstagere kan give de nye aktører en merværdi, som kan føre til bedre arbejdsforhold. [Ændring 9]*
- (4b) *Medlemsstaterne er ansvarlige for organisationen af deres arbejdsmarkeder for jernbanepersonale. De skal dog sørge for, at den måde, arbejdsmarkedet er organiseret på, ikke nedsætter tjenestens kvalitet. I EU-retten er der allerede klare rammer for beskyttelsen af jernbanearbejdere. [Ændring 10]*
- (5) Der bør sikres bedre koordination mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder gennem oprettelsen af et koordinationsudvalg for at opnå en effektiv forvaltning og anvendelse af infrastrukturen. **Derudover bør infrastrukturforvalteren på trafikkontrolniveau for at sikre en smidig drift i den daglige forvaltning af nettet, herunder styring af trafikken på nettet i vintersæsonen, koordinere med jernbanevirksomheder uden at gå på kompromis med sin uafhængighed og sit ansvar for at forvalte nettet og overholde de eksisterende regler. [Ændring 117]**
- (6) Medlemsstaterne bør også sikre, at alle funktioner, der er nødvendige for en bæredygtig drift, vedligeholdelse og udvikling af jernbaneinfrastrukturen, forvaltes på en konsekvent måde af infrastrukturforvalteren selv.
- (6a) *For at sikre en tilstrækkelig og fair konkurrence inden for det europæiske jernbaneområde, er det nødvendigt med ikke blot en garanti for ikke-diskriminerende adgang til infrastrukturen, men også en integration af de nationale skinnenetværk samt en styrkelse af tilsynsorganerne. En sådan styrkelse drejer sig både om udvidelse af de ansvarlige tilsynsorganers kompetencer og om udvikling af et netværk af tilsynsorganer, som fremover skal være en central aktør med henblik på reguleringen af jernbanemarkedet i Unionen. [Ændring 12]*
- (6b) *Infrastrukturforvalteren bør i udøvelsen af alle relevante funktioner i henhold til dette direktiv forpligtes til at bruge sine kompetencer til konstant at effektivisere forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen for at yde en service af høj kvalitet til sine brugere. [Ændring 13]*
- (7) *Med forbehold af medlemsstaternes kompetence inden for planlægning og finansiering af infrastrukturen bør grænseoverskridende spørgsmål såsom sporadgangsafgifter behandles effektivt mellem de forskellige medlemsstaters infrastrukturforvaltere gennem oprettelsen af et europæisk netværk for infrastrukturforvaltere. [Ændring 14]*
- (8) For at sikre lige adgang til infrastrukturen bør ~~eventuelle de integrerede strukturer, som omfatter~~ **være således udformet, at der ikke opstår nogen** interessekonflikter ~~som følge af mellem~~ infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed, ~~fjernes~~. Den eneste måde, hvorpå der kan sikres lige adgang til jernbaneinfrastruktur, består i at fjerne ~~incitamentene~~ **de mulige incitament**er til at diskriminere mod konkurrenter. Dette er en betingelse for en vellykket åbning af markedet for national jernbanepassagertransport. Det bør også fjerne muligheden for krydssubsidiering, som findes i sådanne integrerede strukturer og også medfører markedsforvridninger **samt ordninger for aflønning af personale og andre godtgørelser, der kan medføre positiv forskelsbehandling med hensyn til en af konkurrenterne. [Ændring 15]**

Onsdag den 26. februar 2014

- (9) De gældende krav til infrastrukturforvalternes uafhængighed af jernbanevirksomheder, der er fastlagt i direktiv 2012/34/EU, omfatter kun infrastrukturforvalterens væsentlige funktioner, som er beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling og beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter. Det er dog nødvendigt, at alle funktioner udøves uafhængigt, da andre funktioner også kan anvendes til at diskriminere mod konkurrenter. Dette gælder især beslutninger **om adgang til billetsalg, stationer og depoter**, om investeringer eller vedligeholdelse, der kan træffes for at begunstige de dele af nettet, som primært bruges af transportvirksomhederne i en integreret virksomhed. Beslutninger om planlægning af vedligeholdelsesarbejder kan få indflydelse på, hvilke togkanaler konkurrenterne har til rådighed. [Ændring 16]
- (9a) **Trods anvendelsen af beskyttelsesforanstaltningerne i direktiv 2013/34/EU, som skal sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed, kan de jernbaneoperatører, der indgår i vertikalt integrerede virksomheder, udnytte deres struktur til at sikre jernbanevirksomheder i den vertikalt integrerede virksomhed en urimelig konkurrencemæssig fordel.** [Ændring 17]
- (10) De gældende krav i direktiv 2012/34/EU omfatter kun retlig, organisatorisk og beslutningsmæssig uafhængighed. Dermed udelukkes det ikke fuldstændigt, at der er mulighed for at opretholde en integreret virksomhed, så længe de tre former for uafhængighed sikres. For så vidt angår den beslutningsmæssig uafhængighed skal det sikres, at de passende beskyttelsesforanstaltninger udelukker, at en integreret virksomhed kontrollerer en infrastrukturforvalters beslutningstagning. Men selv en fuldstændig anvendelse af sådanne beskyttelsesforanstaltninger fjerner ikke helt alle de muligheder for diskriminerende adfærd over for konkurrenter, der findes i en vertikalt integreret virksomhed. Især findes muligheden for krydssubsidiering fortsat i integrerede strukturer, eller det er i hvert fald meget vanskeligt for tilsynsorganer at kontrollere og håndhæve beskyttelsesforanstaltninger, der skal forhindre en sådan krydssubsidiering. Disse problemer løses mest effektivt ved at der sikres institutionel adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed.
- (11) ~~Derfor bør det kræves af medlemsstaterne, at de sikrer, at den eller de samme juridiske eller fysiske personer ikke har ret til at udøve kontrol over en infrastrukturforvalter, samtidig med at de udøver kontrol eller rettigheder over~~ **Dette direktiv, som skal sikre fri og lige konkurrence mellem alle jernbanevirksomheder, udelukker således muligheden for, at en jernbanevirksomhed. Omvendt bør kontrol over en jernbanevirksomhed udelukke muligheden for at udøve kontrol eller rettigheder over en infrastrukturforvalter. kan opretholde en vertikalt integreret model som defineret i artikel 3.** [Ændring 18]
- (12) I de tilfælde hvor medlemsstaterne opretholder en infrastrukturforvalter, der indgår i en vertikalt integreret virksomhed, bør de i det mindste indføre strenge beskyttelsesforanstaltninger for at sikre, at hele infrastrukturforvaltningen reelt er uafhængig i forhold til den integrerede virksomhed. Disse beskyttelsesforanstaltninger bør ikke kun gælde infrastrukturforvalterens organisatoriske placering i den integrerede virksomhed, men også forvaltningsstrukturen for infrastrukturforvalteren, og bør, så vidt det er muligt inden for rammerne af en integreret struktur, forhindre finansielle overførsler mellem infrastrukturforvalteren og andre retlige enheder i den integrerede virksomhed. Disse beskyttelsesforanstaltninger svarer ikke blot til, hvad der er nødvendigt for at opfylde de krav om beslutningsmæssig uafhængighed i forbindelse med de væsentlige funktioner, der er fastlagt i direktiv 2012/34/EU, for så vidt angår infrastrukturforvalterens forvaltningsmæssige uafhængighed, men går videre end disse krav ved at tilføje bestemmelser om, at det skal udelukkes, at infrastrukturforvalterens indtægter kan anvendes til at finansiere andre enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. Dette bør gælde uanset anvendelsen af medlemsstaternes skattelovgivning og med forbehold af Unionens statsstøtteregele.
- (12a) **Det bør alvorligt overvejes at forbedre jernbanesikkerheden under processen med åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane, særlig med hensyn til ændring af de eksisterende integrerede strukturer, for at undgå at skabe yderligere administrative hindringer, der ville gå ud over vedligeholdelsen og forbedringerne af sikkerheden.** [Ændring 19]
- (12b) **Muligheden for, at en infrastrukturforvalter kan betale udbytte til den egentlige ejer af den vertikalt integrerede virksomhed, bør ikke forhindre infrastrukturforvalteren i at opbygge reserver med henblik på at forbedre sin finansielle situation og udligne sine konti over en rimelig periode som krævet i dette direktiv. Alle infrastrukturforvalterens udbetalinger af udbytte bør være øremærkede til brug for investeringer i fornyelse af den jernbaneinfrastruktur, som er i drift.** [Ændring 107]

