

SV

SV

SV



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.9.2010
KOM(2010) 475 slutlig

2010/0253 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

(Omarbetning)

SEK(2010) 1043
SEK(2010) 1042

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Bakgrund

Efter en blomstringsperiod under 1800-talet och första halvan av 1900-talet drabbades järnvägssektorn av en tillbakagång till följd av bilarnas och flygtrafikens ökande popularitet från 1970 och framåt. För att stoppa denna tillbakagång har Europeiska gemenskapen antagit en rad lagstiftningsåtgärder som syftar till att ge järnvägarna ny livskraft genom att gradvis skapa ett ”gemensamt europeiskt järnvägsområde”. Det första järnvägspaketet presenterades av kommissionen 1998 och antogs i slutet av år 2000. I detta signalerades den önskan som fanns hos både nationella och europeiska politiskt ansvariga att reformera regelverket för att säkerställa järnvägssektorns integrering på det europeiska planet och för att göra det möjligt för den att möta konkurrensen från andra transportslag på bästa möjliga villkor.

Det första järnvägspaketet består av tre direktiv:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001¹. Genom detta direktiv ändrades rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli om utvecklingen av gemenskapens järnvägar².
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001³. Genom detta direktiv ändrades rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag⁴.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur⁵.

Ikraftträdandet av dessa direktiv 2003 har haft långtgående konsekvenser för det sätt på vilket järnvägsverksamhet bedrivs i Europeiska unionen (EU). Det finns två olika aktörer – järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Järnvägsföretag som har fått tillstånd i enlighet med EU-kriterier bör ha möjlighet att få tillträde till järnvägsinfrastruktur på rättvisa, icke-diskriminerande villkor och att tillhandahålla Europaomfattande tjänster.

¹ EGT L 75, 15.3.2001, s. 1, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164), rådets direktiv 2006/103/EG av den 20 november 2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344), Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44) och genom akten om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska unionen och om anpassning av fördragen (EUT L 236, 23.9.2003, s. 33).

² Rådets direktiv 91/440/EEG (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25).

³ EGT L 75, 15.3.2001, s. 26, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16).

⁴ Rådets direktiv 95/18/EG (EGT L 143, 27.6.1995, s. 70).

⁵ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29, ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG av den 23 oktober 2002 (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

Infrastrukturförvaltare får ta ut avgifter för användning av nät och måste tillhandahålla tjänster som motsvarar en viss miniminivå, däribland tillgång till vissa anläggningar. Direktiven definierar tillträdesrätt för gods- och persontrafik på järnväg och vissa skyddsklausuler med avseende på förvaltningen av järnvägsföretag för att säkerställa att konkurrenter har icke-diskriminerande tillträde till nätet. Direktiven ger också vägledning om hur oberoende nationella regleringsorgan för järnvägen bör inrättas för att säkerställa icke-diskriminerande tillträde och för att övervaka konkurrensen på järnvägsmarknaderna.

Med detta nya regelverk har järnvägsindustrin lyckats stabilisera transportvolymerna och, i vissa medlemsstater, ta tillbaka marknadsandelar från vägtransporterna. Sysselsättningsminskningen hade också hejdat före krisens början. Tillväxten för godstransport på järnväg, när det gäller antal transporterade ton under de senaste åren, har emellertid inte varit tillräckligt stark för att ta tillbaka de 2,3 procentenheter som man förlorade i marknadsandelar mellan 1995 och 2003. Om den observerade trenden fortsätter kommer godstransporternas samlade andel av transportmarknaden inte att öka. För persontrafik på järnväg har nedgången under de senaste tre decennierna varit mindre dramatisk än för godstransporterna. Järnvägens andel av den totala marknaden för persontrafik minskade från 10,2 % år 1970 till 6,1 % år 2003 för EU-15 (i passagerarkilometer). I EU-27 sjönk järnvägens andel av persontrafiken från 6,6 % i 1995 till 5,9 % 2003. Därefter har den återhämtat sig något och stabiliserats.

Det nuvarande ekonomiska klimatet förvärrar järnvägsmarknadens svaga resultat. Godstrafiken (inklusive järnväg) har på sista tiden minskat betydande (20–50 % beroende på marknadssegment) och persontrafiken har också minskat. Berörda parter har indikerat att nationella återhämtningsplaner inte skapar investeringar så snabbt som man hade hoppats och att betydande jobbnedskärningar förutses, särskilt inom godssektorn.

