

## III

(Forberedende retsakter)

## RÅDET

## RÅDETS FØRSTEBEHANDLING (EU) Nr. 20/2016

**med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådet direktiv om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen**

**Vedttaget af Rådet den 17. oktober 2016**

(EØS-relevant tekst)

(2016/C 431/01)

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 <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU <sup>(4)</sup> oprettes et fælles europæisk jernbaneområde 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. Gennemførelsen af det fælles europæiske jernbaneområde bør opnås ved at udvide princippet om åben adgang til de indenlandske jernbanemarkeder og gennemføre en reform af infrastrukturforvalteres forvaltning for at sikre lige adgang til infrastrukturen.
- (2) Væksten i passagertransporten med jernbane har ikke holdt trit med udviklingen af andre transportformer. Gennemførelsen af det fælles europæiske jernbaneområde bør bidrage til videreudviklingen af jernbanetransporten som et troværdigt alternativ til andre transportformer. I den forbindelse er det afgørende, at lovgivningen om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde reelt anvendes inden for de fastsatte frister.

<sup>(1)</sup> EUT C 327 af 12.11.2013, s. 122.

<sup>(2)</sup> EUT C 356 af 5.12.2013, s. 92.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 26.2.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets førstebehandlingsholdning af 17.10.2016. Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(4)</sup> Europa-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).

- (3) EU-markederne for jernbanegodstransport og international passagertransport med jernbane har siden henholdsvis 2007 og 2010 været åbnet for konkurrence i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF <sup>(1)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets 2007/58/EF <sup>(2)</sup>. Endvidere har nogle medlemsstater også åbnet deres marked for indenlandsk passagertransport for konkurrence ved at indføre fri adgang til markedet eller ved at sende kontrakter om offentlig tjeneste i udbud eller begge dele. En sådan åbning af markedet bør få en positiv indvirkning på det fælles europæiske jernbaneområdes funktion og føre til bedre tjenester for brugerne.
- (4) Specifikke fritagelser fra direktiv 2012/34/EU's anvendelsesområde bør give medlemsstaterne mulighed for at tage højde for særlige karakteristika ved strukturen og organiseringen af jernbanesystemer på deres område, samtidig med at det fælles europæiske jernbaneområdes integritet sikres.
- (5) Driften af jernbaneinfrastruktur på et net omfatter togkontrol og signaler. Så længe en strækning er i drift, bør infrastrukturforvalteren navnlig sikre, at infrastrukturen er egnet til den fastlagte anvendelse.
- (6) For at afgøre, om en virksomhed skal betragtes som vertikalt integreret, bør kontrolbegrebet i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 <sup>(3)</sup> anvendes. Er en infrastrukturforvalter og en jernbanevirksomhed helt uafhængige af hinanden, men begge kontrolleres direkte af staten uden en mellemliggende enhed, bør de betragtes som adskilte. Et ministerium, der udøver kontrol over både en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter, bør ikke betragtes som en mellemliggende enhed.
- (7) Med dette direktiv indføres der yderligere krav for at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed. Medlemsstaterne bør frit kunne vælge mellem forskellige organisationsmodeller, der spænder fra fuld strukturel adskillelse til vertikal integration, på betingelse af, at der er passende beskyttelsesforanstaltninger til sikring af infrastrukturforvalterens uvildighed med hensyn til de væsentlige funktioner, trafikstyring og vedligeholdelsesplanlægning. Medlemsstaterne bør inden for grænserne af de fastsatte afgifts- og tildelingsrammer sikre, at infrastrukturforvalteren har organisatorisk og beslutningsmæssig uafhængighed med hensyn til de væsentligste funktioner.
- (8) Beskyttelsesforanstaltninger bør finde anvendelse i vertikalt integrerede virksomheder for at sikre, at andre retlige enheder i de pågældende virksomheder ikke har nogen afgørende indflydelse på udnævnelser og afskedigelser af de personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger om de væsentlige funktioner. I den forbindelse bør medlemsstaterne sikre, at der findes klageprocedurer.
- (9) Medlemsstaterne bør indføre en national ramme for vurdering af interessekonflikter. Tilsynsorganet bør inden for denne ramme tage hensyn til eventuelle personlige finansielle, økonomiske eller erhvervs-mæssige interesser, der på utilbørlig vis kan påvirke infrastrukturforvalterens uvildighed. Er en infrastrukturforvalter og en jernbanevirksomhed uafhængige af hinanden, bør det faktum, at de kontrolleres direkte af samme myndighed i en medlemsstat, ikke anses for at give anledning til en interessekonflikt i den i dette direktiv anvendte betydning.
- (10) Infrastrukturforvalteres beslutningstagning vedrørende kanaltildeling og beslutningstagning vedrørende infrastrukturafgifter er væsentlige funktioner, der er af afgørende betydning for at sikre retfærdig og ikkediskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur. Der bør etableres strenge beskyttelsesforanstaltninger for at undgå, at der udøves uberettiget indflydelse på de beslutninger, der træffes af infrastrukturforvalteren i forbindelse med sådanne funktioner. Disse beskyttelsesforanstaltninger bør tilpasses for at tage hensyn til jernbaneenhedernes forskellige forvaltningsstrukturer.
- (11) Der bør også træffes passende foranstaltninger for at sikre, at funktionerne forbundet med trafikstyring og vedligeholdelsesplanlægning udøves uvildigt for at undgå enhver form for konkurrenceforvridding. Inden for denne ramme bør infrastrukturforvalterne sikre, at jernbanevirksomhederne har adgang til relevante oplysninger. Hvis jernbanevirksomheder i den forbindelse har fået yderligere adgang til trafikstyringen af infrastrukturforvaltere, bør der gives en sådan adgang på lige vilkår til alle berørte jernbanevirksomheder.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