Onsdag den 26. februar 2014

- (12c) *Holdingselskabet i en vertikalt integreret virksomhed kan bidrage til de strategiske beslutninger, som er nødvendige for, at jernbanetransportsystemet som helhed er velfungerende til gavn for alle parter, der er aktive på jernbanemarkedet, uden at dette berører beslutninger vedrørende infrastrukturforvalterens funktioner. [Ændring 108]*
- (12d) *Det bør også være muligt for repræsentanterne for de egentlige ejere af vertikalt integrerede virksomheder i bestyrelsen at optage personer, som er udpeget af de egentlige ejere, men ikke ansat af dem, forudsat at de ikke har ansvar eller interesser i nogen anden enhed af den vertikalt integrerede virksomhed. [Ændring 109]*
- (12e) *Reglerne til sikring af infrastrukturforvalterens uafhængighed i den vertikalt integrerede virksomhed bør ikke berøre Eurostat-kriterierne om offentlige underskud og offentlig gæld, eftersom holdingselskabet under alle omstændigheder, selv når der tages højde for beskyttelsesforanstaltningerne vedrørende infrastrukturforvalterens uafhængighed, kan bevare ejerskabet over infrastrukturen og desforuden et tilstrækkeligt antal funktioner til ikke at blive betragtet som en rent kunstig enhed, der kun har til formål at mindske statsgælden, jf. disse kriterier. [Ændring 110]*
- (13) Selv om de beskyttelsesforanstaltninger, der sikrer uafhængighed, gennemføres, vil vertikalt integrerede virksomheder kunne misbruge deres struktur til at sikre uretmæssige konkurrencefordele for jernbaneoperatører, der tilhører de pågældende virksomheder. Med forbehold af artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde bør Kommissionen derfor efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ kontrollere, at beskyttelsesforanstaltningerne gennemføres effektivt, og at eventuelle resterende konkurrenceforvridninger er fjernet. Hvis Kommissionen ikke er i stand til at bekræfte, at dette er sket, bør alle medlemsstater have mulighed for at begrænse eller tilbagekalde den pågældende integrerede operatørs adgangsrettigheder.
- (13a) *Under hensyntagen til nettenes forskelligartethed med hensyn til størrelse og tæthed og de nationale og lokale eller regionale myndigheders forskellige organisationsstrukturer og deres respektive erfaringer med at åbne op for et marked bør hver medlemsstat gives tilstrækkelig fleksibilitet til at organisere sit net på en sådan måde, at der kan opnås en optimal sammensætning af tjenester med åben adgang og tjenester, der ydes i henhold til kontrakter om offentlige tjenester, for at sikre tjenester af høj kvalitet for alle passagerer. Når først de kontrakter om offentlige tjenester, der skal udbydes, er udpeget, bør hver medlemsstat rettidigt fastlægge de mekanismer til beskyttelse af tjenesten, der skal tages i anvendelse, såfremt udbuddet ikke gennemføres. Sådanne mekanismer bør på ingen måde indebære ekstraudgifter for de jernbanevirksomheder, der udnytter tjenesten. [Ændring 20]*
- (14) Når EU-jernbanevirksomhederne gives ret til adgang til jernbaneinfrastruktur i alle medlemsstater med henblik på at udføre indenlandske passagertransporttjenester, kan det få konsekvenser for tilrettelæggelsen og finansieringen af passagertransport med jernbane i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste. Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse retten til adgang i de tilfælde, hvor den vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i sådanne kontrakter om offentlig tjeneste *eller kvaliteten af den tjeneste, de leverer*, og hvor det relevante tilsynsorgan har godkendt det. [Ændring 21]
- (15) Tilsynsorganerne bør *på eget initiativ eller efter anmodning fra interesserede parter på grundlag af en objektiv økonomisk analyse* vurdere de potentielle økonomiske virkninger af indenlandsk passagertransport, der udføres i henhold til bestemmelserne om åben adgang, for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste ~~efter anmodning fra interesserede parter og på grundlag af en objektiv økonomisk analyse~~. [Ændring 22]
- (16) Ved vurderingen bør der tages hensyn til behovet for at give alle markedsaktører tilstrækkelig retssikkerhed til at udvikle deres aktiviteter. Denne procedure bør være så enkel, effektiv og gennemsigtig som muligt og være i overensstemmelse med proceduren for tildeling af infrastrukturkapacitet.
- (17) Ved vurderingen af, om der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, bør der tages hensyn til forud fastlagte kriterier. Sådanne kriterier og de nærmere bestemmelser for den procedure, der skal følges, kan ændres over tid, navnlig i lyset af erfaringerne hos tilsynsorganer, kompetente myndigheder og jernbanevirksomheder, og kan tage højde for de særlige karakteristika, der er knyttet til indenlandsk passagertransport.
- (18) Ved vurderingen af, om der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, bør tilsynsorganerne overveje den planlagte tjenestes økonomiske virkninger for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste under hensyntagen til dens indvirkning på rentabiliteten af alle tjenester, der indgår i sådanne kontrakter om offentlig tjeneste, *og konsekvenserne for en styrkelse af samhørighedspolitikken på det berørte område og*

Onsdag den 26. februar 2014

nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, der har tildelt kontrakten. For at foretage denne vurdering bør faktorer som f.eks. passagerefterspørgsel, billetpriser, billetordninger, sted og antal stop samt tidspunkt for og hyppighed af den foreslåede nye tjeneste undersøges. [Ændring 23]

- (18a) *For at vurdere, om kvaliteten af den tjeneste, der leveres som led i en kontrakt om offentlig tjeneste, påvirkes af en tjeneste med åben adgang på samme net, bør tilsynsorganerne navnlig tage højde for indvirkningen på nettet, bevarelsen af forbindelser og punktligheden i de tjenester, der leveres som led i kontrakten om offentlig tjeneste.* [Ændring 24]
- (19) For at gøre jernbanetransport mere attraktiv for passagerer bør medlemsstaterne ~~kunne~~ pålægge jernbanevirksomheder, der udfører indenlandsk passagertransport, at deltage i en ordning med fælles information og integrerede billetsystemer i forbindelse med billetudstedelse, gennemgående billetter og reservationer. ~~Hvis der etableres~~ En sådan ordning, bør ~~det sikres~~ sikre, at den ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder. [Ændring 25]
- (19a) *Det er vigtigt, at jernbanevirksomheder deltager i udviklingen af integrerede billetsystemer, navnlig hvad angår lokal og regional transport, for at gøre jernbanetransport mere attraktiv for passagerer. Sådanne ordninger bør ikke skabe markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder.* [Ændring 26]
- (19b) *Eftersom den nye jernbanepakke sigter mod at styrke passagerernes rettigheder, og da fri bevægelighed er en af Unionens grundpiller, bør der udfoldes større bestræbelser på også at sikre denne ret for handicappede og bevægelseshæmmede borgere. Det bliver derfor en prioriteret opgave at forbedre adgangen til transportmidler og infrastrukturer. For at opfylde dette mål bør de grænseoverskridende forbindelser fremmes. Den hjælp, der ydes denne særlige passagergruppe, bør også harmoniseres under en bredere ordning. I den forbindelse anbefales det, at der iværksættes en høring af arbejdsmarkedets parter, borgerne og organisationerne til beskyttelse af handicappedes rettigheder.* [Ændring 27]
- (19c) *I lyset af den erfaring, der er opnået gennem netværket af tilsynsorganer, jf. artikel 57 i direktiv 2012/34/EU, bør Kommissionen senest den 31. december 2016 udarbejde et lovgivningsforslag, som styrker netværket af tilsynsorganer, formaliserer dets procedurer og giver det status som juridisk person. Dette organ bør have en tilsyns- og voldgiftsfunktion, så det kan behandle grænseoverskridende og internationale problemer, og en appelfunktion vedrørende afgørelser truffet af nationale tilsynsorganer.* [Ændring 28]
- (19d) *Med henblik på at færdiggøre det fælles europæiske jernbaneområde og i lyset af konkurrencen i sektoren forpligter Kommissionen sig til aktivt at støtte og tilskynde dialogen på EU-plan mellem arbejdsmarkedets parter for at sikre, at jernbanearbejdere beskyttes på varig vis mod uønskede virkninger af markedsåbningen, herunder social dumping.* [Ændring 29]
- (19e) *Passagerer bør have adgang til fungerende gennemgående billetsystemer og integrerede billetsystemer. Sådanne systemer ville også gøre jernbaner til et mere attraktivt transportmiddel for passagerer. Gennemgående billetsystemer, som er udviklet af sektoren i medlemsstaterne, bør være interoperable med hinanden for at skabe en ordning for hele Unionen, som omfatter alle jernbanepassageroperatører.* [Ændring 30]
- (19f) *I lyset af den erfaring, der er opnået gennem netværket af tilsynsorganer, jf. artikel 57 i direktiv 2012/34/EU, udarbejder Kommissionen senest den 31. december 2019 et forslag til retsakt for at erstatte netværket med et europæisk tilsynsorgan, så dets procedurer formaliseres, og det får status som juridisk person, i tide til åbningen af indenlandsk passagertransport med jernbane. Dette organ bør have en tilsyns- og voldgiftsfunktion, så det kan behandle grænseoverskridende og internationale problemer, og en appelfunktion vedrørende afgørelser truffet af nationale tilsynsorganer.* [Ændring 31]
- (19 g) *For at undgå social dumping bør en jernbanevirksomhed kun kunne yde jernbanetransporttjenester, hvis den overholder de kollektive overenskomster eller nationale love, der fastlægger standarder i den medlemsstat, hvor den har til hensigt at fungere. Der bør derfor sørges for ligeløn det samme sted. Det kompetente tilsynsorgan bør kontrollere, om dette krav overholdes.* [Ændring 32]

