

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2001/14/EF

af 26. februar 2001

om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽³⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽⁴⁾, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 22. november 2000, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Øget integration i Fællesskabets jernbanesektor er et vigtigt led i fuldførelsen af det indre marked og bestræbelserne på at opnå bæredygtig mobilitet.
- (2) I henhold til Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁵⁾ har jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder en vis ret til adgang til international jernbanetransport. Denne ret indebærer, at jernbaneinfrastruktur kan benyttes af flere forskellige brugere.
- (3) Ved Rådets direktiv 95/19/EF af 19. juni 1995 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter ⁽⁶⁾ er der fastsat generelle principper for tildelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet.
- (4) Disse to direktiver har ikke hindret en betydelig variation med hensyn til jernbaneinfrastrukturafgifternes struktur og niveau og kapacitetstildelingsprocessernes form og varighed.
- (5) For at sikre gennemsigtighed og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastrukturen for alle jernbanevirksomheder bør alle oplysninger, der er nødvendige for at kunne udnytte adgangsretten, offentliggøres i en netvejledning.
- (6) Hensigtsmæssige kapacitetstildelingsordninger for jernbaneinfrastruktur kombineret med konkurrencedygtige operatører vil give en bedre fordeling af transporten på de forskellige transportformer.
- (7) Tilskyndelse til optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen medvirker til at nedbringe samfundets omkostninger ved transport.
- (8) Til en effektiv godstrafik og navnlig den grænseoverskridende del heraf kræves det, at der tages skridt til en for-sigtig åbning af markedet.
- (9) Medlemsstaterne skal kunne tillade købere af jernbanetransporttydelser at deltage direkte i kapacitetstildelingsprocessen.
- (10) Genoplivelsen af de europæiske jernbaner gennem udvidet adgang til at udføre international godstransport på det transeuropæiske banegodstransportnet kræver rimelig konkurrence mellem jernbane- og vejtransport, især gennem behørig hensyntagen til de forskellige eksterne virkninger. Hensigtsmæssige afgiftsordninger for jernbaneinfrastrukturer kombineret med hensigtsmæssige afgiftsordninger for anden transportinfrastruktur samt konkurrencedygtige operatører vil resultere i en optimal balance mellem forskellige transportformer.
- (11) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal give alle virksomheder lige adgang uden forskelsbehandling og i videst muligt omfang imødekomme alle brugeres og trafiktypers behov på en retfærdig og ikke-diskriminerende måde.

⁽¹⁾ EFT C 321 af 20.10.1998, s. 10, og EFT C 116 E af 26.4.2000, s. 40.

⁽²⁾ EFT C 209 af 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ EFT C 57 af 29.2.2000, s. 40.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 10.3.1999 (EFT C 175 af 21.6.1999, s. 120), bekræftet den 27.10.1999 (EFT C 154 af 5.6.2000, s. 22), Rådets fælles holdning af 28.3.2000 (EFT C 178 af 27.6.2000, s. 28) og Europa-Parlamentets afgørelse af 5.7.2000 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Europa-Parlamentets afgørelse af 1.2.2001 og Rådets afgørelse af 20.12.2000.

⁽⁵⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Direktivet er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (se side 1 i denne EFT).

⁽⁶⁾ EFT L 143 af 27.6.1995, s. 75.

- (12) Inden for de rammer, der fastlægges af medlemsstaterne, bør afgifts- og kapacitetstildelingsordninger tilskynde jernbaneinfrastrukturforvaltere til at optimere udnyttelsen af deres infrastruktur.
- (13) Kapacitetstildelingsordningerne bør give jernbanevirksomhederne klare og konsekvente signaler, på grundlag af hvilke de kan træffe rationelle beslutninger.
- (14) Under hensyntagen til brugernes eller de potentielle brugeres behov for at planlægge deres virksomhed og til kundernes og bidragydernes behov er det vigtigt, at infrastrukturforvalterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturkapacitet tildeles på en sådan måde, at det afspejler behovet for at opretholde og forbedre driftssikkerheden for jernbanetransport.
- (15) Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitamenter til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet og til at forbedre dets resultater.
- (16) Afgifts- og kapacitetstildelingsordninger skal tillade loyal konkurrence inden for jernbanetransporten.
- (17) Det er vigtigt at tage hensyn til både de godkendte ansøgers og infrastrukturforvalterens krav.
- (18) Det er vigtigt at maksimere den fleksibilitet, infrastrukturforvaltere råder over med hensyn til tildeling af infrastrukturkapacitet, men dette bør ske under hensyntagen til nødvendigheden af at imødekomme ansøgernes rimelige behov.
- (19) Kapacitetstildelingsprocessen skal hindre, at der pålægges andre virksomheder, som har eller vil anmode om at få ret til at benytte infrastrukturen til at udvikle deres aktiviteter, unødvendige begrænsninger.
- (20) Infrastrukturforvaltere har behov for en vis fleksibilitet for at opnå en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturet.
- (21) Der må ved udformningen af kapacitetstildelings- og afgiftsordningerne eventuelt tages hensyn til det forhold, at forskellige elementer i jernbaneinfrastrukturet kan være konstrueret med henblik på forskellige hovedbrugere.
- (22) De krav, der gør sig gældende for passagertrafik, kan i mange tilfælde være i modstrid med de krav, godstrafikken stiller. Passagertrafikkens krav kan resultere i et net, som er dyrere at anlægge og vedligeholde end et net, der udelukkende er konstrueret til godstransport. Den voksende hastighedsforskel mellem det rullende materiel til henholdsvis godstrafik og passagertrafik kan skærpe konflikten mellem disse to trafiktyper.
- (23) Forskellige brugere og kategorier af brugere har ofte forskellig indvirkning på infrastrukturkapaciteten, og de forskellige transporttjenesters behov bør afvejes korrekt.
- (24) Transporttjenester, der udføres på kontrakt for offentlige myndigheder, kan nødvendiggøre særlige regler for fortsat at være attraktive for brugerne.
- (25) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal tage hensyn til virkningerne af den voksende mætning af infrastrukturkapaciteten og den knaphed på infrastrukturkapacitet, der kan blive slutresultatet.
- (26) De forskellige tidsrammer for planlægningen af trafiktyper betyder, at det bør sikres, at ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der indgives efter færdiggørelsen af køreplanen, kan imødekommes.
- (27) Brugen af informationsteknologi kan gøre udarbejdelsen af køreplaner hurtigere og mere fleksibel og sætte ansøgerne bedre i stand til at byde på infrastrukturkapacitet samt gøre det lettere at fastlægge kanaler, som går over mere end én infrastrukturforvalters net.
- (28) For at opnå et optimalt resultat for operatører og trafiktyper bør der forlanges en gennemgang af infrastrukturkapacitetsudnyttelsen, hvis en samordning af ansøgninger om kapacitet er påkrævet for at imødekomme brugernes behov.
- (29) I betragtning af infrastrukturforvalteres monopolstilling bør der forlanges en gennemgang af den disponible infrastrukturkapacitet og metoderne til at forbedre den, hvis det ved tildelingen af infrastrukturkapacitet ikke er muligt at imødekomme brugernes krav.
- (30) Manglende information om andre jernbanevirksomheders ansøgninger samt om begrænsninger i systemet kan gøre det vanskeligt for jernbanevirksomheder at optimere deres ansøgninger om infrastrukturkapacitet.
- (31) Det er vigtigt at sikre bedre samordning af tildelingsordningerne for derved at gøre jernbanerne mere attraktive for trafik, der benytter mere end én infrastrukturforvalters net, og for international trafik.