1.2. Problem som ska lösas

Utvecklingen av järnvägssektorn och dess kapacitet att konkurrera på ett livskraftigt sätt med andra transportslag hämmas fortfarande av allvarliga problem som hör samman med a) otillfredsställande finansiering av och prissättning för infrastrukturen, b) ihållande konkurrenshinder och c) brist på lämplig tillsyn.

- a) Nivån på investeringarna i utveckling och underhåll av järnvägsinfrastruktur är fortfarande otillräcklig i ett stort antal medlemsstater. I många fall fortsätter kvaliteten på existerande infrastruktur att sjunka. Den underinvestering som observeras på nationell nivå beror delvis på frånvaron av tydliga investeringsplaner och långsiktiga strategier. Bristfälligt underhåll, långsam modernisering och växande flaskhalsar i nätet har direkta konsekvenser för järnvägsföretag eftersom de inte kan hålla jämna steg med andra transportslag och eftersom de inte kan locka till sig investeringar. Nivån och strukturen för avgifter för infrastrukturutnyttjande är i många medlemsstater otillfredsställande, något som tenderar att förvärpa dessa svårigheter.
- b) Konkurrensen mellan järnvägsföretag begränsas av olika faktorer. Otillräcklig öppenhet vad gäller marknadsvillkor och en illa fungerande institutionell ram fortsätter att göra det svårt för nya aktörer att tillhandahålla konkurrenskraftiga järnvägstjänster. Ett annat viktigt element är den ihållande diskriminering som nya aktörer ställs inför när det gäller att få tillträde till järnvägsrelaterade tjänster, som ofta ägs och drivs av de dominerande järnvägsföretagen. Och diskriminering kan

fortfarande konstateras i villkoren för tillträde till infrastrukturen (tilldelning av tåglägen och avgiftsuttag).

Ovannämnda problem förvärras av svårigheter som regleringsorgan möter när de utövar sina tillsynsuppgifter, i synnerhet för att säkerställa icke-diskriminering mellan järnvägsföretag och för att kontrollera huruvida avgiftsprinciper tillämpas korrekt eller huruvida särredovisning tillämpas fullt ut. Dessa svårigheter beror ofta på en brist på kvalificerad personal och andra resurser. I flera fall är otillräckligt oberoende – i förhållande till infrastrukturförvaltarna, det dominerande järnvägsföretaget eller det ministerium som utövar äganderätt gentemot den dominerande operatören – en försvårande faktor.

Ett fullständigt genomförande av existerande lagstiftning kommer att bidra i mycket hög grad till en lösning av dessa problem. Kommissionen har därför agerat för att säkerställa att existerande lagstiftning efterlevs genom att överträdelseförfaranden inleds mot medlemsstater som felaktigt eller ofullständigt har införlivat den.

Det finns emellertid svagheter, tvetydigheter och luckor i nuvarande regelverk som man behöver ta itu med för att fullt ut kunna uppfylla de ursprungliga målen för lagstiftningen. Kommissionen anser att en omarbetning av det första järnvägspaketet är ett av sätten att tackla dessa brister.

2. MÅLEN FÖR FÖRSLAGET

2.1. Allmänna mål

Det viktigaste målet för Europeiska unionens transportpolitik är att inrätta en inre marknad genom att utveckla en gemensam politik för att främja en hög grad av konkurrenskraft och en harmonisk, balanserad och hållbar utveckling av ekonomisk verksamhet. Förslaget till omarbetning av det första järnvägspaketet kompletterar och stärker existerande åtgärder som antagits på EU-nivå inom järnvägssektorn. Förslaget kommer att bidra till att detta mål uppnås genom att underlätta integreringen och utvecklingen av den europeiska järnvägsmarknaden.

Skapandet av en genuin inre marknad är grundläggande för vitaliseringen av järnvägssektorn och kommer att bidra till att öka konkurrenskraften för godstrafik och persontrafik på järnväg, och därigenom öka deras attraktionskraft och andel av transportmarknaden. På grund av järnvägstransportens högre energieffektivitet (särskilt jämfört med vägtransport), kommer ett skifte från vägtransport till järnvägstransport att resultera i mindre CO₂-utsläpp samt minska mängden andra föroreningar.