Onsdag den 26. februar 2014

- (19h) *Det nationale tilsynsorgan bør godkende eller anmode om ændringer i aftalerne om overførsel af medarbejdere. Dette kan omfatte anvendelse af en betænkningsperiode for de medarbejdere, som skal overføres. Tilsynsorganet bør i sin beslutning sigte efter at undgå at overføre følsomme oplysninger fra infrastrukturforvalteren til en anden enhed i den integrerede virksomhed. [Ændring 33]*
- (19i) *Åbningen af markedet må ikke have negative følger for de arbejdsmæssige og sociale vilkår for arbejdstagerne i jernbanesektoren. De sociale bestemmelser skal overholdes for at undgå social dumping og illoyal konkurrence fra nye aktører, som ikke overholder de sociale mindstestandarder i jernbanesektoren. [Ændring 34]*
- (19j) *Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør i deres sikkerhedskultur etablere en åben rapporteringskultur (»just culture«) for aktivt at tilskynde personalet til at indberette sikkerhedsrelaterede ulykker, hændelser og kollisioner afværget i sidste øjeblik uden at blive udsat for straf eller forskelsbehandling. Med en åben rapporteringskultur kan jernbaneindustrien indhøste erfaringer fra ulykker, hændelser og kollisioner afværget i sidste øjeblik og dermed forbedre jernbanesikkerheden for arbejdstagere og passagerer. [Ændring 35]*
- (19k) *Kommissionen bør sikre, at medlemsstaterne på fuldstændig og korrekt vis håndhæver bestemmelserne i Rådets direktiv 2005/47/EF ⁽¹⁾. [Ændring 36]*
- (19l) *Medlemsstaterne bør i lyset af udviklingen af det fælles europæiske jernbaneanrums og den videre åbning af markedet for jernbanetransport anvende kollektive overenskomster for at undgå social dumping og illoyal konkurrence. [Ændring 37]*
- (19m) *Kommissionen bør vurdere virkningen af dette direktiv på udviklingen af arbejdsmarkedet for togpersonale og, hvor det er relevant, foreslå nye lovgivningsmæssige foranstaltninger om certificering af togpersonale. [Ændring 38]*
- (19n) *Togpersonale er en faggruppe inden for jernbanesektoren, der udfører sikkerhedsrelevante opgaver. Traditionelt udfører dette personale operationelle sikkerhedsopgaver inden for jernbanesystemet, og det er ansvarligt for passagerernes komfort og sikkerhed om bord på togene. En certificering svarende til lokomotivføreres certificering er nyttig med hensyn til at sikre et højt kvalifikations- og kompetenceniveau og anerkende denne faggruppes betydning for sikre jernbanetjenester, men også for at fremme arbejdstagernes mobilitet. [Ændring 39]*
- (19o) *Det nationale tilsynsorgan bør godkende eller anmode om ændringer i aftalerne om overførsel af medarbejdere. Dette kan omfatte anvendelse af en betænkningsperiode for de medarbejdere, som skal overføres. Tilsynsorganet bør i sin beslutning sigte efter at undgå at overføre følsomme oplysninger fra infrastrukturforvalteren til en anden enhed i den integrerede virksomhed. [Ændring 40]*
- (20) *Medlemsstaterne har i henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter ⁽²⁾ forpligtet sig til at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er berettiget.*
- (20a) *Infrastrukturforvaltere bør samarbejde i tilfælde af hændelser og ulykker, der har indvirkning på grænseoverskridende trafik, for at dele alle relevante oplysninger og derved undgå negative følgevirkninger. [Ændring 41]*
- (20b) *Tilsynsorganet bør have beføjelser til at overvåge vedligeholdelsesarbejder på infrastruktur for at sikre, at de ikke udføres på en måde, der fører til forskelsbehandling af jernbanevirksomheder. [Ændring 42]*
- (20c) *Infrastrukturforvalteren i en vertikalt integreret virksomhed bør kunne tilbyde sit personale visse sociale tjenesteydelser i faciliteter, der benyttes af andre enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. [Ændring 43]*

⁽¹⁾ Rådets direktiv 2005/47/EF af 18. juli 2005 vedrørende aftalen mellem Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren (EUT L 195 af 27.7.2005, s. 15).

⁽²⁾ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

Onsdag den 26. februar 2014

- (20d) *Infrastrukturforvalteren i en vertikalt integreret virksomhed bør kunne samarbejde med andre enheder i den vertikalt integrerede virksomhed med hensyn til udviklingen af it-systemer, som er underlagt tilsynsorganets godkendelse. [Ændring 44]*
- (20e) *Betingelserne for at tilbyde billetter, gennemgående billetter og reservationer i hele Unionen som fastsat i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 ⁽¹⁾ bør anses for opfyldt, når ordningen med fælles information og billetsystemer er oprettet inden 12. december 2019 i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv. [Ændring 45]*
- (20f) *Tilsynsorganet kan udarbejde retningslinjer for, hvordan infrastrukturforvalterens personale og ledelse kan øge deres uafhængighed inden for en vertikalt integreret virksomhed for så vidt angår kanaltildeling og infrastrukturafgifter. [Ændring 118]*
- (20 g) *Medlemsstaterne kan i henhold til dette direktiv til enhver tid frit vælge mellem de forskellige typer strukturer for infrastrukturforvaltere, der findes inden for det fælles europæiske jernbaneområde, nemlig adskilte og vertikalt integrerede virksomheder, selv om de allerede har indført en adskilt struktur. Dette direktiv fastsætter forskellige regler og principper for den interne organisation af de pågældende strukturer. [Ændring 47]*
- (20h) *Ved anvendelsen af dette direktiv bør begreberne tilsynsråd, bestyrelse, direktion eller andre organer, der repræsenterer virksomheden juridisk, anvendes på eksisterende virksomhedsstrukturer i medlemsstaterne, idet det så vidt muligt bør undgås at skabe yderligere organer— [Ændring 48]*

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2012/34/EU foretages følgende ændringer:

-1) I artikel 1 tilføjes følgende stykker:

»2a. Dette direktiv sigter mod at gøre jernbanetransport til et mere attraktivt transportmiddel for den europæiske offentlighed. Det skal hjælpe med at udarbejde anvendelige ordninger med information og integrerede billetsystemer. Ordninger med gennemgående billetter, som er udviklet af jernbanesektoren i medlemsstaterne, bør være interoperable med hinanden, så der kan skabes et system på EU-plan, der omfatter alle jernbanepassageroperatører.« [Ændring 49]

»2b. Formålet med dette direktiv, som er at gennemføre det fælles europæiske jernbaneområde, vil blive søgt opfyldt på grundlag af social dialog på EU-plan for at sikre, at jernbanearbejdere beskyttes hensigtsmæssigt mod de uønskede effekter af markedets åbning.« [Ændring 50]

-1b) I artikel 2 indsættes følgende stykke:

»3a. Artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 7e finder ikke anvendelse på net af mindre end 500 kilometers længde, når:

a) disse net ikke har nogen strategisk betydning for, hvordan det europæiske jernbanemarked fungerer, eller

b) de er teknisk og organisatorisk adskilt fra det indre hovedjernbanenet.« [Ændring 87]

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14).

Onsdag den 26. februar 2014

1. Artikel 3 ændres således:

a) Nr. 2 affattes således:

»2) »infrastrukturforvalter«: ethvert organ eller enhver virksomhed, der sørger for udvikling, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur på et net; udvikling omfatter netplanlægning, finansiel planlægning og investeringsplanlægning samt opbygning og opgraderinger af infrastrukturen; drift af infrastruktur omfatter alle elementer i proceduren for kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler, trafikstyring og infrastrukturafgifter, herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter; vedligeholdelse omfatter fornyelse af infrastruktur og andre former for forvaltning af aktiver«

b) Nr. 5 udgår.

c) Som nyt nr. 31 tilføjes:

»31) »vertikalt integreret virksomhed«: en virksomhed, hvor:

- en eller flere jernbanevirksomheder ejes helt eller delvis af den samme virksomhed som en infrastrukturforvalter (holdingselskab), eller
- en infrastrukturforvalter ejes helt eller delvis af en eller flere jernbanevirksomheder eller
- en eller flere jernbanevirksomheder ejes helt eller delvis af en infrastrukturforvalter«

ca) Følgende nummer tilføjes:

»32) »integreret billetsystem«: et billetsystem, som gør det muligt at foretage en rejse, som omfatter skift inden for eller mellem forskellige transportformer som tog, busser, sporgovne, metroer, færger eller fly«

cb) Følgende nummer tilføjes:

»33) »gennemgående billet«: en eller flere billetter, som udgør den befordringskontrakt, der er indgået for at udføre på hinanden følgende jernbanetjenester, der drives af en eller flere jernbanevirksomheder« [Ændring 52]

cc) Følgende numre tilføjes:

- »34) »bestyrelse«: enhver gruppe af personer udpeget af ejerne af virksomheden til at fremme deres interesser, overvåge og kontrollere ledernes arbejde og godkende vigtige afgørelser om virksomhedsledelse
- 35) »direktion«: enhver gruppe af personer med ansvar for ledelsesfunktioner i relation til dens daglige ledelse af virksomheden« [Ændring 53]

cd) Følgende nummer tilføjes:

»36) »højhastighedspassagertransport«: passagertransport på strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover, og hvor der køres med sådanne hastigheder på det meste af rejsen.«. [Ændring 54]

2. Artikel 6, stk. 2, udgår.

2a) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 6a

Forudsat, at der ikke opstår interessekonflikter, og at fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger er sikret, forhindrer intet i dette direktiv medlemsstaterne i at bemyndige infrastrukturforvalteren til at deltage i samarbejdsaftaler på gennemsigtig, ikke-eksklusiv og ikke-diskriminerende vis med en eller flere ansøgere vedrørende en bestemt strækning eller en lokal eller regional del af nettet, således at der gives økonomiske incitamenter til at effektivisere dens samarbejde i relation til den relevante del af nettet. Sådanne incitamenter kan bestå i nedsættelser eller forhøjelser af sporadgangsafgifterne svarende til de mulige omkostningsbesparelser eller indtægtsstigninger for jernbanevirksomheden eller for infrastrukturforvalteren som følge af dette samarbejde. Formålet med samarbejdet skal være at sikre en mere effektiv forvaltning af afbrydelser, vedligeholdelsesarbejde eller overbelastet infrastruktur eller af en strækning eller en del af nettet, som er udsat for forsinkelser, eller en øget sikkerhed.