- (32) Det er vigtigt at minimere de konkurrencefordrejninger, der kan opstå mellem jernbaneinfrastrukturer eller mellem transportformer som følger af væsentlige forskelle i afgiftsprincipperne.
- (33) Det bør afgrænses nærmere, hvilke elementer i infrastrukturtjenesten der er afgørende for, at en operatør kan levere en transportydelse, og som skal stilles til rådighed mod betaling af minimumsadgangsafgifter.
- (34) Der bør investeres i jernbaneinfrastruktur, og infrastrukturafgiftsordningerne bør give infrastrukturforvaltere incitamenter til at foretage de fornødne investeringer, hvis de er økonomisk rentable.
- (35) Enhver afgiftsordning vil sende økonomiske signaler til brugerne. Det er vigtigt, at signalerne til jernbanevirksomhederne er konsekvente og kan danne grundlag for rationelle beslutninger.
- (36) For at kunne fastlægge infrastrukturafgifter på passende og retfærdige niveauer er det nødvendigt, at infrastrukturforvaltere registrerer og fastsætter værdien af deres aktiver og danner sig et klart indtryk af de omkostningsbestemmende faktorer ved infrastrukturens drift.
- (37) Det bør sikres, at der tages hensyn til eksterne omkostninger, når der træffes beslutninger på transportområdet.
- (38) Det er vigtigt at sikre, at afgifter for international trafik fastsættes således, at jernbanerne fortsat kan imødekomme markedets behov. Følgelig bør infrastrukturafgifterne fastsættes på et niveau svarende til de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
- (39) Det samlede niveau for dækningen af omkostningerne gennem infrastrukturafgifter indvirker på behovet for offentlig støtte. Medlemsstaterne kan i varierende omfang kræve dækning af de samlede omkostninger via afgifter herunder tillæg eller en forrentning, som markedet kan bære, idet de foretager en afvejning af hensynet til omkostningsdækningen med hensynet til jernbanegodstransportens intermodale konkurrenceevne. Enhver infrastrukturafgiftsordning bør dog sikre, at den trafik, der som et mindstemål kan dække de meromkostninger, den medfører, kan benytte jernbanenettet.
- (40) Jernbaneinfrastruktur er et naturligt monopol, og det er derfor nødvendigt at give infrastrukturforvaltere incitamenter til at nedbringe omkostningerne og forvalte deres infrastruktur effektivt.
- (41) Der bør tages hensyn til, at investeringerne i infrastruktur og teknologi i mange år har været utilstrækkelige til at skabe forudsætningerne for en reel udvikling i jernbanetransporten. I denne sammenhæng bør der derfor foretages en passende forbedring, navnlig i forbindelse med indførelsen af det transeuropæiske banegodstransportnet, blandt andet ved at anvende de disponible fællesskabsinstrumenter, dog med forbehold af allerede fastlagte prioriteringer.
- (42) Rabatter til jernbanevirksomheder skal være baseret på reelle konstaterede administrative besparelser. Rabatter kan endvidere benyttes til at fremme en effektiv anvendelse af infrastrukturen.
- (43) Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitamenter til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet.
- (44) Tildelingen af kapacitet er forbundet med en omkostning for infrastrukturforvalteren, som han skal have sikkerhed for at få dækket.
- (45) Det er nødvendigt, at der træffes foranstaltninger med henblik på at sikre, at alle jernbanevirksomheder, der har fået tildelt licens i henhold til fællesskabslovgivningen, forpligtes til at være i besiddelse af et passende sikkerhedscertifikat, før de påbegynder deres aktiviteter på en medlemsstats område. Sikkerhedscertifikater skal udstedes i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.
- (46) For at sikre en effektiv forvaltning og en rimelig og ikke-diskriminerende anvendelse af jernbaneinfrastrukturen er det påkrævet, at der oprettes et tilsynsorgan, der tilser, at disse fællesskabsbestemmelser overholdes, og fungerer som klageinstans uanset muligheden for at foretage en retlig prøvelse.
- (47) Det er nødvendigt, at der træffes særlige foranstaltninger for at tage hensyn til visse medlemsstaters geopolitiske og geografiske situation og til jernbanesektorens særlige indretning i forskellige medlemsstater, samtidigt med, at det indre markeds integritet sikres.
- (48) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽¹⁾.
- (49) Målene for dette direktiv, dvs. en koordinering af medlemsstaternes ordninger vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgifter for brug heraf samt sikkerhedscertificering, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne i betragtning af behovet for at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen til infrastrukturen samt nødvendigheden af at tage hensyn til de internationale aspekter, der helt klart er forbundet med driften af væsentlige dele af jernbane-