2.2. Övergripande mål

Målet att förenkla, klargöra och modernisera regelverket i Europa är ett viktigt inslag i kommissionens arbete. Med detta tvärgående strategiska mål i sikte följer kommissionen en långtgående agenda för bättre lagstiftning i syfte att understödja Europa 2020-strategin.

Förenkling av lagstiftningen genom konsolidering och sammanslagning är det första övergripande mål som ligger till grund för detta omarbetsinitiativ. En eliminering av existerande korshänvisningar i de tre direktiven – genom omstrukturering och sammanslagning till en enda lagtext om järnvägstillträde – skulle i hög grad bidra till uppnåendet av detta mål.

För det andra anser kommissionen att **klargöranden** av några bestämmelser i lagstiftning om järnvägstillträde skulle underlätta ett korrekt införlivande och effektivt genomförande av Europeiska unionens lagstiftning i alla medlemsstater. Som konstaterats ovan är några bestämmelser i det första järnvägspaketet tvetydiga och definierar inte metoderna för genomförandet på ett tillfredsställande sätt.

Slutligen finns det ett behov av att **modernisera** lagstiftningen genom att eliminera föråldrade bestämmelser (som var historiskt relevanta innan marknaden hade öppnats fullt ut och som kan hänföras till den traditionella sammansmältningen av operatör och infrastrukturförvaltare) och genom att införa nya bestämmelser som bättre motsvarar marknadens nuvarande funktion (t.ex. i fråga om nya aktörer och fullständigt eller partiellt statligt ägande av infrastruktur).

2.3. Särskilda mål

Förslaget till omarbetning av det första järnvägspaketet omfattar a) en ändamålsenlig finansiering av och avgiftsuppbörd för infrastrukturer, b) villkoren för konkurrens på järnvägsmarknaden, och c) de organisatoriska reformer som behövs för att säkerställa en lämplig tillsyn över marknaden.

- a) Det första målet för förslaget till omarbetning är att säkerställa en lämplig, öppen och hållbar finansiering av infrastrukturen och, tack vare bättre förutsebarhet ifråga om infrastrukturutvecklingen och tillträdesvillkoren, att främja järnvägsföretagens investeringar (samt en lämpligare nivå och struktur för infrastrukturavgifter), att förbättra järnvägsoperatörers konkurrenskraft jämfört med andra transportslag och att bidra till internaliseringen av miljökostnader.
- b) En andra uppsättning mål är att undvika snedvridning av konkurrensen till följd av användning av statliga medel för kommersiell verksamhet, att förhindra att kommersiellt känslig information samlas in av dominerande operatörer och används mot potentiella konkurrenter, att eliminera intressekonflikter i förvaltningen av järnvägsrelaterade tjänster och att öka deras tillgänglighet för nya aktörer samt att öka öppenheten på marknaden för att säkerställa effektiv konkurrens.
- c) Beträffande tillsyn är avsikten med förslaget till omarbetning att säkerställa att regleringsorgan har förutsättningar att fullgöra sina åligganden på ett effektivt sätt, tack vare förstärkt oberoende, utökade befogenheter och ytterligare medel till deras förfogande.

3. BESKRIVNING AV FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR

3.1. Preliminär genomgång

På grundval av omfattande undersökningar och utvärderingar identifierade kommissionen en rad åtgärder som potentiellt skulle kunna bidra till att man uppnår vart och ett av de mål som anges i avsnittet ovan. På grundval av undersökningar som genomförts under en period av flera år⁶, och med beaktande av synpunkter från berörda parter, utarbetade kommissionen

⁶ I synnerhet kommissionens rapport om genomförandet av det första järnvägspaketet (se ovan), kommissionens meddelande om övervakning av järnvägsmarknadens utveckling och undersökningar om fleråriga kontrakt och järnvägsrelaterade tjänster.

37 åtgärder. En grundlig förhandsgenomgång av dessa 37 åtgärder resulterade i att ett paket med 26 åtgärder valdes ut. Förhandsgenomgången bestod av två steg – först beaktande av resultaten från samrådet med berörda parter och därefter genomförande av en oberoende bedömning av åtgärderna på grundval av fem kriterier (effektivitet, tid för genomförande, verkningsgrad, administrativ genomförbarhet och förenlighet med den existerande rättsliga ramen).