Onsdag den 26. februar 2014

Varigheden begrænses til højst fem år og kan forlænges. Infrastrukturforvalteren underretter tilsynsorganet, jf. artikel 55, om det planlagte samarbejde. Tilsynsorganet forhåndsgodkender samarbejdsaftalen, kræver ændringer af den eller afviser den, hvis ovenstående betingelser ikke er opfyldt. Det kan til enhver tid i løbet af aftalens løbetid kræve, at aftalen ændres. Infrastrukturforvalteren underretter koordineringsudvalget, jf. artikel 7d, om samarbejdsaftalen. Dette stykke finder ikke anvendelse på samarbejde, der er givet tilladelse til i henhold til artikel 7a og 7b, mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheder, som udgør dele af den samme vertikalt integrerede virksomhed.» [Ændring 120]

3. Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

Institutionel adskillelse af infrastrukturforvalteren

1. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren ~~varetager alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2,~~ og er uafhængig af alle jernbanevirksomheder.

Hvis nogle dele af jernbaneinfrastrukturen, som defineret i bilag I, på datoen for dette direktivs ikrafttræden ejes og forvaltes af andre virksomheder end infrastrukturforvalteren, kan medlemsstaterne beslutte, at sådanne ordninger skal fortsætte, forudsat at disse virksomheder er retligt adskilt fra og uafhængige af alle jernbanevirksomheder. [Ændring 121]

For at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed skal medlemsstaterne sørge for, at infrastrukturforvalterne er organiseret i en enhed, som er retligt adskilt fra alle jernbanevirksomheder.

2. Medlemsstaterne skal også sikre, at den eller de samme juridiske eller fysiske personer ikke har lov til:

- a) at udøve direkte eller indirekte kontrol som omhandlet i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 (*), at have nogen finansiell interesse i eller udøve nogen rettigheder over en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter samtidig
- b) at udpege medlemmer i bestyrelsen, direktionen eller andre organer, der repræsenterer en infrastrukturforvalter juridisk, og samtidig udøve direkte eller indirekte kontrol over, have finansielle interesser i eller udøve rettigheder over en jernbanevirksomhed
- c) at være medlem af bestyrelsen, direktionen eller andre organer, der repræsenterer virksomheden juridisk, for både en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter
- d) at forvalte jernbaneinfrastrukturen eller tage del i infrastrukturforvalterens forvaltning og samtidig udøve direkte eller indirekte kontrol over, have finansielle interesser i eller udøve rettigheder over en jernbanevirksomhed, eller at forvalte jernbanevirksomheden eller tage del i dens forvaltning og samtidig udøve direkte eller indirekte kontrol over, have interesser i eller udøve rettigheder over en infrastrukturforvalter.

3. Hvis den person, der er omhandlet i stk. 2, er en medlemsstat eller et andet offentligt organ, anses to offentlige myndigheder, som er adskilte og retligt forskellige fra hinanden, og som udøver kontrol eller andre rettigheder som omhandlet i stk. 2 over på den ene side en infrastrukturforvalter og på den anden side en jernbanevirksomhed, i forbindelse med gennemførelsen af denne artikel for at være den eller de samme personer.

4. Forudsat at der ikke opstår interessekonflikter, og at fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger er sikret, kan infrastrukturforvalteren give specifikke udviklings-, fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, som han bevarer sine beslutningsbeføjelser over, i underentreprise til jernbanevirksomheder eller ethvert andet organ, der er underlagt infrastrukturforvalterens tilsyn.

4a. Forudsat at bestemmelserne vedrørende den institutionelle adskillelse af infrastrukturforvalteren, jf. stk. 1-3, overholdes, at der ikke opstår interessekonflikter, og at fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger er sikret, kan medlemsstaterne bemyndige infrastrukturforvalteren til at deltage i samarbejdsaftaler på gennemsigtig og ikke-diskriminerende vis med en eller flere ansøgere vedrørende en bestemt strækning eller en lokal eller regional del af nettet, således at ansøgeren får et incitament til at effektivisere sit samarbejde i relation

Onsdag den 26. februar 2014

til den relevante del af nettet. Sådanne incitamenter omfatter nedsatte sporadgangsafgifter svarende til mulige omkostningsbesparelser for infrastrukturforvalteren som følge af dette samarbejde. Formålet med samarbejdet er at sikre en mere effektiv forvaltning af afbrydelser, vedligeholdelsesarbejde eller overbelastet infrastruktur eller af en strækning eller en del af nettet, som er udsat for forsinkelser, eller øget sikkerhed. Varigheden begrænses til højst fem år og kan forlænges. Infrastrukturforvalteren underretter tilsynsorganet, jf. artikel 55, om det planlagte samarbejde. Tilsynsorganet forhåndsgodkender samarbejdsaftalen, kræver ændringer af den eller afviser den, hvis ovenstående betingelser ikke er opfyldt. Det kan til enhver tid i løbet af aftalens varighed kræve, at aftalen ændres. Infrastrukturforvalteren underretter koordineringsudvalget, jf. artikel 7d, om samarbejdsaftalen. [Ændring 56]

5. Hvis infrastrukturforvalteren ~~på datoen for dette direktivs ikrafttræden~~ tilhører en vertikalt integreret virksomhed, kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende stk. 2, 3 og 4 i denne artikel. I så tilfælde skal den pågældende medlemsstat sikre, at infrastrukturforvalteren ~~varetager alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, og~~ reelt er organisatorisk og beslutningsmæssigt uafhængig af alle jernbanevirksomheder i overensstemmelse med kravene i artikel 7a ~~til 7e og 7b~~.

(*) Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (»EF-fusionsforordningen«) (EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1).« [Ændring 122]

4. Følgende artikler indsættes:

»Artikel 7a

Infrastrukturforvalterens reelle uafhængighed i en vertikalt integreret virksomhed

1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalteren er organiseret i et organ, som er retligt adskilt fra alle jernbanevirksomheder eller holdingselskaber, der kontrollerer sådanne virksomheder, og fra andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed.

2. Retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, der er aktiv på jernbanetransportmarkeder, må ikke have nogen ~~direkte eller indirekte~~ kapitalinteresser i infrastrukturforvalteren, **hverken direkte, indirekte eller gennem datterselskaber**. Tilsvarende må infrastrukturforvalteren heller ikke have nogen ~~direkte eller indirekte~~ kapitalinteresser i retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, der er aktiv på jernbanetransportmarkeder, **hverken direkte, indirekte eller gennem datterselskaber**.

Denne bestemmelse udelukker imidlertid ikke eksistensen af en vertikalt integreret virksomhed, hvor en eller flere jernbanevirksomheder ejes helt eller delvis af den samme virksomhed som en infrastrukturforvalter (holdingselskab).

3. Infrastrukturforvalterens indtægter må ikke anvendes til at finansiere andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, men kun til at finansiere infrastrukturforvalterens virksomhed ~~og til~~. **Det skal være muligt** at betale udbytte til den egentlige ejer af den vertikalt integrerede virksomhed. **Sådanne udbetalinger af udbytte skal være øremærkede til brug for investeringer i fornyelse af den infrastruktur, der er i drift, og må ikke forhindre infrastrukturforvalteren i at opbygge reserver med henblik på at forvalte sine overskud og sine tab i løbet af den økonomiske cyklus.**

Disse bestemmelser finder ikke anvendelse på betalinger til private investorer i forbindelse med offentlig-private partnerskaber.

Infrastrukturforvalteren ~~rejser midler på kapitalmarkederne uafhængigt og ikke via andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, jf. dog artikel 8, stk. 4, må kun yde lån til sine egne datterselskaber~~. I den vertikalt integrerede virksomhed må ~~der kun ydes lån til infrastrukturforvalteren af holdingselskabet, og de skal overvåges af tilsynsorganet, jf. artikel 55. Holdingselskabet skal over for tilsynsorganet godtgøre, at lånet er ydet til markedspris, og at det er i overensstemmelse med artikel 6.~~

Onsdag den 26. februar 2014

Alle tjenester, der tilbydes af andre retlige enheder til infrastrukturforvalteren, skal baseres på kontrakter og betales til markedspris. Gæld, der tilskrives infrastrukturforvalteren, skal være klart adskilt fra den gæld, der tilskrives andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, og hver gæld betjenes særskilt.