- (12) Hvis de væsentlige funktioner udføres af et uafhængigt afgifts- og/eller tildelingsorgan, bør infrastrukturforvalterens uvildighed sikres for så vidt angår funktionerne i forbindelse med trafikstyring og vedligeholdelse, uden at der er behov for at overdrage disse opgaver til en uafhængig enhed.
- (13) Tilsynsmyndighederne bør have beføjelser til at overvåge trafikstyringen, fornyelsesplanlægning samt planlagte og uplanlagte vedligeholdelsesarbejder for at sikre, at disse ikke fører til forskelsbehandling.
- (14) Medlemsstaterne bør som hovedregel sikre, at infrastrukturforvalteren er ansvarlig for drift, vedligeholdelse og fornyelse på et net og for udviklingen af jernbaneinfrastrukturen på dette net. Hvis disse funktioner er outsourcet til forskellige enheder, bør infrastrukturforvalteren dog bevare tilsynsbeføjelsen over og bære det endelige ansvar for udøvelsen af disse funktioner.
- (15) Infrastrukturforvaltere, der indgår i en vertikalt integreret virksomhed, kan inden for denne virksomhed outsource andre funktioner end de væsentlige funktioner på de betingelser, der er fastsat i dette direktiv, forudsat at dette ikke giver anledning til en interessekonflikt, og at fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger er sikret. Væsentlige funktioner bør ikke outsources til en anden enhed i den vertikalt integrerede virksomhed, medmindre en sådan enhed udelukkende varetager væsentlige funktioner.
- (16) Hvis det er hensigtsmæssigt, især af hensyn til effektiviteten, herunder i forbindelse med offentlig-private partnerskaber, kan funktionerne i infrastrukturforvaltning deles mellem forskellige infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvalterne bør hver især bære det fulde ansvar for de funktioner, de udøver.
- (17) Finansielle overførsler mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheder og i vertikalt integrerede virksomheder, mellem infrastrukturforvalteren og andre retlige enheder i den integrerede virksomhed bør forhindres, hvis de kan føre til konkurrenceforvridning på markedet, navnlig som følge af krydssubsidiering.
- (18) Infrastrukturforvaltere kan anvende indtægter fra forvaltningsaktiviteter vedrørende infrastrukturnettet, som indebærer anvendelse af offentlige midler, til at finansiere egne aktiviteter eller til at betale udbytte til deres investorer, som et afkast af deres investeringer i jernbaneinfrastruktur. Sådanne investorer kan omfatte statslige aktionærer og eventuelle private aktionærer, men kan ikke omfatte virksomheder, der er en del af en vertikalt integreret virksomhed, og som udøver kontrol både over en jernbanevirksomhed og den pågældende infrastrukturforvalter. Udbytte, der hidrører fra aktiviteter, som ikke indebærer anvendelse af offentlige midler eller indtægter fra afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur, kan også anvendes af virksomheder, som er en del af en vertikalt integreret virksomhed, og som udøver kontrol både over en jernbanevirksomhed og den pågældende infrastrukturforvalter.
- (19) Afgiftsprincipperne bør ikke udelukke muligheden for, at indtægter fra infrastrukturafgifter passerer gennem statsregnskabet.
- (20) Har infrastrukturforvalteren i en vertikalt integreret virksomhed ikke status som særskilt juridisk person, og de væsentlige funktioner er outsourcet ved at være overdraget til et uafhængigt afgifts- og/eller tildelingsorgan, bør de relevante bestemmelser om finansiel gennemsigtighed og infrastrukturforvalterens uafhængighed finde tilsvarende anvendelse på bestemte afdelinger inden for virksomheden.
- (21) For at opnå en effektiv forvaltning af jernbanenettet og effektiv anvendelse af infrastrukturen bør der sikres bedre samordning mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder gennem anvendelse af passende samordningsmekanismer.
- (22) Med henblik på at lette leveringen af effektive jernbanetjenester i Unionen bør der oprettes et europæisk netværk af infrastrukturforvaltere med udgangspunkt i eksisterende platforme. Med henblik på deltagelsen i dette netværk bør medlemsstaterne frit kunne bestemme, hvilket organ eller hvilke organer der bør betragtes som deres vigtigste hovedinfrastrukturforvaltere.
- (23) Henset til nettens forskelligartethed med hensyn til størrelse og tæthed og variationerne i de nationale, lokale og regionale myndigheders organisationsstrukturer og deres respektive erfaringer med markedsåbning bør medlemsstaterne gives tilstrækkelig fleksibilitet til at organisere deres jernbanenet på en sådan måde, at der kan ydes tjenester med åben adgang og tjenester i henhold til kontrakter om offentlige tjenester, med henblik på at sikre lettilgængelige tjenester af høj kvalitet for alle passagerer.