(¹) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

nettene; disse mål kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5 på grund af behovet for koordinerede grænseoverskridende foranstaltninger bedre gennemføres på fællesskabsplan. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (50) Rådets forordning (EØF) nr. 2830/77 af 12. december 1977 om foranstaltninger, der er nødvendige for at gøre jernbanevirksomhedernes bogføring og årsregnskaber sammenlignelige⁽¹⁾, Rådets forordning (EØF) nr. 2183/78 af 19. september 1978 om fastsættelse af ensartede principper for jernbanevirksomhedernes omkostningsberegning⁽²⁾, Rådets beslutning 82/529/EØF af 19. juli 1982 om prisdannelsen for international godstransport med jernbane⁽³⁾, Rådets beslutning 83/418/EØF af 25. juli 1983 om jernbaneforetagenders kommercielle uafhængighed i forvaltningen af deres internationale passager- og godstrafik⁽⁴⁾ og direktiv 95/19/EF er ved nærværende direktiv blevet overflødige og bør derfor ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

INDLEDENDE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastlægger de principper og procedurer, der skal anvendes ved fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

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

⁽¹⁾ EFT L 334 af 24.12.1977, s. 13. Forordningen er senest ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

⁽²⁾ EFT L 258 af 21.9.1978, s. 1. Forordningen er senest ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

⁽³⁾ EFT L 234 af 9.8.1982, s. 5. Beslutningen er senest ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

⁽⁴⁾ EFT L 237 af 26.8.1983, s. 32. Beslutningen er senest ændret ved tiltrædelsesakten af 1994.

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

3. Medlemsstaterne kan undtage følgende fra direktivets anvendelsesområde:

- særskilte og regionale net til passagerbefordring på jernbaneinfrastrukturer
- net, der kun er beregnet til passagerbefordring i byer og forstæder
- regionale net, som kun anvendes til regional godstransport af en jernbanevirksomhed, som ikke er omfattet af direktiv 91/440/EØF, indtil en anden ansøger anmoder om kapacitet på dette net
- privatejede net, der kun tjener ejerens eget brug med henblik på dennes godstransport.

4. Transportvirksomhed i form af pendultrafik med vej køretøjer gennem tunnelen under Kanalen, er ikke omfattet af dette direktivs anvendelsesområde.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- »tildeling«: en infrastrukturforvalters tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet
- »ansøger«: en jernbanevirksomhed med licens og/eller en international sammenslutning af jernbanevirksomheder, og for medlemsstater, der giver mulighed herfor, også andre fysiske og/eller juridiske personer, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet til udførelse af jernbanetransport på deres respektive områder, som f.eks. offentlige myndigheder i henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69⁽⁵⁾ og speditører samt operatører inden for kombineret transport
- »overbelastet infrastruktur«: et afsnit af infrastruktur, hvor efterspørgslen efter infrastrukturkapacitet i visse perioder ikke kan imødekommes i fuldt omfang, selv ikke efter samordning af de forskellige ansøgninger om kapacitet

⁽⁵⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1). Forordningen er senest ændret ved forordning (EF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

- d) »kapacitetsforbedringsplan«: en foranstaltning eller række af foranstaltninger med en tidsplan for gennemførelsen, som tager sigte på at afhjælpe de kapacitetsbegrænsninger, der er årsag til, at et afsnit af infrastruktur erklæres for »overbelastet infrastruktur«
- e) »samordning«: den proces, hvorved tildelingsorganet og ansøgere forsøger at finde en løsning, hvis der foreligger indbyrdes modstridende ansøgninger om infrastrukturkapacitet
- f) »rammeaftale«: en juridisk bindende generel aftale på offentlig- eller privatretligt grundlag, der fastsætter en ansøgers og infrastrukturforvalterens eller tildelingsorganets retigheder og forpligtelser i forbindelse med den infrastrukturkapacitet, der skal tildeles, og de afgifter, der skal opkræves, i et tidsrum, der strækker sig længere end en køreplansperiode
- g) »infrastrukturkapacitet«: mulighed for at planlægge efterspurgte kanaler på en bestemt del af infrastrukturen i en vis periode
- h) »infrastrukturforvalter«: ethvert organ eller enhver virksomhed, der især er ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur. Dette kan ligeledes omfatte forvaltning af infrastrukturens kontrol- og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan tildeles andre organer eller virksomheder
- i) »net«: hele den jernbaneinfrastruktur, der ejes og forvaltes af en infrastrukturforvalter
- j) »netvejledning«: den vejledning, der indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne. Den indeholder desuden alle andre oplysninger, der er nødvendige for at kunne ansøge om infrastrukturkapacitet
- k) »jernbanevirksomhed«: enhver privat eller offentlig virksomhed, med licens i henhold til gældende fællesskabslovgivning, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, herunder virksomheder, som kun sørger for trækraften
- l) »kanal«: den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt tidsperiode
- m) »køreplan«: de data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser på den relevante infrastruktur i den periode, køreplanen er i kraft.

Artikel 3

Netvejledning

1. Efter høring af de berørte parter udarbejder og offentliggør infrastrukturforvalteren en netvejledning, der skal kunne anskaffes til en pris, som ikke overstiger udgivelsesomkostningerne.
2. I netvejledningen redegøres der for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder. Den indeholder oplysninger om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur. Netvejledningens indhold er fastlagt i bilag I.
3. Netvejledningen ajourføres og ændres i nødvendigt omfang.
4. Netvejledningen offentliggøres mindst fire måneder inden udløbet af fristen for ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

KAPITEL II

INFRASTRUKTURAFGIFTER

Artikel 4

Fastsættelse, opkrævning og inddrivelse af afgifter

1. Medlemsstaterne fastlægger overordnede principper for afgifterne under overholdelse af kravet om forvaltningsmæssig uafhængighed i artikel 4 i direktiv 91/440/EØF.