3.2. Extern expertis och samråd med berörda parter

Efter beslutet att genomföra en konsekvensanalys för ett initiativ till omarbetning av det första järnvägspaketet uppdrogs åt PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) att genomföra en extern undersökning inom ramen för GD TREN:s ramavtal TREN/A2/143-2007 avseende konsekvensanalys och utvärderingar.

Ett samråd med berörda parter, med deltagande av nästan 380 organisationer från EU-25 (EU-27 utom Cypern och Malta, som saknar järnvägar), organiserades inom ramen för den externa undersökning som genomfördes av PWC. Berörda parter ombads att framhäva särskilda hinder som, ur deras synpunkt, står i vägen för ett fullständigt öppnande av den internationella järnvägsmarknaden och utvecklingen av järnvägsrelaterade tjänster. Dessutom uppmanades berörda parter att ange områden i EU:s regelverk som skulle kunna förbättras och att lämna synpunkter på den potentiella effektiviteten hos de planerade åtgärderna.

3.3. Konsekvensanalys

Baserat på ovannämnda externa undersökning samt på slutsatserna från samrådet med berörda parter gjorde kommissionen en kvantitativ och kvalitativ bedömning av konsekvenserna av hela paketet av förhandsutvalda åtgärder. I de fall där åtgärderna inte tidigare hade varit föremål för en konsekvensanalys undersöktes i denna utvärdering alternativ till de nya åtgärder som planerats för att modernisera det existerande regelverket.

3.4. Subsidiaritetsprincipen

Problem som påverkar järnvägssektorn involverar transnationella aspekter som kräver att åtgärder vidtas på EU-nivå. Bristen på samordning i relationerna mellan medlemsstater och andra aktörer minskar effektiviteten i internationell järnvägstrafik och medför en risk för en övergång från järnvägstrafik till vägtransport, något som skulle resultera i ökad överbelastning och ökade föroreningar. Ett klagörande av regelverket för tillträde till järnvägsmarknaden i syfte att underlätta marknadstillträde och konkurrens samt att utveckla järnvägstjänstmarknader, inklusive sådana som är kopplade till tillhandahållande av järnvägstransport, kan lättare uppnås av unionen än av medlemsstater individuellt.

4. KOMMENTARER TILL DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN TILL ÄNDRINGAR

4.1. Särredovisning (artikel 6)

De nya bestämmelserna klargör den nödvändiga särredovisningen i järnvägsföretags räkenskaper för att säkerställa lämplig öppenhet. Enligt de nya bestämmelserna blir det obligatoriskt att ha separat redovisning för verksamheter som omfattas av ett legalt monopol, i motsats till verksamhet som är konkurrensutsatt. Denna åtgärd utgör ett skydd mot att statliga medel som är avsedda för olönsam verksamhet omdirigeras och används för subventionering

av kommersiell verksamhet. Därför är den nödvändig för att undvika snedvridning av konkurrensen.

4.2. Oberoende ifråga om väsentliga uppgifter (artikel 7)

Genom förslaget till strykning avskaffas möjligheten att överlåta uttaget av järnvägsinfrastrukturavgifter på järnvägsföretag. Denna åtgärd skulle bidra till rättvis konkurrens genom att hindra vissa järnvägsföretag (dominerande operatörer) från att få tillgång till kommersiellt känslig information om specifikationer av tåglägen från räkningen för konkurrerande järnvägsföretag (nya aktörer). Den ger också ytterligare incitament till sund och icke-diskriminerande finansiell förvaltning av infrastruktur.

4.3. Strategi för infrastrukturutveckling (artikel 8)

Enligt denna artikel kommer medlemsstater att vara skyldiga att offentliggöra strategier för utveckling av järnvägssektorn, inriktade på medellång till lång sikt, som gör det möjligt att tillgodose framtida rörlighetsbehov och som är baserade på en sund och hållbar finansiering av järnvägssystemet. Den kommer att främja långsiktiga investeringar som järnvägsindustrin är beroende av. Långsiktiga åtaganden är nödvändiga för att man ska kunna locka nya aktörer till marknaden och för utveckling av nya tjänster.