- (24) Når EU-jernbanevirksomhederne gives ret til adgang til jernbaneinfrastruktur i alle medlemsstater med henblik på at udføre indenlandske passagertransporttjenester, vil det kunne 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, på grundlag af en afgørelse truffet af det relevante tilsynsorgan.
- (25) Jernbanevirksomheders ret til at få tildelt adgang til infrastrukturen berører ikke en kompetent myndigheds mulighed for at tildele enerettigheder i overensstemmelse med artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 <sup>(1)</sup> eller for at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud på de betingelser, der er fastsat i artikel 5 i nævnte forordning. Eksistensen af en sådan kontrakt om offentlig trafikbetjening bør ikke give en medlemsstat ret til at begrænse andre jernbanevirksomheders ret til adgang til den pågældende jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af jernbanepassagertransport, medmindre en sådan transport ville bringe den økonomiske balance i kontrakten om offentlig tjeneste i fare.
- (26) Tilsynsorganerne bør på grundlag af en objektiv økonomisk analyse vurdere, om den økonomiske balance i eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste vil blive bragt i fare, efter anmodning fra interesserede parter.
- (27) Under vurderingsprocessen 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 samt være i overensstemmelse med proceduren for tildeling af infrastrukturkapacitet.
- (28) Forudsat at der sikres ikkediskriminerende adgang, kan medlemsstaterne knytte særlige betingelser til retten til adgang til infrastrukturen, så der kan gennemføres en integreret køreplan for indenlandske passagertransporttjenester med jernbane.
- (29) Udvikling af jernbaneinfrastrukturen og forbedring af jernbanepassagertransportens kvalitet er centrale prioriteter i indsatsen for at fremme et bæredygtigt transport- og mobilitetssystem i Europa. Navnlig har udviklingen af et højhastighedstognet potentiale til at skabe bedre og hurtigere forbindelser mellem Europas økonomiske og kulturelle centre. Højhastighedsjernbanetransporttjenester forbinder mennesker og markeder på en hurtig, pålidelig, miljøvenlig og omkostningseffektiv måde og tilskynder til, at passagerer skifter til jernbane. Det er derfor særlig vigtigt at fremme både offentlig og privat investering i jernbaneinfrastrukturen til højhastighedstog, skabe gunstige betingelser for et positivt afkast af investeringer og maksimere de økonomiske og sociale fordele ved sådanne investeringer. Medlemsstaterne bør fortsat kunne vælge, hvordan de vil fremme investeringer i jernbaneinfrastrukturen til højhastighedstog og anvendelsen af højhastighedsstrækninger.
- (30) Med henblik på at udvikle markedet for højhastighedspassagertransport, fremme optimal brug af den tilgængelige infrastruktur og tilskynde til konkurrencedygtig højhastighedspassagertransport, der er til gavn for passagererne, bør den åbne adgang til højhastighedspassagertransport kun begrænses under særlige omstændigheder og efter en objektiv økonomisk analyse foretaget af tilsynsorganet.
- (31) For at give passagerer mulighed for at få adgang til data, der er nødvendige for at planlægge rejser og bestille billetter i Unionen, bør fælles informationssystemer og gennemgående billetsystemer, der er udviklet af markedet, fremmes. I betragtning af hvor vigtigt det er at fremme velfungerende offentlige transportsystemer, bør jernbanevirksomheder tilskyndes til at arbejde på at udvikle sådanne systemer, der muliggør multimodale, grænseoverskridende og dør-til-dør-mobilitetsløsninger.
- (32) Gennemgående billetsystemer bør være interoperable og ikkediskriminerende. Jernbanevirksomhederne bør bidrage til udviklingen af sådanne systemer ved at gøre alle relevante data, der er nødvendige for at planlægge rejser og bestille billetter, tilgængelige på en ikkediskriminerende måde og i et interoperabelt format. Medlemsstaterne bør sikre, at sådanne systemer ikke skaber forskelsbehandling mellem jernbanevirksomhederne, og at de tager hensyn til behovet for at sikre fortroligheden af forretningsmæssige oplysninger, beskyttelsen af personoplysninger og overholdelse af konkurrencereglerne. Kommissionen bør overvåge og rapportere om udviklingen af sådanne systemer og, hvor det er hensigtsmæssigt, fremsætte lovgivningsmæssige forslag.