Under overholdelse af nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed fastsætter medlemsstaterne også de nærmere regler for afgifterne eller overdrager beføjelserne hertil til infrastrukturforvalteren. Infrastrukturforvalteren fastlægger afgiften for brugen af infrastruktur og opkræver den.

2. Hvis infrastrukturforvalteren ikke er uafhængig af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation eller beslutningstagning, varetages den funktion, der er beskrevet i dette kapitel, bortset fra inddrivelse af afgifter, af et afgiftsorgan, som er uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til juridisk status, organisation og beslutningstagning.

3. Infrastrukturforvaltere samarbejder om effektiv drift af togtrafik, der går over mere end ét infrastrukturnet. De tager især sigte på at sikre, at den internationale jernbanegodstransport har den størst mulige konkurrenceevne, og at det trans-europæiske jernbanegodstransportnet udnyttes effektivt. De kan oprette de nødvendige fælles organisationer for at muliggøre dette. Ethvert samarbejde og enhver fælles organisation er undergivet de i dette direktiv fastsatte regler.

4. Medmindre der er truffet særlige ordninger i henhold til artikel 8, stk. 2, sikrer infrastrukturforvaltere, at den gældende afgiftsordning er baseret på de samme principper for hele deres net.

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

6. En infrastrukturforvalter eller et afgiftsorgan behandler forretningsmæssige oplysninger fra ansøgere fortroligt.

Artikel 5

Tjenesteydelser

1. Jernbanevirksomheder er uden forskelsbehandling berettigede til de minimumsadgangsydelser og den sporadgang til servicefaciliteter, der er beskrevet i bilag II. Ydelserne i bilag II, punkt 2, leveres uden forskelsbehandling, og anmodninger fra jernbanevirksomheder kan kun forkastes, hvis der findes levedygtige alternativer på markedsvilkår. Hvis ydelserne ikke tilbydes af samme infrastrukturforvalter, skal yderen af »hovedinfrastrukturen« gøre, hvad han med rimelighed kan, for at lette tilvejebringelsen af disse tjenesteydelser.

2. Hvis infrastrukturforvalteren tilbyder nogle af de tjenesteydelser, der i bilag II, punkt 3, er beskrevet som ekstra ydelser, skal han på anmodning levere dem til enhver jernbanevirksomhed, der ansøger herom.

3. Jernbanevirksomheder kan anmode infrastrukturforvalteren eller andre leverandører om en række andre hjælpedydelser, der i bilag II, punkt 4, er anført som sådanne. Infrastrukturforvalteren er ikke forpligtet til at levere disse tjenesteydelser.

Artikel 6

Infrastrukturuomkostninger og -regnskaber

1. Medlemsstaterne fastsætter vilkår, herunder i givet fald krav om forudbetaling, for at sikre, at en infrastrukturforvalters regnskaber under normale forretningsvilkår og over en rimelig periode som et mindstemål udviser balance mellem på den ene side indtægterne fra infrastrukturafgifter, overskud af andre forretningsaktiviteter og statsfinansiering og på den anden side udgifterne til infrastrukturen.

Uden at det berører en eventuel langsigtet målsætning om brugerbetaling af infrastrukturuomkostningerne for alle transport-

former på grundlag af en fair, ikke-diskriminerende konkurrence mellem de forskellige transportformer, kan en medlemsstat, når jernbanetransporten er i stand til at konkurrere med andre former, inden for afgiftsrammerne i artikel 7 og 8 kræve, at infrastrukturforvalteren afbalancerer sine regnskaber uden statsstøtte.

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

3. Medlemsstaterne sikrer, at stk. 2 efterkommes enten ved en kontraktmæssig aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren af mindst tre års gyldighed, hvori er fastsat bestemmelser for statsfinansiering, eller ved indførelse af passende regler, hvortil der er knyttet de nødvendige beføjelser.

4. Hvor der foreligger en kontraktmæssig aftale, vedtages vilkårene for kontrakten og strukturen af de beløb, der udbetales som finansiering til infrastrukturforvalteren, på forhånd for hele kontraktperioden.

5. Der skal fastlægges en metode for en forholdsmæssig fordeling af omkostningerne. Medlemsstaterne kan kræve forhåndsgodkendelse. Denne metode bør ajourføres af og til på grundlag af den bedste internationale praksis.

Artikel 7

Afgiftsprincipper

1. Afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur betales til infrastrukturforvalteren og anvendes til at finansiere hans virksomhed.

2. Medlemsstaterne kan kræve, at infrastrukturforvalteren fremlægger den nødvendige dokumentation. Infrastrukturforvalteren skal med henblik herpå kunne begrunde, at de infrastrukturafgifter, der faktureres hver operatør i henhold til artikel 4 til 12, er i overensstemmelse med den metodologi og de regler og, hvor det er relevant, afgiftsskalaer, der er fastsat i netvejledningen.

3. Med forbehold af stk. 4 eller 5 eller artikel 8 fastsættes afgifterne for minimumsadgangsydelserne og sporadgangen til servicefaciliteter som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten.

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

5. Infrastrukturaafgiften kan ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved de miljøvirkninger, der følger af togets drift. En sådan ændring skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning.

Betaling for miljøomkostninger, der resulterer i en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter, er således kun tilladt, hvis en lignende betaling også kræves ved andre konkurrerende transportformer.

Hvis der ikke tilsvarende kræves betaling for miljøomkostninger ved andre konkurrerende transportformer, må den nævnte ændring ikke resultere i, at der samlet sker nogen ændring i infrastrukturforvalterens indtægter. Hvis der tilsvarende kræves betaling for miljøomkostninger for jernbanetransport og konkurrerende transportmåder, og hvis dette resulterer i ekstra indtægter, afgør medlemsstaterne, hvordan indtægterne skal anvendes.