Regnskaberne for infrastrukturforvalteren og de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed føres på en måde, der sikrer, at disse bestemmelser overholdes, og giver mulighed for særskilte finansielle kredsløb for infrastrukturforvalteren og for de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed.

4. Infrastrukturforvalteren rejser midler på kapitalmarkederne uafhængigt og ikke via andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, jf. dog artikel 8, stk. 4. Andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed må ikke rejse midler via infrastrukturforvalteren. **[Ændring 123]**

5. Infrastrukturforvalteren skal opbevare udførlig dokumentation for eventuelle kommercielle og finansielle forbindelser med andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed og efter anmodning stille dem til rådighed for tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 56, stk. 12.

Artikel 7b

Reel uafhængighed for infrastrukturforvalterens personale og forvaltning i en vertikalt integreret virksomhed

1. Med forbehold af tilsynsorganets afgørelser i henhold til artikel 56 skal infrastrukturforvalteren have reel beslutningskompetence uafhængigt af andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, for så vidt angår alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2 **kanaltildeling og infrastrukturafgifter**.

Infrastrukturforvalterens overordnede ledelsesstruktur og vedtægter skal sikre, at ingen af de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed direkte eller indirekte bestemmer infrastrukturforvalterens adfærd i forhold til disse funktioner **kanaltildeling og infrastrukturafgifter**.

Medlemmerne af infrastrukturforvalterens bestyrelse og direktion og de ledere, der refererer direkte til dem, skal handle i overensstemmelse med disse principper.

2. Medlemmerne af direktionen for og de ledende medarbejdere under infrastrukturforvalteren må ikke være i bestyrelsen eller direktionen for eller være ledende medarbejdere i andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed.

Medlemmerne af bestyrelsen eller direktionen for og de ledende medarbejdere i de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed må ikke være i direktionen for eller være ledende medarbejdere under infrastrukturforvalteren.

3. Infrastrukturforvalteren skal have en bestyrelse, som er sammensat af repræsentanter for de endelige ejere for den vertikalt integrerede virksomhed.

Bestyrelsen kan høre det i artikel 7d omhandlede koordinationsudvalg om spørgsmål inden for dets kompetence.

Afgørelser vedrørende udnævnelse og forlængelse af mandatet for medlemmerne af direktionen for infrastrukturforvalteren, disses arbejdsvilkår, herunder aflønning, og mandatets ophør træffes af bestyrelsen. Den i artikel 55 omhandlede bestyrelse underrettes om indholdet af mandatet og betingelserne for dets varighed og ophør for de personer, som bestyrelsen udpeger eller forlænger mandatet for som medlemmer af direktionen for infrastrukturforvalteren, og om årsagerne til eventuelle forslag om, at mandatet bringes til ophør. Disse vilkår og de i dette stykke omhandlede afgørelser bliver kun bindende, hvis tilsynsorganet udtrykkeligt har godkendt dem. Tilsynsorganet kan modsætte sig sådanne afgørelser, når der opstår tvivl om den professionelle uafhængighed for en person, der er udnævnt til direktionen, eller i tilfælde af mandatophør før tiden for et medlem af direktionen for infrastrukturforvalteren.

Medlemmer af direktionen, der ønsker at klage over mandatophør før tiden, gives effektiv ret til at klage til tilsynsorganet

Onsdag den 26. februar 2014

4. I en periode på tre år efter afsked må infrastrukturforvalteren, medlemmerne af bestyrelsen eller direktionen for og ledende medarbejdere under infrastrukturforvalteren ikke have nogen ledende stilling i andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. I en periode på tre år efter afsked må disse andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, medlemmerne i deres bestyrelse eller direktion og ledende medarbejdere ikke have en ledende stilling hos infrastrukturforvalteren.

5. Infrastrukturforvalteren skal have sit eget personale og være placeret i lokaler, der er adskilt fra andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. Adgangen til informationssystemer **ledelsespersonale. Følsomme oplysninger, som infrastrukturforvalteren er i besiddelse af**, skal beskyttes for at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed. Interne regler eller ansættelseskontrakter skal klart begrænse kontakter med **og må ikke videregives til** andre retlige

enheder i den vertikalt integrerede virksomhed til kun at omfatte officiel kommunikation i tilknytning til udøvelsen af infrastrukturforvalterens funktioner, som også udøves i relation til andre jernbanevirksomheder uden for den vertikalt integrerede virksomhed. Overforsler af andre medarbejdere end dem, der er omhandlet under litra c), mellem. Infrastrukturforvalteren **kan tilbyde sit personale sociale tjenester som dem, der f.eks. tilbydes i skoler, børnehaver, sportscentre og restauranter, i lokaler, der anvendes af** andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed kan kun ske, hvis det kan sikres, at de ikke udveksler følsomme oplysninger. **Infrastrukturforvalteren kan samarbejde med andre enheder i den vertikalt integrerede virksomhed i forbindelse med udviklingen af deres informationssystemer.**

Tilsynsorganet godkender eller kræver ændringer i bestemmelserne vedrørende gennemførelsen af dette stykke med det formål at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed. Tilsynsorganet kan anmode den integrerede virksomhed om de oplysninger, som det finder nødvendigt.

6. Infrastrukturforvalteren skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet til at udføre alle sine funktioner uafhængigt af andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed og må ikke kunne uddelegere udøvelsen af disse funktioner eller nogen aktiviteter, der er knyttet dertil, til disse retlige enheder.

Forudsat at der ikke opstår interessekonflikter, og at fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger er sikret, kan infrastrukturforvalteren give specifikke udviklings-, fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, som han bevarer sine beslutningsbeføjelser over, i underentreprise til jernbanevirksomheder eller ethvert andet organ, der er underlagt infrastrukturforvalterens tilsyn.

7. Medlemmerne i bestyrelsen eller direktionen for og ledende medarbejdere under infrastrukturforvalteren må ikke have nogen interesse i eller modtage nogen finansielle fordele direkte eller indirekte fra andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. De resultatbaserede elementer i deres aflønning må ikke afhænge af virksomhedsresultaterne hos andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed eller retlige enheder under dennes kontrol, men udelukkende af infrastrukturforvalterens virksomhedsresultater. [Ændring 124/rev]

Artikel 7e

Procedure for kontrol af overholdelse

1. Kommissionen skal efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ træffe afgørelse om, hvorvidt infrastrukturforvaltere, der indgår i en vertikalt integreret virksomhed, opfylder kravene i artikel 7a og artikel 7b, og om, hvorvidt gennemførelsen af disse krav er hensigtsmæssig til at sikre, at der for alle jernbanevirksomheder gælder lige vilkår, og at der ikke forekommer konkurrenceforvridning på det relevante marked.

2. Kommissionen har ret til at forlange, at alle de nødvendige oplysninger forelægges inden for en rimelig frist af den medlemsstat, hvor den vertikalt integrerede virksomhed er etableret. Kommissionen hører det eller de berørte tilsynsorganer og, hvis det er relevant, netværket for tilsynsorganer, jf. artikel 57.

3. Medlemsstaterne kan begrænse adgangsrettighederne i artikel 10 til kun at gælde for jernbanevirksomheder, der indgår i den vertikalt integrerede virksomhed, som den pågældende infrastrukturforvalter tilhører, hvis Kommissionen meddeler medlemsstaterne, at der ikke er indgivet anmodning i overensstemmelse med stk. 1, eller hvis Kommissionens behandling af anmodningen afventes, eller hvis Kommissionen efter proceduren i artikel 62, stk. 2, bestemmer, at:

Onsdag den 26. februar 2014

- a) ~~der ikke er afgivet hensigtsmæssige svar på Kommissionens anmodninger om oplysninger, jf. stk. 2, eller~~
- b) ~~den pågældende infrastrukturforvalter ikke opfylder kravene i artikel 7a og 7b, eller~~
- c) ~~gennemførelsen af kravene i artikel 7a og 7b ikke er tilstrækkelig til at sikre, at der for alle jernbanevirksomheder gælder lige vilkår, og at der ikke forekommer konkurrenceforvridning i den medlemsstat, hvor den pågældende infrastrukturforvalter er etableret.~~

Kommissionen træffer afgørelse inden for en rimelig frist.