<sup>(1)</sup> 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).

- (33) Medlemsstaterne bør sørge for, at leveringen af jernbanetjenester afspejler de krav, der er knyttet til garantien om passende social beskyttelse, samtidig med at der sikres en gradvis udvikling hen imod gennemførelsen af det fælles europæiske jernbaneområde. I denne forbindelse bør de forpligtelser, der i overensstemmelse med national ret følger af bindende kollektive overenskomster eller aftaler indgået mellem arbejdsmarkedets parter, og relevante sociale standarder overholdes. Disse forpligtelser bør ikke berøre EU-lovgivningen inden for social- og arbejdsret. Kommissionen bør aktivt støtte det arbejde, der gøres som led i sektordialogen om jernbaner mellem arbejdsmarkedet parter.
- (34) Inden for rammerne af den igangværende revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF <sup>(1)</sup> bør Kommissionen vurdere, om der er behov for nye lovgivningsmæssige retsakter om certificering af togpersonale ombord.
- (35) Medlemsstaterne bør frit kunne træffe afgørelse om passende finansieringsstrategier for at fremskynde indførelsen af det europæiske togkontrolsystem (ETCS), og navnlig om eventuel anvendelse af differentierede sporadgangsafgifter.
- (36) Infrastrukturforvaltere bør samarbejde i forbindelse med hændelser og ulykker, der påvirker den grænseoverskridende trafik, for at dele alle relevante oplysninger, der gør det muligt hurtigt at genoprette normal trafik.
- (37) Med henblik på at nå målene for det fælles europæiske jernbaneområde bør tilsynsorganerne samarbejde for at sikre ikkediskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur.
- (38) Det er navnlig vigtigt, at tilsynsorganerne arbejder sammen, når spørgsmål vedrørende internationale jernbanetjenester eller binational jernbaneinfrastruktur kræver, at der træffes afgørelser af to eller flere tilsynsorganer, så de samordner deres beslutningstagning med henblik på at undgå retsusikkerhed og sikre effektive internationale jernbanetjenester.
- (39) I processen med åbning af nationale jernbanemarkeder for konkurrence, ved at alle jernbanevirksomheder gives adgang til nettene, bør medlemsstaterne have en tilstrækkelig overgangsperiode til at tilpasse deres nationale lovgivning og organisatoriske strukturer. Medlemsstaterne bør som følge heraf have mulighed for at bevare deres eksisterende nationale regler om markedsadgang indtil udløbet af overgangsperioden.
- (40) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter <sup>(2)</sup> har medlemsstaterne forpligtet sig til, i tilfælde hvor det er berettiget, 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 fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### Artikel 1

I direktiv 2012/34/EU foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3, indledningen, affattes således:

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

b) Følgende stykker indsættes:

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

Lokale, mindre trafikerede strækninger, hvis længde ikke overstiger 100 km, der anvendes til godstrafik mellem en hovedstrækning og oprindelses- og bestemmelsessteder for forsendelser langs disse strækninger, forudsat at

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51).