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

7. Leveringen af ydelserne i bilag II, punkt 2, er ikke omfattet af denne artikel. Uanset dette skal der ved fastsættelsen af priserne for de i bilag II, punkt 2, nævnte ydelser tages hensyn til konkurrencesituationen inden for jernbanedriften.

8. Hvis de tjenesteydelser, der i bilag II, punkt 3 og 4, er anført som ekstra ydelser og hjælpeydelser, kun tilbydes af én leverandør, afhænger afgiften for den pågældende tjenesteydelse af omkostningen ved at levere den, udregnet på grundlag af den faktiske brug.

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

Artikel 8

Undtagelser fra afgiftsprincipperne

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

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

2. For særlige fremtidige investeringsprojekter, eller projekter, der er afsluttet højst femten år før dette direktivs ikrafttræden, kan infrastrukturforvalteren fastsætte eller fortsat fastsætte højere afgifter på grundlag af omkostningerne ved sådanne projekter på lang sigt, hvis de øger effektiviteten og/eller omkostningseffektiviteten og ellers ikke kan eller ikke kunne være blevet iværksat. En sådan afgiftsordning kan også omfatte aftaler om deling af risikoen ved nye investeringer.

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

4. Hvis en infrastrukturforvalter har til hensigt at ændre de væsentlige elementer i det afgiftssystem, der er nævnt i stk. 1, offentliggør han dem senest 3 måneder inden ændringen.

Artikel 9

Rabatter

1. Enhver rabat på de afgifter, infrastrukturforvalteren opkræver af en jernbanevirksomhed for en hvilken som helst transporttjeneste, skal være i overensstemmelse med kriterierne i denne artikel, jf. dog traktatens artikel 81, 82, 86 og 87 og uanset artikel 7, stk. 3, i dette direktiv.

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

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

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

5. Der skal gælde samme rabatordninger for samme transporttjenester.

Artikel 10

Kompensationsordninger for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker

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

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

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

4. Medlemsstaterne skal sikre, at en sådan ordning er forenelig med traktatens artikel 73, 87 og 88.

Artikel 11

Præstationsordning

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

2. Grundprincipperne for præstationsordningen finder anvendelse på hele nettet.

Artikel 12

Reservationsafgifter

Infrastrukturforvaltere kan opkræve en passende afgift for kapacitet, hvorom der ansøges, men som ikke udnyttes. Denne afgift skal tilskynde til effektiv udnyttelse af kapaciteten.

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

KAPITEL III

TILDELING AF INFRASTRUKTURKAPACITET

Artikel 13

Rettigheder til kapacitet

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

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

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

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

En infrastrukturforvalter og en ansøger kan indgå en rammeaftale, som anført i artikel 17, om brug af kapacitet på den relevante jernbaneinfrastruktur for et længere tidsrum end en køreplansperiode.

3. Fastlæggelsen af infrastrukturforvalteres og ansøgers respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver tildeling af kapacitet fastlægges i kontrakter eller lovgivning.

Artikel 14

Kapacitetstildeling

1. Medlemsstaterne kan fastlægge principper for tildelingen af infrastrukturkapacitet under overholdelse af det i artikel 4 i direktiv 91/440/EØF nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed. Der fastsættes nærmere regler for tildelingen af kapacitet. Infrastrukturforvalteren foretager kapacitetstildelingen. Infrastrukturforvalteren sikrer bl.a., at infrastrukturkapacitet tildeles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag og i overensstemmelse med fællesskabsretten.

2. Hvis infrastrukturforvalteren ikke er uafhængig af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation eller beslutningstagning, varetages de funktioner, der er nævnt i stk. 1 og beskrevet i dette kapitel, af et tildelingsorgan, der er uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning.

3. Infrastrukturforvaltere og tildelingsorganer behandler de forretningsmæssige oplysninger, de modtager, fortroligt.

Artikel 15

Samarbejde om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét net

1. Infrastrukturforvaltere samarbejder om effektiv tilvejebringelse og tildeling af infrastrukturkapacitet, der går over mere end ét net. De organiserer internationale kanaler, især inden for rammerne af det transeuropæiske jernbanegodstransportnet. De opretter de nødvendige procedurer for at muliggøre dette. Disse procedurer er undergivet reglerne i dette direktiv.

I den procedure, der er oprettet for at koordinere tildelingen af infrastrukturkapacitet på internationalt plan, inddrages repræsentanter for infrastrukturforvaltere for alle jernbaneinfrastrukturer, hvis tildelingsbeslutninger har betydning for mere end én anden infrastrukturforvalter. De nødvendige repræsentanter for infrastrukturforvaltere uden for Fællesskabet kan inddrages i disse procedurer. Kommissionen underrettes og indbydes til at deltage som observatør.

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

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

4. Infrastrukturforvaltere, der indgår i et i stk. 1 omhandlet samarbejde, skal vurdere behovet for og om nødvendigt foreslå og organisere internationale kanaler for at lette drift af godstog, som er genstand for en ad hoc-ansøgning, jf. artikel 23.

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

Artikel 16

Ansøgere

1. Ansøgninger om infrastrukturkapacitet kan indgives af jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder og på de medlemsstaters område, der tillader det, af andre ansøgere, jf. definitionen i artikel 2, litra b). Medlemsstaterne kan også tillade andre ansøgere at ansøge om infrastrukturkapacitet på deres områder.

2. Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at hans legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. De offentliggøres som del af principperne for tildeling af kapacitet i netvejledningen og meddeles Kommissionen.

3. Kravene i stk. 2 kan kun omfatte en finansiel garanti, som ikke må overstige et passende niveau, der står i rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne.