4. ~~Den pågældende medlemsstat kan anmode Kommissionen om at ophæve sin afgørelse, jf. stk. 3, efter proceduren i artikel 62, stk. 2, når den pågældende medlemsstat over for Kommissionen fyldestgørende godtgør, at de begrundelser, der lå til grund for afgørelsen, ikke længere findes. Kommissionen træffer afgørelse inden for en rimelig frist.~~

5. Med forbehold af stk. 1 til 4 overvåger det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan løbende overholdelsen af de krav, der er fastsat i artikel 7a og 7b. Enhver ansøger kan indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener, at disse krav ikke er opfyldt. Ved en sådan klage træffer tilsynsorganet inden for de frister, der er angivet i artikel 56, stk. 9, afgørelse om alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe situationen. [Ændring 101 + 125/rev]

Artikel 7c

Koordinationsudvalg

1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne opretter og organiserer koordinationsudvalg for hvert net. Medlemskab af dette udvalg skal i det mindste stå åbent for infrastrukturforvalteren, kendte ansøgere som omhandlet i artikel 8, stk. 3, og, efter anmodning, potentielle ansøgere, deres repræsentative organisationer, repræsentanter for brugerne af jernbanegodstransport og -passagertransport og, hvor det er relevant, regionale og lokale myndigheder, **herunder de kompetente myndigheder**. Medlemsstaternes repræsentanter og det berørte tilsynsorgan indbydes til koordinationsudvalgets møder som observatører. [Ændring 59]

2. Koordinationsudvalget skal stille forslag til eller rådgive infrastrukturforvalteren og eventuelt medlemsstaten vedrørende:

- a) ansøgernes behov i forbindelse med vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturkapacitet
- b) indholdet af de brugerorienterede præstationsmål, der er indeholdt i de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30, og af de incitamenter, der er omhandlet i artikel 30, stk. 1, og gennemførelsen deraf
- c) indholdet og gennemførelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27
- d) de afgiftsrammer og regler, der er fastlagt af staten, og den afgiftsordning, der er fastlagt af infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 29, og infrastrukturafgifternes niveau og struktur
- e) proceduren for tildeling af infrastrukturkapacitet, herunder prioritetsregler for tildeling af kapacitet mellem forskellige kategorier af infrastrukturbrugere; **principperne for koordinering i tilfælde af modstridende ansøgninger om drift af en jernbanetjeneste er omfattet af artikel 46, stk. 4** [Ændring 60]
- f) spørgsmål om intermodalitet
- g) andre spørgsmål vedrørende betingelserne for adgang til og brug af infrastrukturen og kvaliteten af infrastrukturforvalterens tjenester
- ga) **problemer, som brugerne af jernbanegodstransport og passagertransport støder på, herunder kvaliteten af den leverede tjeneste, infrastrukturafgifter samt størrelsen og gennemsigtigheden af priserne på jernbanetransportydelse.** [Ændring 61]

Onsdag den 26. februar 2014

Koordinationsudvalget skal have beføjelse til at forlange relevante oplysninger fra infrastrukturforvalteren om litra a) — ~~g)~~ **ga)** for at kunne varetage disse opgaver, **med forbehold for forretningshemmeligheder**. [Ændring 62]

3. Koordinationsudvalget udarbejder en forretningsorden, som bl.a. omfatter regler om mødedeltagelse og -hyppighed, som skal være mindst én gang i kvartalet. **Forretningsordenen skal bl.a. indeholde regler om regelmæssig høring af brugerne af jernbanegodstransport og -passagertransport og af repræsentanter for arbejdstagerne inden for jernbanesektoren, mindst en gang om året.** Der skal hvert år forelægges en rapport om koordinationsudvalgets drøftelser for infrastrukturforvalteren, medlemsstaten, det berørte tilsynsorgan, **brugerne af jernbanegodstransport og -passagertransport og af repræsentanter for arbejdstagerne inden for jernbanesektoren** og Kommissionen med en angivelse af de standpunkter, som udvalgsmedlemmerne hver især har indtaget. [Ændring 63]

Artikel 7d

Europæisk netværk af infrastrukturforvaltere

1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne deltager og samarbejder i et netværk for at udvikle ~~EU's~~ **Unionens** jernbaneinfrastruktur **og** især for at sikre:

- i) en rettidig og effektiv gennemførelse af det transeuropæiske transportnet, herunder hovednetkorridorer, godstogskorridorer i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 (*) og udbygningsplanen for European Rail Traffic Management System (ERTMS) som fastlagt i afgørelse 2012/88/EU (**), **og**
- ii) **afviklingen af effektiv grænseoverskridende passagertransport i Unionen, herunder gennem grænseoverskridende samarbejde for at løse problemer med flaskehalse.**

1a. Netværket skal også udvikle fælles grundprincipper angående betaling for grænseoverskridende passagertransport på mere end ét net som defineret i artikel 37 og for tildeling af kapacitet som defineret i artikel 40. Disse fælles principper skal underlægges en udtalelse fra netværket af tilsynsorganer som omhandlet i artikel 57. [Ændring 64]

Kommissionen skal være medlem af netværket. Den skal koordinere og støtte netværkets arbejde og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremsætte henstillinger til netværket. Den skal sikre et aktivt samarbejde mellem de relevante infrastrukturforvaltere.

2. Netværket skal deltage i de markedsovervågningsaktiviteter, der er omhandlet i artikel 15, og sætte benchmarks for infrastrukturforvalternes effektivitet **og produktivitet** på grundlag af fælles indikatorer og kvalitetskriterier som f. eks. pålidelighed, kapacitet, disponibilitet, punktlighed og sikkerhed i forbindelse med deres net, aktivernes kvalitet og anvendelse, vedligeholdelse, fornyelse, udbygninger, investeringer ~~og~~, finansiell effektivitet **og gennemsigthed i afgiftsrammer og -regler**. [Ændring 65]

3. Kommissionen ~~kan vedtage under hensyntagen til netværkets synspunkter~~ foranstaltninger, der fastlægger de fælles principper og metoder for netværket, navnlig for at sikre konsekvens for benchmarks og de procedurer, der skal følges ved samarbejdet i netværket. Disse foranstaltninger vedtages i form af en ~~gennemførelsesretsakt~~ **delegeret retsakt** efter proceduren i artikel ~~62, stk. 3~~ **60**.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) Nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

(**) Kommissionens Afgørelse 2012/88/EU af 25. januar 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i det transeuropæiske jernbanesystem (EUT L 51 af 23.2.2012, s. 51.)« [Ændring 66]

5. Artikel 10 ændres således:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Jernbanevirksomheder tildeles ret til adgang på retfærdige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår til alle medlemsstaters jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af alle former for jernbanepassagertransport. Jernbanevirksomhederne skal have ret til at medtage passagerer fra én station til en anden. Denne ret omfatter også adgang til infrastruktur, der forbinder de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2.«

Onsdag den 26. februar 2014

aa) Følgende stykke indsættes:

»2a. En medlemsstat skal ikke kunne pålægges at give adgangsret til infrastrukturen med henblik på udførelse af enhver form for ydelser til jernbanevirksomheder, når kontrollen direkte eller indirekte ligger hos en eller flere personer fra et eller flere tredjelande, hvor der ikke gives adgangsrettigheder til infrastruktur- og servicefaciliteter til EU-virksomheder på betingelser, der svarer til betingelserne i dette direktiv. Efter dette stykke opnås kontrol over en virksomhed gennem rettigheder, aftaler eller på andre måder, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske og retlige forhold, giver mulighed for at få afgørende indflydelse på virksomhedens drift, særlig ved:

a) ejendoms- eller brugsret til den pågældende virksomheds samlede aktiver eller dele deraf

b) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af virksomhedens organer, deres afstemninger eller beslutninger.« [Ændring 67]

b) Stk. 3 og 4 udgår.

6. Artikel 11 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Medlemsstaterne kan begrænse den i artikel 10, stk. 2, fastsatte ret til adgang til kun at omfatte passagertransport mellem et bestemt afgang- og bestemmelsessted, når en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste omfatter samme rute eller en alternativ rute, i de tilfælde, hvor udøvelsen af denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i den eller de pågældende kontrakter om offentlig tjeneste. **Den i artikel 10, stk. 2, fastsatte ret til adgang kan ikke begrænses for så vidt angår højhastighedspassagertransport.**

De kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere skal give forhåndsvarsel til alle interesserede parter om kapacitetsansøgninger i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 (*), der kan være i strid med adgangsrettighederne i henhold til artikel 10 i dette direktiv.

Al passagertransport, der ikke er en del af en kontrakt om offentlig tjeneste, skal betegnes som en tjeneste med åben adgang.

Hvis en kompetent myndighed laver en ny kontrakt om offentlig tjeneste eller udvider anvendelsesområdet for en eksisterende kontrakt i form af at bruge mere infrastrukturkapacitet end tidligere, kan adgangsrettighederne for de virksomheder, der leverer de eksisterende tjenester med åben adgang, og som kan blive berørt af den kompetente myndigheds beslutning, ikke underkastes begrænsninger.«

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1). [Ændring 68]

b) Stk. 2, første afsnit, affattes således:

»For at vurdere, om der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, skal det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, foretage en objektiv økonomisk analyse og basere sin afgørelse på forud fastlagte kriterier. De

Disse kriterier skal bl.a. omfatte indvirkningen af udøvelsen af retten til adgang på rentabiliteten af tjenester, der er omfattet af kontrakten om offentlig tjeneste, herunder konsekvenserne for nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, der har tildelt kontrakten, passagerefterspørgsel, billetpriser, billetordninger, sted og antal stop samt tidspunkt for og hyppighed af den foreslåede nye tjeneste, og fastlægges af tilsynsorganet, jf. artikel 55, i overensstemmelse med foranstaltningerne i stk. 4 i denne artikel. Det skal i analysen vurderes, om tjenesternes levedygtighed under kontrakten om offentlig tjeneste vil blive truet af en ny tjeneste med åben adgang.