<sup>(2)</sup> EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

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

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

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

c) Stk. 4 affattes således:

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

d) Følgende stykke indsættes:

»8a. I en periode på ti år efter ... [datoen for ikrafttræden af dette ændringsdirektiv (st11199/16)] kan medlemsstaterne undtage isolerede jernbanestrækninger på under 500 km med en anden sporvidde end det indenlandske hovednet, der er forbundet med et tredjeland, hvor Unionens jernbanelovgivning ikke finder anvendelse, og som forvaltes af en anden infrastrukturforvalter end det indenlandske hovednets, fra anvendelsen af dette direktivs kapitel II og IV, med undtagelse af artikel 10, 13 og 56. Jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse strækninger, kan fritages for anvendelsen af kapitel II.

Sådanne fritagelser kan forlænges for perioder på højst fem år. Senest 12 måneder inden fritagelsen udløber, underretter en medlemsstat, der agter at forlænge en fritagelse, Kommissionen herom. Kommissionen undersøger, om betingelserne for en fritagelse i henhold til første afsnit fortsat er opfyldt. Hvis dette ikke er tilfældet, vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter dens afgørelse om ophævelse af fritagelsen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 62, stk. 2.«

e) Følgende stykker tilføjes:

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

13. Private infrastrukturforvaltere, som er part i et offentlig-privat partnerskab indgået før den ... [datoen for ikrafttræden af dette ændringsdirektiv (st11199/16)], og som ikke modtager offentlige midler, er undtaget fra anvendelsen af artikel 7d, såfremt lån og finansielle garantier, som infrastrukturforvalteren yder eller modtager, ikke er direkte eller indirekte til gavn for bestemte jernbanevirksomheder.«

## 2) Artikel 3 ændres således:

## a) Nr. 2 affattes således:

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

## b) Følgende numre indsættes:

- »2a) »udvikling af jernbaneinfrastrukturen«: netplanlægning, finansiel planlægning og investeringsplanlægning samt opbygning og opgradering af infrastrukturen
- 2b) »drift af jernbaneinfrastrukturen«: kanaltildeling, trafikstyring og infrastrukturafgifter
- 2c) »vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen«: arbejde udført med det formål at opretholde den eksisterende infrastrukturens tilstand og kapacitet
- 2d) »fornyelse af jernbaneinfrastrukturen«: større udskiftningsarbejde på den eksisterende infrastruktur, der ikke ændrer dens samlede ydeevne
- 2e) »opgradering af jernbaneinfrastrukturen«: større ombygningsarbejde af infrastrukturen, der forbedrer dens samlede ydeevne
- 2f) »væsentlige funktioner« i infrastrukturforvaltning: beslutningstagning vedrørende kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle togkanaler, og beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter, herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter i overensstemmelse med den afgiftsramme og ramme for kapacitetstildeling, der er fastlagt af medlemsstaterne i henhold til artikel 29 og 39«

## c) Følgende numre tilføjes:

- »31) »vertikalt integreret virksomhed«: en virksomhed, hvor, i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 (\*):
- a) en infrastrukturforvalter kontrolleres af en virksomhed, der samtidig kontrollerer en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net
- b) en infrastrukturforvalter kontrolleres af en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net eller
- c) en eller flere jernbanevirksomheder, der driver jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net, kontrolleres af en infrastrukturforvalter.

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

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

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

- 33) »direktion«: det overordnede organ i en virksomhed, der varetager udøvende og administrative funktioner, og som er ansvarlig for virksomhedens daglige ledelse
- 34) »bestyrelse«: det øverste organ i en virksomhed, der udfører tilsynsopgaver, herunder kontrol med direktionen, og træffer generelle strategiske beslutninger vedrørende virksomheden
- 35) »gennemgående billet«: en eller flere billetter, som udgør den befordringskontrakt, der er indgået for at udføre på hinanden følgende jernbanetjenester, der udføres af en eller flere jernbanevirksomheder
- 36) »højhastighedspassagertransport«: passagertransport med jernbane, der udføres uden stop mellem to steder adskilt af mindst en distance på mere end 200 km på strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på normalt 250 km/h eller derover, og hvor der i gennemsnit køres med sådanne hastigheder.