Artikel 17

Rammeaftaler

1. Med forbehold af traktatens artikel 81, 82 og 86 kan der indgås en rammeaftale med en ansøger. En sådan rammeaftale specificerer karakteristikaene for den infrastrukturkapacitet, som ansøgeren har behov for og får tilbudt i et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode. Rammeaftalen specificerer ikke en kanal nærmere, men bør være udformet med henblik på at imødekomme ansøgerens legitime forretningsmæssige behov. En medlemsstat kan kræve en forhåndsgodkendelse af en rammeaftale fra et tilsynsorgan, jf. artikel 30 i dette direktiv.

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

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

4. Rammeaftalen kan omfatte bøder, såfremt det bliver nødvendigt at ændre eller ophæve aftalen.

5. Rammeaftaler er i princippet gyldige i fem år. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode på over fem år skal være begrundet med tilstedeværelsen af forretningskontrakter, særlige investeringer eller risici.

En gyldighedsperiode på mere end ti år er kun mulig i ganske særlige tilfælde og nærmere bestemt i forbindelse med store og langfristede investeringer, især hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser.

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

Artikel 18

Plan for tildelingsprocessen

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

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

Artikel 19

Ansøgning

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

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

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

4. Ansøgere kan ansøge om infrastrukturkapacitet, der går over mere end ét net, ved at indgive ansøgning til en enkelt infrastrukturforvalter. Infrastrukturforvalteren kan derefter på ansøgerens vegne søge om kapacitet hos de andre berørte infrastrukturforvaltere.

5. Infrastrukturforvaltere sikrer, at ansøgere, der ønsker infrastrukturkapacitet, som går over mere end ét net, kan indgive ansøgning direkte til ethvert fælles organ, som infrastrukturforvalterne måtte oprette.

Artikel 20

Planlægning

1. Infrastrukturforvalteren imødekommer i videst muligt omfang alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet, herunder ansøgninger om kanaler, der går over mere end ét net, og tager

i videst mulig omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.

2. Infrastrukturforvalteren kan give bestemte transportydelse fortrinsstilling ved planlægningsprocessen og samordningen, jf. dog artikel 22 og 24.

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

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

Artikel 21

Samordning

1. Hvis infrastrukturforvalteren under den planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 20, støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger han gennem en samordning af ansøgningerne at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.

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

3. Infrastrukturforvalteren tilstræber gennem høring af de berørte ansøgere at løse eventuelle konflikter.

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

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

6. Med forbehold af de foreliggende appelmuligheder og artikel 30, skal der i tilfælde af tvister om tildeling af infrastrukturkapacitet oprettes et tvistbilægningssystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

*Artikel 22***Overbelastning af infrastrukturen**

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

2. Hvis infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse, som beskrevet i artikel 25, medmindre en kapacitetsforbedringsplan, som beskrevet i artikel 26, allerede er under gennemførelse.

3. Hvis de afgifter, der er omhandlet i artikel 7, stk. 4, ikke er blevet opkrævet eller ikke har givet et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, kan infrastrukturforvalteren desuden benytte prioriteringskriterier ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

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

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

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

Der skal også tages hensyn til virkningerne af ovennævnte udelukkelse i andre medlemsstater.

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

6. I netvejledningen redegøres der for de gældende procedurer og anvendte kriterier i forbindelse med overbelastet infrastruktur.

*Artikel 23***Ad hoc-ansøgninger**

1. Infrastrukturforvalteren besvarer ad hoc-ansøgninger om individuelle kanaler så hurtigt som muligt, dog senest inden

fem arbejdsdage. Eventuelle oplysninger om disponibel overskydende kapacitet stilles til rådighed for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.

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

*Artikel 24***Infrastruktur til særlige formål**

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

2. Hvor der findes egnede alternative strækninger, kan infrastrukturforvalteren i samråd med de berørte parter forbeholde infrastruktur til brug for bestemte typer trafik. Med forbehold af traktatens artikel 81, 82 og 86 kan infrastrukturforvalteren i så tilfælde give denne type trafik fortrinsstilling ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

Forbeholdelse af infrastruktur til særlige formål er ikke til hinder for, at den pågældende infrastruktur kan benyttes af andre typer trafik, hvis der er infrastrukturkapacitet til rådighed, og hvis det rullende materiel opfylder de nødvendige tekniske karakteristika for drift på den pågældende linje.

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

*Artikel 25***Kapacitetsanalyse**

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

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

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

Artikel 26

Kapacitetsforbedringsplan

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

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

Planen skal afdække

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

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

Planen kan skulle forhåndsgodkendes af medlemsstaten.

3. Infrastrukturforvalteren ophører med at opkræve alle afgifter på den relevante infrastruktur i henhold til artikel 7, stk. 4, når

- a) han ikke forelægger en kapacitetsforbedringsplan, eller
- b) han ikke gør fremskridt med den handlingsplan, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen.

Med forbehold af godkendelse fra tilsynsorganet, jf. artikel 30, kan infrastrukturforvalteren dog fortsætte med at opkræve disse afgifter, hvis

- a) kapacitetsforbedringsplanen ikke kan gennemføres på grund af forhold, der ligger uden for hans kontrol, eller
- b) de forhåndenværende muligheder ikke er økonomisk og finansielt levedygtige.

Artikel 27

Brugen af kanaler

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

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

Artikel 28

Infrastrukturkapacitet til planlagt vedligeholdelse

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

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

Artikel 29

Særlige foranstaltninger i tilfælde af forstyrrelser

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

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

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

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

KAPITEL IV

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 30

Tilsynsorgan

1. Med forbehold af artikel 21, stk. 6, opretter medlemsstaterne et tilsynsorgan. Dette organ, der kan være ministeriet med ansvar for transportspørgsmål eller et andet organ, skal med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. Organet virker i overensstemmelse med principperne i nærværende artikel, hvorefter klage- og tilsynsfunktioner kan lægges over på separate organer.