Onsdag den 26. februar 2014

Den økonomiske ligevægt i kontrakten om offentlig tjeneste anses ikke for truet, hvis tilsynsorganet forudser, at den mulige nye tjeneste primært er indtægtsskabende og ikke indtægtsnedsættende for jernbanesektoren, og at det eventuelle indtægtstab for tjenesterne under den eller de pågældende kontrakter om offentlig tjeneste ikke er betydeligt. I overensstemmelse med en sådan analyse og afgørelsen fra det relevante tilsynsorgan skal medlemsstaterne kunne godkende, ændre eller afvise ansøgningen om adgang til en rute med passagertransport.»

c) Følgende stykker indsættes:

»2a. Såfremt der tildeles en kontrakt om offentlig trafikbetjening på grundlag af en offentlig udbudsprocedure i overensstemmelse med EU-retten, kan medlemsstaterne i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1370/2007 begrænse adgangsrettighederne, jf. artikel 10, stk. 2, i dette direktiv, til varigheden af den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste for tjenester mellem et afgangssted og et bestemmelsessted, som er omfattet af den pågældende kontrakt. Oplysningerne om, at adgangsrettighederne er begrænset, skal offentliggøres, når udbudsproceduren for den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste iværksættes. Hvis tilsynsorganet forudser, at en yderligere ny tjeneste som omhandlet i artikel 10, stk. 2, primært er indtægtsskabende og ikke indtægtsnedsættende for jernbanesektoren, og for hvilken det forventes, at indtægtstab for en række tjenester under kontrakten om offentlig tjeneste ikke er betydeligt, kan dens adgang ikke begrænses.

Begrænsningerne i dette stykke kan ikke føre til en begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på en international rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

2b. Det eller de tilsynsorganer, der foretager de i stk. 2 og 2a omhandlede analyser, træffer sin eller deres afgørelse, efter at der inden for en måned efter modtagelsen af underretningen om den planlagte passagertransport, jf. artikel 38, stk. 4, er indgivet en ansøgning 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

da) den jernbanevirksomhed, som har ansøgt om kapacitet i henhold til artikel 38, stk. 4.» [Ændring 69+114]

d) Stk. 3 og 4 affattes således:

»3. Det relevante tilsynsorgan skal begrunde sin afgørelse og anføre, på hvilke betingelser nedenstående senest en måned efter meddelelsen af afgørelsen 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.»

Hvis tilsynsorganet i overensstemmelse med stk. 2 finder, at der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste i forbindelse med den planlagte passagertransport, jf. artikel 38, stk. 4, skal den angive de eventuelle ændringer af den pågældende tjeneste, som vil kunne sikre, at betingelserne for tildeling af ret til adgang i artikel 10, stk. 2, er opfyldt.

Onsdag den 26. februar 2014

4. Kommissionen vedtager senest 16. december 2016, på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er nævnt i artikel 57, stk. 1, foranstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af stk. 1, 2 og 3 i denne artikel. ~~Sådanne gennemførelsesretsakter~~ **Disse delegerede retsakter** vedtages efter ~~undersøgelsesproceduren~~ **proceduren** i artikel ~~62, stk. 3~~ **60.** [Ændring 70]

e) Stk. 5 udgår.

7. Som artikel 13a indsættes:

»Artikel 13a

Fælles information og ~~integrerede~~ billetsystemer [Ændring 71]

1. *Alle data om køreplaner anses for at være offentlige og skal stilles til rådighed i overensstemmelse dermed.* , jf. dog bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1371/2007 ⁽¹⁾ og direktiv 2010/40/EU ⁽²⁾

Uanset forordning (EF) nr. 1371/2007 og direktiv 2010/40/EU skal medlemsstaterne pålægge alle jernbane-aktører såsom jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og billetsælgere senest fra den 12. december 2019 at anvende et interoperabelt gennemgående billet- og informationssystem, som opfylder målsætningen om at give passagererne adgang til alle data, der er nødvendige for at planlægge en rejse og for at reservere og købe deres billetter inden for Unionen.

Medlemsstaterne skal pålægge jernbanevirksomheder at samarbejde om inden den 12. december 2019 at etablere en ordning med fælles information og billetsystemer i forbindelse med billetudstedelse, gennemgående billetter og reservationer til alle jernbanepassagertjenester i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste efter forordning (EF) nr. 1370/2007 eller beslutte at give de relevante myndigheder beføjelse til at etablere en sådan ordning. Ordningen må ikke skabe markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder. Den forvaltes af en offentlig eller privat retlig enhed eller en sammenslutning af alle jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport.

Jernbanevirksomheder, der udfører kommerciel offentlig persontransport, skal have ikke-diskriminerende adgang til ordningen med henblik på at informere om og sælge billetter til offentlig persontransport med jernbane som et supplement til deres egne transporttydelser.

Alle ordninger skal udformes på en sådan måde, at de er interoperable i overensstemmelse med direktiv 2008/57/EF og de grundlæggende tekniske specifikationer for telematiksystemer. De skal navnlig opfylde disse tekniske krav for at sikre konsekvens i afgifter og clearing, fortroligheden af kommercielle oplysninger, beskyttelse af personoplysninger og overholdelse af konkurrencereglerne. Alle ordninger eller systemer, der tilbyder supplerende ydelser til passagererne, skal være kompatible med de pågældende tekniske specifikationer.

Medlemsstaterne skal sikre, at adgangen til de grundlæggende tekniske specifikationer for telematiksystemer er åben og ikke-diskriminerende.

Alle kommercielle aftaler mellem deltagerne skal være i overensstemmelse med konkurrencereglerne.

Omkostningerne ved en sådan ordning skal deles mellem deltagerne på en rimelig måde, der afspejler deres respektive bidrag.

Tilsynsorganet skal sikre, at sådanne ordninger med gennemgående billetter ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder. [Ændring 72]

Medlemsstaterne kan ~~ligeledes~~ pålægge jernbanevirksomheder, ~~der udfører indenlandsk passagertransport og udbydere af passagertransport med andre transportformer~~ at deltage i en ordning med fælles **interoperabel rejseinformation** og integrerede billetsystemer i forbindelse med billetudstedelse, gennemgående billetter og reservationer, eller beslutte at give ~~kompetente~~ **relevante** myndigheder beføjelse til at etablere en sådan ordning. Hvis der etableres en sådan ordning, sikrer medlemsstaterne, at den ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehand-

Onsdag den 26. februar 2014

ling mellem jernbanevirksomheder **og andre udbydere af passagertransport**, og at den forvaltes af en offentlig eller privat retlig enhed, eller en sammenslutning af alle **virksomheder**, der udfører passagertransport.

2. Medlemsstaterne skal pålægge jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport, at indføre **udarbejde** og koordinere **ationale beredskabsplaner for vigtige ruter inden for Unionen** med henblik på at yde assistance til passagerer, jf. artikel 18 i forordning (EF) nr. 1371/2007, **under hensyntagen til Kommissionens beslutning 2008/164/EF (*)** i tilfælde af større driftsafbrydelser **som følge af naturkatastrofer eller menneskeskabte katastrofer. Den enkelte stationsleder og jernbanevirksomhed, der udfører passagertransport, indfører sin egen beredskabsplan i overensstemmelse med de nationale beredskabsplaner.**

(¹) EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14.

(²) EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

(*) **Kommissionens beslutning 2008/164/EF af 21. december 2007 vedrørende den tekniske specifikation for interoperabilitet for »bevægelseshæmmede« i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og højhastighedstog (EUT L 64 af 7.3.2008, s. 72).** [Ændring 73]

7a) I artikel 19 tilføjes følgende litra:

»da) har forpligtet sig til at anvende de respektive kollektive overenskomster i de medlemsstater, som virksomhederne ønsker at drive virksomhed i.« [Ændring 74]

8. Artikel 38, stk. 4, affattes således:

»4. Hvis en ansøger agter at indgive en ansøgning om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre passagertransport, underretter den de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer mindst 18 måneder, før den køreplan, som ansøgningen om kapacitet vedrører, træder i kraft. For at gøre det muligt for de relevante tilsynsorganer at vurdere den potentielle økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste skal tilsynsorganerne sikre, at enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om passagertransport med jernbane på den pågældende rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 11 og enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, passagertransporten vedrører, underrettes herom hurtigst muligt og senest inden for fem dage.«

8a) I artikel 42 indsættes følgende stykke:

»1a. Med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne skal tilsynsorganet, jf. artikel 55 i dette direktiv, forhåndsgodkende en sådan rammeaftale og på eget initiativ føre tilsyn med gældende rammeaftaler. En ansøger har endvidere ret til at indgive klage til tilsynsorganet, hvis ansøgeren mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket af en rammeaftale. I tilfælde af en klage vedrørende en rammeaftale skal tilsynsorganet enten bekræfte, at en ændring af rammeaftalen ikke er påkrævet, eller forlange rammeaftalen ændret i overensstemmelse med de af tilsynsorganet angivne retningslinjer senest to måneder efter tilsynsorganets modtagelse af klagen. Infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden skal opfylde tilsynsorganets afgørelse, så snart det er materielt muligt, og under alle omstændigheder senest en måned efter at have modtaget afgørelsen fra tilsynsorganet. Tilsynsorganet sikrer under sin udførelse af de i dette stykke omhandlede funktioner, at forretningshemmeligheder beskyttes.« [Ændring 75]