(\*) 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).«

3) Artikel 6, stk. 2, affattes således:

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

4) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

### **Infrastrukturforvalterens uafhængighed**

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

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

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

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

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

- a) som medlemmer af en infrastrukturforvalters direktion og som medlemmer af en jernbanevirksomheds direktion
- b) som personer med ansvar for at træffe beslutninger om de væsentlige funktioner og som medlemmer af en jernbanevirksomheds direktion
- c) som medlemmer af en infrastrukturforvalters bestyrelse og som medlemmer af en jernbanevirksomheds bestyrelse, hvis der findes en bestyrelse
- d) som medlemmer af bestyrelsen i en virksomhed, der er en del af en vertikalt integreret virksomhed, og som udøver kontrol over både en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter, og som medlemmer af den pågældende infrastrukturforvalters direktion.



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

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

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

5) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 7a

#### **De væsentlige funktioners uafhængighed**

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 7b

#### **Infrastrukturforvalterens uvildighed for så vidt angår trafikstyring og vedligeholdelsesplanlægning**

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

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

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

Planlægning af vedligeholdelsesarbejde varetages af infrastrukturforvalteren på en ikkediskriminerende måde.

#### Artikel 7c

### **Outsourcing og deling af infrastrukturforvalterens funktioner**

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

- a) outsource funktioner til en anden enhed, hvis sidstnævnte ikke er en jernbanevirksomhed, ikke kontrollerer en jernbanevirksomhed eller ikke er kontrolleret af en jernbanevirksomhed. I en vertikalt integreret virksomhed må væsentlige funktioner ikke outsources til en anden enhed i den vertikalt integrerede virksomhed, medmindre en sådan enhed udelukkende varetager væsentlige funktioner
- b) outsource udførelsen af arbejder og relaterede opgaver vedrørende udvikling, vedligeholdelse og fornyelse af jernbaneinfrastrukturen til jernbanevirksomheder eller virksomheder, der kontrollerer jernbanevirksomheden eller er kontrolleret af jernbanevirksomheden.

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

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

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

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

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

#### Artikel 7d

### **Finansiell gennemsigtighed**

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

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

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

4. Der må kun ydes og udbetales lån og betales renter og afdrag på lån mellem retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed i henhold til den markedsrente og de markedsbetingelser, der afspejler den pågældende enheds individuelle risikoprofil.
5. Lån mellem retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, der er ydet inden den ... [datoen for ikrafttræden af dette ændringsdirektiv (st11199/16)] fortsætter, indtil de udløber, forudsat at lånene blev optaget til markedsrenten, at de faktisk er udbetalt, og at der betales renter og afdrag på dem.
6. Alle tjenester, der tilbydes af andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed til infrastrukturforvalteren, skal ydes på grundlag af kontrakter og betales enten til markedspriser eller til priser, der afspejler produktionsomkostningerne, plus en rimelig fortjenstmargen.
7. Gæld, der tilskrives infrastrukturforvalteren, skal være klart adskilt fra gæld, der tilskrives andre retlige enheder i vertikalt integrerede virksomheder. Der betales særskilt renter og afdrag af sådan gæld. Dette er ikke til hinder for, at den endelige betaling af gæld foretages via en virksomhed, der er en del af en vertikalt integreret virksomhed, og som udøver kontrol over både en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter, eller via en anden enhed i virksomheden.
8. Regnskaberne for infrastrukturforvalteren og de andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed føres på en måde, der sikrer, at denne artikel overholdes, og giver mulighed for særskilt regnskab og gennemsigtige finansielle kredsløb i virksomheden.
9. I vertikalt integrerede virksomheder opbevarer infrastrukturforvalteren udførlig dokumentation for eventuelle kommercielle og finansielle forbindelser med de andre retlige enheder i den pågældende virksomhed.
10. Når de væsentlige funktioner varetages af et uafhængigt afgifts- og/eller tildelingsorgan i henhold til artikel 7a, stk. 3, og medlemsstaterne ikke anvender artikel 7, stk. 2, finder bestemmelserne i denne artikel tilsvarende anvendelse. Henvisninger til infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed i nærværende artikel forstås som en henvisning til de respektive afdelinger i virksomheden. Overensstemmelse med kravene i nærværende artikel skal fremgå af de respektive virksomhedsafdelingers særskilte regnskab.