4.4. Järnvägsrelaterade tjänster (artikel 13)

De föreslagna ändringarna rör moderniseringen av järnvägsrelaterade tjänster och omfattar två områden.

För det första införs oberoendekrav (dvs. oberoende i rättsligt och organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutsfattande) för förvaltningen av anläggningar för tjänster och för tillhandahållande av järnvägstransport. Syftet är att eliminera intressekonflikter mellan, å ena sidan, leverantörer av järnvägsrelaterade tjänster eller anläggningsägare och, å andra sidan, dominerande järnvägsföretag. Denna åtgärd kommer att bidra till att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster.

Den andra åtgärden som föreslås i artikel 13 är införandet av bestämmelser som innebär att anläggningar måste användas ("use-it-or-lose-it") när det gäller förvaltningen av järnvägsrelaterade anläggningar för tjänster. Om en anläggning för tjänster inte används måste den göras tillgänglig av anläggningens ägare (genom uthyrning eller leasing) för en annan intresserad aktör. Denna åtgärd ökar tillgängligheten för anläggningar på marknaden genom att undvika problem med konstgjord mättnad.

4.5. Gränsöverskridande överenskommelser (artikel 14)

De föreslagna bestämmelserna klargör generella principer som gäller för gränsöverskridande överenskommelser mellan järnvägsföretag, mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredjeländer. De medför också anmälnings- och samarbetsförfaranden som gör det möjligt för kommissionen att säkerställa att överenskommelser är förenliga med Europeiska unionens lagstiftning.

4.6. Marknadsövervakning (artikel 15)

Syftet är att klargöra att kommissionens arbetsuppgifter för övervakning av järnvägsmarknaden kommer att omfatta exempelvis frågor som investeringar i

järnvägsinfrastruktur, prisutveckling och kvaliteten på järnvägstransporttjänster och allmän trafikplikt för persontrafik på järnväg, och att relevanta data därför måste tillhandahållas av medlemsstater i enlighet med den nya bilaga IV. Denna åtgärd kommer att bidra till en identifiering av flaskhalsar på tjänstemarknaden.

4.7. Offentliggörande av beskrivningen av järnvägsnätet (artikel 27)

De föreslagna bestämmelserna klargör på vilket sätt och med vilka medel infrastrukturförvaltare lämpligast ska offentliggöra beskrivningar av järnvägsnätet. Genom att beskrivningar av järnvägsnätet offentliggörs på ett andra officiellt EU-språk och i elektronisk form på Europeiska järnvägsbyråns (ERA) portal kommer det att bli lättare att få tillgång till beskrivningar av järnvägsnätet, och därigenom förbättras öppenheten.

4.8. Information om avgiftssystem (artikel 29)

I syfte att öka öppenheten när det gäller användning av statliga medel föreslås att man inför ett krav på att medlemsstaternas ramverk och regler för fastställande och uttag av avgifter ska offentliggöras i beskrivningar av järnvägsnätet.

4.9. Avtal mellan behöriga myndigheter och infrastrukturförvaltare (artikel 30)

De föreslagna ändringarna specificerar förfarandet för utveckling och förvaltning av avtal mellan de nationella behöriga myndigheterna och infrastrukturförvaltare avseende infrastrukturkostnader och tillträdesavgifter. I synnerhet bemyndigas regleringsorganet att bedöma lämpligheten hos den budgetram som planeras på medellång till lång sikt för infrastrukturspecifikationerna för samma period (prestandamål). En sådan oberoende bedömning kan minska risken för att de dominerande järnvägsföretagen använder sin politiska styrka för att påverka avtalen.

4.10. Principer för fastställande och uttag av avgifter (artikel 31)

Innehållet i artikel 31 ändras så att två separata åtgärder införs:

Den första åtgärden har att göra med differentiering av avgifter för tillträde till järnvägsspår på grundval av bullerkaraktäristiken hos den rullande materiel som ingår i tåget. Detta kommer att utgöra ett tydligt incitament till en modernisering av infrastrukturen och i synnerhet till investering i mer hållbar järnvägsteknik.