8b) Artikel 46, stk. 4, affattes således:

»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. I tilfælde af modstridende ansøgninger om drift af en jernbanetjeneste inden for samme markedsegment skal infrastrukturforvalteren i fordelingen af kapaciteten kun tage højde for den omstridte infrastruktur og ikke den overordnede kapacitet, som er genstand for de konkurrerende ansøgninger.« [Ændring 76]

Onsdag den 26. februar 2014

8c) Artikel 54, stk. 1, affattes således:

»1. Hvis der opstår forstyrrelser i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Med henblik herpå udarbejder infrastrukturforvalteren en beredskabsplan med en liste over de forskellige organer, der skal underrettes i tilfælde af alvorlige hændelser eller alvorlige forstyrrelser i togtrafikken. **Hvis der opstår forstyrrelser, som kan påvirke den grænseoverskridende trafik, videregiver infrastrukturforvalteren alle relevante oplysninger til andre infrastrukturforvaltere, hvis net og trafik kan blive påvirket af forstyrrelserne. De relevante infrastrukturforvaltere normaliserer i fællesskab den grænseoverskridende trafik.**« [Ændring 77]

8d) I artikel 55 tilføjes følgende stykke:

»3a. Medlemsstaterne sikrer, at tilsynsorganerne har den nødvendige organisatoriske og funktionelle kapacitet til at udføre de opgaver, der er beskrevet i artikel 56, og vedtager, hvor det er relevant, en handlingsplan for at give dem denne kapacitet.« [Ændring 78]

8e) Artikel 56 affattes således:

»Artikel 56

Tilsynsorganets funktioner

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

- a) den foreløbige og endelige udgave af netvejledningen
- b) de kriterier, der er anført i netvejledningen
- c) tildelingsprocessen og dens resultat
- d) afgiftsordninger
- e) niveauet for eller strukturen i infrastrukturafgifter, som virksomheden skal eller kan komme til at skulle betale
- f) ordninger vedrørende adgang i henhold til artikel 10-13
- g) adgang til og opkrævning af afgifter for tjenester i henhold til artikel 13

ga) planlagt eller ikke planlagt vedligeholdelsesarbejde.

2. Med forbehold af de nationale konkurrencemyndigheders beføjelser til at sikre konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelse har tilsynsorganet beføjelse til at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse og navnlig at føre tilsyn med stk. 1, litra a) til ~~g)~~ **ga)**, på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne. Det kontrollerer især, om netvejledningen indeholder diskriminerende bestemmelser eller giver infrastrukturforvalteren skønsbeføjelser, som kan anvendes til at forskelsbehandle ansøgerne.

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

Medlemsstaterne sikrer, at disse myndigheder i fællesskab udvikler en ramme for informationsudveksling og samarbejde rettet mod at forhindre en skadelig indvirkning på konkurrencen eller sikkerheden på jernbanemarkedet. Denne ramme skal omfatte en mekanisme, hvormed tilsynsorganet kan forsyne den nationale sikkerhedsmyndighed og den licensudstedende myndighed med anbefalinger vedrørende emner, der kan påvirke konkurrencen på jernbanemarkedet, og hvormed den nationale sikkerhedsmyndighed kan forsyne tilsynsorganet og den licensudstedende myndighed med anbefalinger vedrørende emner, der kan påvirke sikkerheden. Med forbehold af de enkelte myndigheders uafhængighed på deres respektive kompetenceområder undersøger den relevante myndighed alle sådanne anbefalinger, inden den træffer sine beslutninger. Hvis den relevante myndighed beslutter ikke at følge disse anbefalinger, skal den angive en begrundelse i sin afgørelse.

Onsdag den 26. februar 2014

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

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

6. Tilsynsorganet sikrer, at afgifter, der er fastsat af infrastrukturforvalteren, er i overensstemmelse med kapitel IV, afdeling 2, og ikke indebærer forskelsbehandling. **Tilsynsorganet sikrer også, at de af infrastrukturforvalteren, operatører af servicefaciliteter eller af jernbanevirksomheder fastsatte afgifter for adgang, herunder for sporadgang, adgang til banegårde, dertil hørende bygninger og andre faciliteter, inklusive faciliteter til visning af rejseoplysninger, ikke indebærer forskelsbehandling. I den forbindelse skal planlagte ændringer af højden eller strukturen af de i dette afsnit nævnte afgifter meddeles tilsynsorganet senest to måneder før deres planlagte ikrafttræden. Tilsynsorganet kan indtil senest én måned før den planlagte ikrafttrædelse forlange en reduktion eller forhøjelse, udsættelse eller annullering af de planlagte ændringer.** Forhandlinger mellem ansøgere og en infrastrukturforvalter om niveauet for infrastrukturafgifter er kun tilladt, hvis de foregår under overvågning af tilsynsorganet. Tilsynsorganet griber ind, hvis forhandlingerne kan forventes at stride mod dette kapitel.

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

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

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

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

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

I tilfælde af en klage vedrørende afslag på en ansøgning om infrastrukturkapacitet eller vedrørende vilkårene for et tilbud om kapacitet bekræfter tilsynsorganet enten, at en ændring af infrastrukturforvalterens beslutning ikke er påkrævet, eller forlanger afgørelsen ændret i overensstemmelse med ~~de af tilsynsorganet angivne retningslinjer~~ **dets instrukser. Infrastrukturforvalteren skal efterkomme tilsynsorganets afgørelse senest en måned efter modtagelsen af underretningen om beslutningen.**

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

Onsdag den 26. februar 2014

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

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

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

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

(*) EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1. «[Ændring 79]

8f) I artikel 57 tilføjes følgende stykke:

»9a. Hvis en ansøger mener, at en afgørelse fra en infrastrukturforvalter forhindrer udviklingen af en international tjeneste, kan ansøgeren forelægge sagen for netværket af tilsynsorganer og anmode om en udtalelse. Det pågældende nationale tilsynsorgan skal samtidig underrettes om denne forelæggelse. Netværket anmoder om nødvendigt om forklaringer fra infrastrukturforvalteren og under alle omstændigheder fra det pågældende nationale tilsynsorgan.

Netværket af tilsynsorganer forelægger Kommissionen en årsrapport om dets aktiviteter. Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet.

Kommissionen vedtager inden for et år efter dette direktivs ikrafttrædelse og senest den 31. december 2019 et forslag til retsakt om oprettelse af et europæisk tilsynsorgan og giver det status som juridisk person og en tilsyns- og voldgiftsfunktion, så det kan behandle grænseoverskridende og internationale problemer og fungere som appelinstans for afgørelser truffet af nationale tilsynsorganer. Det nye organ erstatter det europæiske netværk af tilsynsorganer.» [Ændring 80]

9. Artikel 63, stk. 1, affattes således:

»1. Senest den 31. december 2024 skal Kommissionen evaluere indvirkningen af dette direktiv på jernbansektoren og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen. I denne evaluering skal der tages højde for det europæiske tilsynsorgans syn på, om der fortsat sker forskelsbehandling eller andre former for konkurrenceforvridning, og arbejdsmarkedets parter holdninger i Unionens relevante udvalg vedrørende den sociale dialog. [Ændring 81]

Senest samme dato skal ~~Kommissionen~~ det europæiske tilsynsorgan vurdere, hvorvidt der fortsat består diskriminerende praksis eller andre former for konkurrenceforvridning i relation til infrastrukturforvaltere, der indgår en vertikalt integreret virksomhed og fremlægge anbefalinger til yderligere politiske foranstaltninger. Kommissionen fremsætter, hvis det er relevant, forslag til ny lovgivningsmæssige foranstaltninger på grundlag af disse anbefalinger.» [Ændring 82]

»Kommissionen vurderer senest 18 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelse direktivets indvirkning på udviklingen af arbejdsmarkedet for medrejsende medarbejdere og foreslår, hvor det er relevant, nye lovgivningsmæssige foranstaltninger om certificering af sådanne medrejsende medarbejdere.» [Ændring 83]

Onsdag den 26. februar 2014

Artikel 1a**I forordning (EF) nr. 1371/2007 foretages følgende ændringer:****Artikel 2, stk. 3, affattes således:**

»3. Fra datoen for denne forordnings ikrafttræden finder artikel 9, **10**, 11, 12, 19, artikel 20, stk. 1, og artikel 26 anvendelse på alle former for passagertransport med jernbane i hele ~~Fællesskabet~~ **Unionen.**« [**Ændring 84**]

Artikel 2

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den ... (*) de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

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

Artikel 3

3. Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. **Det gøres tilgængeligt i den konsoliderede udgave, sammen med direktiv 2012/34/EU, som det ændrer, senest tre måneder efter dets offentliggørelse.** [**Ændring 85**]

4. Artikel 1, stk. 5-8, finder anvendelse fra den 1. januar 2018 [i tide til den køreplan, som starter den 14. december 2019].

Indtil datoen for anvendelsen af nr. 5 og med forbehold for international passagertransport kræves det ikke, at medlemsstaterne indrømmer ret til adgang til jernbanevirksomheder, herunder virksomheder under disses direkte eller indirekte kontrol, der har licens i en medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes. [**Ændring 86**]

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

(*) 18 måneder efter direktivets ikrafttræden.