2. En ansøger kan indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket, især ved en af infrastrukturforvalteren eller, hvis det er relevant, jernbanevirksomheden truffet afgørelse vedrørende:

- a) netvejledningen
- b) kriterier i netvejledning
- 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) sikkerhedscertifikat, håndhævelse og tilsyn med sikkerhedsstandarderne og sikkerhedsreglerne.

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

4. Tilsynsorganet er beføjet til fra infrastrukturforvalteren, ansøgere og alle involverede tredjeparter i den pågældende medlemsstat at forlange relevante oplysninger, som skal afgives hurtigst muligt.

5. Tilsynsorganet anmodes om at behandle alle klager og træffe de fornødne foranstaltninger senest to måneder efter modtagelsen af alle oplysninger.

Uanset stk. 6 er en afgørelse truffet af tilsynsorganet bindende for alle de af afgørelsen omfattede parter.

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

6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at afgørelser truffet af tilsynsorganet kan prøves ved en domstol.

Artikel 31

Samarbejde mellem tilsynsmyndighederne

De nationale tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og beslutningspraksis med henblik på at samordne deres beslutningstagningsprincipper i hele Fællesskabet. Kommissionen hjælper dem med dette arbejde.

Artikel 32

Sikkerhedscertifikat

1. Reglerne for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, der er eller bliver etableret i Fællesskabet, og internationale sammenslutninger heraf skal være i overensstemmelse med denne artikel.

2. Medlemsstaterne sørger for, at der forelægges et sikkerhedscertifikat for deres respektive områder, der fastsætter de sikkerhedsmæssige krav, som jernbanevirksomhederne skal opfylde med henblik på at sikre en risikofri kørsel på de berørte strækninger.

3. For at opnå et sikkerhedscertifikat skal jernbanevirksomheden overholde forskrifter i national ret, der er forenelige med fællesskabsretten og anvendes uden forskelsbehandling med hensyn til særlige tekniske og driftsmæssige krav for jernbanetjenester og sikkerhedskrav for personale, det rullende materiel og virksomhedens interne organisation.

Jernbanevirksomheden skal navnlig kunne dokumentere, at det personale, den har ansat til at køre og ledsage togene, har den fornødne uddannelse til at kunne overholde de trafikregler, som infrastrukturforvalteren anvender, og de sikkerhedsregler, som skal overholdes af hensyn til togtrafikken.

Jernbanevirksomheden skal endvidere godtgøre, at det rullende materiel, som nævnte tog består af, er godkendt af den offentlige myndighed eller af infrastrukturforvalteren, og at det kontrolleres efter de driftsbestemmelser, der gælder for den benyttede infrastruktur. Sikkerhedscertifikatet udstedes af det organ, som den medlemsstat, hvor infrastrukturen er beliggende, har udpeget med henblik herpå.

Artikel 33

Undtagelser

1. I en periode på fem år fra den 15. marts 2003 gælder følgende:

- Irland, der er en medlemsstat beliggende på en ø med jernbaneforbindelse til kun en anden medlemsstat,
- Det Forenede Kongerige, der er i samme situation med hensyn til Nordirland, og
- Grækenland, der er en medlemsstat uden direkte jernbaneforbindelse til en anden medlemsstat,

behøver ikke at opfylde kravene i

- a) artikel 3, artikel 4, stk. 2, artikel 13, 14 og 17, artikel 21, stk. 4, artikel 21, stk. 6, artikel 22, artikel 24, stk. 3, artikel 25 til 28 og artikel 30 i anvendelse, forudsat at beslutninger om tildeling af infrastrukturkapacitet eller opkrævning af afgifter kan appelleres, når en jernbanevirksomhed indgiver skriftlig anmodning herom til et uafhængigt organ, som træffer afgørelse senest to måneder efter fremsendelsen af alle relevante oplysninger, og denne afgørelse kan prøves ved en domstol, og
- b) artikel 32 for så vidt angår jernbanetransporttjenester, som ligger uden for anvendelsesområdet for artikel 10 i direktiv 91/440/EØF.

2. Dog gælder følgende:

- a) hvis mere end en jernbanevirksomhed med licens i henhold til artikel 4 i direktiv 95/18/EF (i Irlands og Nordirlands tilfælde en jernbanevirksomhed med licens andetsteds), indgiver officiel ansøgning om at udføre konkurrerende jernbanetransport i, til eller fra Irland, Nordirland eller Grækenland, træffes der afgørelse om, hvorvidt denne undtagelse fortsat skal finde anvendelse, efter rådgivningsproceduren i artikel 35, stk. 2, eller
- b) hvis en jernbanevirksomhed, der udfører jernbanetransport i Irland, Nordirland eller Grækenland indgiver en officiel ansøgning om at udføre jernbanetransport i, til eller fra en anden medlemsstats område (for Irlands eller Det Forenede Kongeriges, for så vidt angår Nordirland, eller for begge vedkommende, en anden medlemsstat uden for deres områder), gælder undtagelserne i stk. 1 ikke.

Senest et år efter modtagelsen af enten afgørelsen, vedtaget efter rådgivningsproceduren i artikel 35, stk. 2, jf. litra a), eller meddelelsen om den officielle ansøgning, jf. litra b), skal den/de pågældende medlemsstat(er) (Irland, Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland, eller Grækenland) indføre den nødvendige lovgivning med henblik på at efterkomme alle dette direktivs artikler.

3. En undtagelse som omhandlet i stk. 1, første led, kan fornyes for perioder på højst fem år. Senest 12 måneder før udløbet af undtagelsens gyldighed kan en medlemsstat, der benytter sig af en sådan undtagelse, henvende sig til Kommissionen med anmodning om en fornyet undtagelse. En sådan anmodning skal begrundes. Kommissionen behandler anmodningen og vedtager en afgørelse efter rådgivningsproceduren i artikel 35, stk. 2. Denne procedure anvendes på enhver afgørelse vedrørende anmodningen.