#### Artikel 7e

#### Samordningsmekanismer

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

- a) ansøgernes behov i forbindelse med vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturkapacitet
- b) indholdet af de brugerorienterede præstationsmål, der er indeholdt i de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30, og af de incitament, der er omhandlet i artikel 30, stk. 1, og gennemførelsen deraf
- c) indholdet og gennemførelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27
- d) spørgsmål om intermodalitet og interoperabilitet
- e) andre spørgsmål vedrørende betingelserne for adgang, brug af infrastrukturen og kvaliteten af infrastrukturforvalterens tjenester.

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

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

## Artikel 7f

**Europæisk netværk af infrastrukturforvaltere**

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

- a) udvikle Unionens jernbaneinfrastruktur
- b) støtte den rettidige og effektive gennemførelse af det fælles europæiske jernbaneområde
- c) udveksle bedste praksis
- d) overvåge og benchmarke resultater
- e) bidrage til de markedsovervågningsaktiviteter, der er omhandlet i artikel 15
- f) behandle grænseoverskridende flaskehalsproblemer og
- g) drøfte anvendelsen af artikel 37 og 40.

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

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

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

6) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Følgende stykke indsættes:

»1a. Med forbehold af Unionens og medlemsstaternes internationale forpligtelser kan de medlemsstater, der grænser op til et tredjeland, begrænse den i denne artikel fastsatte ret til adgang for tjenester, der anvendes til og fra det pågældende tredjeland på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, hvis der opstår konkurrenceforvridning i den grænseoverskridende jernbanetransport mellem medlemsstaterne og det pågældende tredjeland. Sådanne forvridninger kan bl.a. skyldes et fravær af ikkediskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur og beslægtede tjenester i det pågældende tredjeland.

Hvis en medlemsstat i henhold til dette stykke har til hensigt at vedtage en afgørelse om at begrænse retten til adgang, forelægger den Kommissionen udkastet til afgørelse og hører de øvrige medlemsstater.

Hvis hverken Kommissionen eller nogen anden medlemsstat inden for en periode på tre måneder efter forelæggelsen af det pågældende udkast til afgørelse kommer med indvendinger mod det, kan medlemsstaten vedtage afgørelsen.

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med de nærmere procedureregler for anvendelsen af dette stykke. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.«

b) Stk. 2 affattes således:

»2. Med forbehold af forordning (EF) nr. 1370/2007 tildeles jernbanevirksomheder ret til adgang på retfærdige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår til alle medlemsstaters jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af jernbanepassagertransport. Jernbanevirksomhederne har 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 til dette direktiv.«

c) Stk. 3 og 4 udgår.

7) I artikel 11 foretages følgende ændringer:

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.«

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 træffer 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.«

c) Stk. 3 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.

Finder tilsynsorganet, 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.«

d) I stk. 4 tilføjes følgende afsnit:

»Kommissionen vedtager senest den 16. december 2018, på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i det netværk, der er omhandlet i artikel 57, stk. 1, gennemførelsesretsakter med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af stk. 1, 2 og 3 for så vidt angår indenlandsk passagertransport. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 62, stk. 3.«

e) Stk. 5 affattes således:

»5. Medlemsstaterne kan endvidere begrænse retten til adgang til jernbaneinfrastruktur med henblik på at udføre indenlandsk passagertransport mellem et bestemt afgang- og bestemmelsessted inden for samme medlemsstat, når

- a) der er indrømmet eneret til at befordre passagerer mellem de pågældende stationer i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste indgået inden den 16. juni 2015, eller

b) der er givet yderligere ret/tilladelse til at udføre kommerciel persontransport i konkurrence med en anden operatør mellem disse stationer senest den ... [24 måneder efter ikrafttræden af dette ændringsdirektiv (st 11199/16)] på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure,

og operatørerne ikke får nogen kompensation for at udføre denne transport.

Denne begrænsning kan gælde for kontraktens eller tilladelsens oprindelige løbetid eller indtil den [ti år efter datoen for ikrafttræden af dette ændringsdirektiv (st 11199/16)], alt efter hvilken frist der er kortest.»

8) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 11a

### Højhastighedspassagertransport

1. Med henblik på at udvikle markedet for højhastighedspassagertransport, fremme optimal brug af den tilgængelige infrastruktur og tilskynde til konkurrencedygtig højhastighedspassagertransport, der er til gavn for passagererne, jf. dog artikel 11, stk. 5, kan udøvelsen af den i artikel 10 fastsatte ret til adgang for så vidt angår højhastighedspassagertransport kun være underlagt de krav, der er fastsat af tilsynsorganet i overensstemmelse med denne artikel.