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

4. Luxembourg er en medlemsstat med et relativt lille jernbanenet og behøver derfor ikke før den 31. august 2004 at opfylde kravet om at overdrage et uafhængigt organ sikringen af en retfærdig og ikke diskriminerende adgang til infrastruktur som omhandlet i artikel 4 og 14, for så vidt medlemsstater herved forpligtes til at etablere uafhængige organer til udførelse af de opgaver, der er omhandlet i disse artikler.

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 34

Gennemførelsesforanstaltninger

1. Medlemsstaterne kan indbringe alle spørgsmål vedrørende gennemførelsen af dette direktiv for Kommissionen. Passende afgørelser vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 35, stk. 2.

2. I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne om afgiftsordninger, kapacitetstildeling og sikkerhedscertificering og træffer senest to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning og efter rådgivningsproceduren i artikel 35, stk. 2, afgørelse om, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.

Med forbehold af traktatens artikel 226 kan enhver medlemsstat forelægge Kommissionens afgørelse for Rådet inden for en frist på en måned. Rådet kan i undtagelsestilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned.

3. De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilagene, vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 35, stk. 3.

Artikel 35

Udvalgsprocedurer

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 36

Rapport

Kommissionen forelægger senest den 15. marts 2005 en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktivet, om nødvendigt ledsaget af forslag til yderligere fællesskabsforanstaltninger.

Artikel 37

Ophævelse af gældende retsakter

Forordning (EØF) nr. 2830/77, forordning (EØF) nr. 2183/78, beslutning 82/529/EØF, beslutning 83/418/EØF og direktiv 95/19/EF ophæves.

Artikel 38

Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 15. marts 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser 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.

Artikel 39

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 40

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. februar 2001.

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

N. FONTAINE

På Rådets vegne

Formand

A. LINDH

BILAG I

Netvejledningens indhold

Netvejledningen, jf. artikel 3, skal indeholde følgende oplysninger:

1. Et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, og om betingelserne for adgang til denne.
2. Et afsnit om afgiftsprincipper og tariffer. Afsnittet skal indeholde de fornødne detaljerede oplysninger om afgiftsordningen og tilstrækkelige oplysninger om afgifter for de i bilag II anførte tjenesteydelser, der kun leveres af en enkelt leverandør. Det skal i detaljer beskrive den metodologi og de regler og, hvor det er relevant, skalaer, der anvendes i forbindelse med gennemførelsen af artikel 7, stk. 4 og 5, samt artikel 8 og 9. Det skal indeholde oplysninger om allerede besluttede eller planlagte afgiftsændringer.
3. Et afsnit om principperne og kriterierne for kapacitetstildeling. I afsnittet skal der redegøres for de generelle kapacitetskarakteristika ved den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse. Det skal desuden indeholde nærmere oplysninger om procedurer og tidsfrister vedrørende kapacitetstildelingen og indeholde de specifikke kriterier, der skal anvendes, herunder særlig:
 - a) de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kapacitet fra infrastrukturforvalteren
 - b) de krav, der stilles til ansøgere
 - c) tidsplanen for ansøgnings- og tildelingsprocessen
 - d) de principper, der gælder for samordningsprocessen
 - e) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis infrastrukturkapaciteten er overbelastet
 - f) nærmere oplysninger om restriktioner for brugen af infrastruktur
 - g) alle omstændigheder, under hvilke der tages hensyn til tidligere niveauer for kapacitetsudnyttelsen ved prioritering af ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

I dette afsnit redegøres der i enkeltheder for de foranstaltninger, der skal sikre hensigtsmæssig behandling af gods-transport, international transport og ad hoc-ansøgninger.

BILAG II

Ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomhederne

1. Minimumsadgangsydelser omfatter:
 - a) behandling af ansøgninger om infrastrukturkapacitet
 - b) ret til at benytte den kapacitet, der tildeles
 - c) brug af køresporskifter og skiftestationer
 - d) togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser
 - e) alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.
 2. Sporadgang til servicefaciliteter og levering af ydelser omfatter:
 - a) brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel, hvor dette forefindes
 - b) brændstofpåfyldningsfaciliteter
 - c) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter
 - d) godsterminaler
 - e) rangerterræner
 - f) togformeringsfaciliteter
 - g) depotspor
 - h) vedligeholdelsesfaciliteter og andre tekniske faciliteter.
 3. Ekstra ydelser kan omfatte:
 - a) strøm til elektrisk kørsel
 - b) forvarmning af passagertog
 - c) levering af brændstof, rangering og alle andre ydelser i ovennævnte adgangsydelserfaciliteter
 - d) særlige kontrakter om:
 - kontrol af transport af farligt gods
 - assistance til kørsel af specialtog.
 4. Hjælpeydelser kan omfatte:
 - a) adgang til telenet
 - b) levering af supplerende oplysninger
 - c) teknisk inspektion af rullende materiel.
-

*BILAG III***Plan for tildelingsprocessen**

1. Køreplanen fastlægges én gang hvert kalenderår.
 2. Overgangen til ny køreplan finder sted ved midnat den sidste lørdag i maj. Hvis der foretages en ændring eller tilpasning efter sommeren, sættes den i værk den sidste lørdag i september hvert år, og med andre intervaller mellem disse datoer, som måtte være nødvendige. Infrastrukturforvalterne kan sammen vælge andre datoer, i hvilket tilfælde de underretter Kommissionen herom.
 3. Sidste frist for indgivelse af ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der skal indarbejdes i køreplanen, er 12 måneder før køreplanen træder i kraft.
 4. Senest 11 måneder før køreplanen træder i kraft, sikrer infrastrukturforvalterne, at der er etableret foreløbige internationale kanaler i samarbejde med andre relevante tildelingsorganer, som fastsat i artikel 15. Infrastrukturforvaltere sikrer, at disse kanaler respekteres i videst muligt omfang under den resterende del af processen.
 5. Senest fire måneder efter sidste frist for de godkendte ansøgers afgivelse af bud udarbejder infrastrukturforvalteren et udkast til køreplan.
-