2. Hvis tilsynsorganet efter analysen som omhandlet i artikel 11, stk. 2, 3 og 4, fastslår, at den planlagte højhastighedstogpassagertransport mellem et bestemt afgang- og bestemmelsessted bringer ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, der dækker den samme rute eller en alternativ rute, angiver tilsynsorganet de eventuelle ændringer af tjenesten, som vil kunne sikre, at betingelserne for tildeling af ret til adgang i artikel 10, stk. 2, er opfyldt. Sådanne ændringer kan omfatte en ændring af den planlagte tjeneste.

Artikel 13a

### Fælles informationssystemer og gennemgående billetsystemer

1. Medlemsstaterne kan 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, eller give de kompetente myndigheder beføjelse til at etablere en sådan ordning, jf. dog Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 (\*) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU (\*\*). Hvis der etableres en sådan ordning, sikrer medlemsstaterne, at den ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder, og at den forvaltes af en offentlig eller privat retlig enhed, eller en sammenslutning af alle jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport.

2. Kommissionen overvåger jernbanemarkedets udvikling i forbindelse med indførelsen og anvendelsen af fælles informationssystemer og gennemgående billetsystemer og vurderer behovet for handling på EU-plan under hensyntagen til markedets initiativer. Den overvejer navnlig ikkediskriminerende adgang for jernbanepassagerer til data, der er nødvendige for at planlægge rejser og bestille billetter. Senest den 31. december 2022 forelægger den Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om tilgængeligheden af sådanne fælles informationssystemer og gennemgående billetsystemer, der om nødvendigt ledsages af lovgivningsforslag.

3. Medlemsstaterne skal pålægge jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport, at indføre beredskabsplaner og sikre, at disse beredskabsplaner samordnes hensigtsmæssigt med henblik på at yde assistance til passagerer, jf. artikel 18 i forordning (EF) nr. 1371/2007, i tilfælde af større driftsafbrydelser.

(\*) 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).

(\*\*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).«

9) I artikel 19 tilføjes følgende litra:

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

## 10) Artikel 32, stk. 4, affattes således:

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

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

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

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

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

## 11) Artikel 38, stk. 4, affattes således:

»4. Hvis en ansøger agter at indgive en ansøgning om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre passagertransport i en medlemsstat, hvor retten til adgang til jernbaneinfrastruktur er begrænset i overensstemmelse med artikel 11, 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 indgået 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 10 dage.«

## 12) I artikel 53, stk. 3, tilføjes følgende afsnit:

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

## 13) 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 en forstyrrelse, som kan påvirke den grænseoverskridende trafik, videregiver infrastrukturforvalteren alle relevante oplysninger til andre infrastrukturforvaltere, hvis net og trafik kan blive påvirket af forstyrrelserne. De relevante infrastrukturforvaltere normaliserer i fællesskab den grænseoverskridende trafik.«

## 14) I artikel 56 foretages følgende ændringer:

## a) I stk. 1 tilføjes følgende litra:

»h) trafikstyring

i) fornyelsesplanlægning og planlagt eller uplanlagt vedligeholdelse

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

b) Stk. 2 affattes således:

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

c) Stk. 9, første afsnit, affattes således:

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

d) Stk. 12 affattes således:

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

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

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

Når en medlemsstat har udpeget tilsynsorganet som det uafhængige kompetente organ, jf. artikel 7c, stk. 3, vurderer tilsynsorganet de samarbejdsaftaler, der er omhandlet i nævnte artikel.«

15) I artikel 57 foretages følgende ændringer:

a) Følgende stykke indsættes:

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

b) Stk. 8 affattes således:

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



c) Følgende stykke tilføjes:

»10. I forbindelse med beslutninger vedrørende en binational infrastruktur kan begge de berørte medlemsstater på ethvert tidspunkt efter den ... [datoen for ikrafttræden af dette ændringsdirektiv (st11199/16)] beslutte at kræve samordning mellem de berørte tilsynsorganer for at tilpasse indvirkningen af deres beslutninger.«

16) 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.

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

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

#### Artikel 2

1. Uanset artikel 3, stk. 2, vedtager og offentliggør medlemsstaterne senest den [24 måneder efter ikrafttræden af dette ændringsdirektiv (st 11199/16)] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### Artikel 3

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

2. Artikel 1, nr. 6)-8) og 11), finder anvendelse fra den 1. januar 2019 forud for den køreplan, som starter den 14. december 2020.

#### Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., den

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

...

På Rådets vegne

Formand

...

---