För att förbättra öppenheten när det gäller avgifter klargörs att tjänsteleverantörer också måste tillhandahålla uppgifter om avgifter för järnvägsrelaterade tjänster, vilka ska offentliggöras av infrastrukturförvaltare i deras beskrivning av järnvägsnätet.

4.11. Undantag från principerna för avgifter (artikel 32)

För att förbättra samstämmigheten mellan nationella avgiftssystem för tillträde till järnvägsspår föreslås införandet av gemensamma kriterier för identifiering av ”marknadssegment” där tjänster skulle kunna betala prishöjningar. Kriterierna ifråga fastställs i punkt 3 i bilaga VIII.

För att förkorta den övergångsperiod under vilken linjer är utrustade med både nationella signalsystem och ETCS (European Train Control Systems), och för att därigenom minska

kostnaderna för infrastrukturunderhåll, föreslås en minskning av avgifter för infrastruktur tillträde för ETCS-utrustade tåg.

4.12. Samarbete mellan infrastrukturförvaltare (artikel 37)

När det gäller tilldelning av infrastrukturkapacitet enligt artikel 40 föreslås i den nya artikel 37 att man inför nya åtgärder för att säkerställa att infrastrukturförvaltare samarbetar i fråga om fastställande av avgiftssystem för fler än ett nät.

4.13. Regleringsorgan (artikel 55)

Det föreslås att man moderniserar bestämmelserna om regleringsorgans oberoende genom att tydligt fastställa att de måste vara oberoende i förhållande till alla andra offentliga myndigheter. Genom att man säkerställer regleringsorgans oberoende, i synnerhet i förhållande till den offentliga myndighet som utövar äganderätt gentemot det dominerande järnvägsföretaget, kommer man att minska risken för intressekonflikter och därigenom öka deras tillsynskapacitet och trovärdighet.

4.14. Regleringsorganets uppgifter (artikel 56)

Tre åtgärder som föreslås i artikel 56 består i att regleringsorganens behörighet utvidgas. 1) Deras behörighet kommer uttryckligen att omfatta beslut som har att göra med tillträde till och uttag av avgifter för järnvägsrelaterade tjänster som är väsentliga för att möjliggöra marknadstillträde och säkerställa rättvis konkurrens. 2) För att förbättra särredovisningen och förhindra att statliga medel avsedda för olönsam verksamhet omdirigeras för att finansiera kommersiell verksamhet och därmed undvika orättvis konkurrens, kommer regleringsorgan också att ha befogenhet att utföra revisioner eller att ta initiativ till externa revisioner hos järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelser om särredovisning. 3) Slutligen, för att göra det möjligt för regleringsorgan att arbeta mer effektivt, ska infrastrukturförvaltare tillhandahålla kostnadsbokföringsuppgifter i ett aggregerat och standardiserat format som ”föreskriven bokföring”.

4.15. Samarbete mellan regleringsorgan (artikel 57)

För att stärka det gränsöverskridande samarbetet och förbättra villkoren för marknadstillträde kommer regleringsorgan att behöva samarbeta för antagande av beslut avseende tillträdes- eller avgiftsfrågor som har anknytning till internationella tjänster. I detta sammanhang måste beslutsprocessen göra det möjligt för regleringsorgan utbyta information i rätt tid.

4.16. Klassificering av järnvägsrelaterade tjänster (bilaga III)

Definitionen av användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg som en del av ett minimipaket av tillträdestjänster skulle säkerställa att sådana tjänster omfattas av krav på icke-diskriminering. Dessutom kommer skyldigheten att redovisa avgifterna för användning av elförsörjningsutrustning åtskilt från avgifterna för drivmotorström till tåg att ge mer öppenhet i kostnaderna för nätdrift, och den kommer därför att ge infrastrukturförvaltarna mer incitament att minska kostnaden för tillhandahållande av infrastruktur.

4.17. Innehåll i beskrivningen av järnvägsnätet (bilaga VI)

De åtgärder som föreslås i bilaga VI klargör innehållet i beskrivningarna av järnvägsnätet i syfte att förbättra deras effektivitet och öka öppenheten inom järnvägsmarknaden. De nya

bestämmelserna stipulerar i synnerhet att infrastrukturförvaltare måste offentliggöra 1) en mall för ansökningar om kapacitet, 2) detaljerad information om tilldelningsförfaranden för tåglägen för internationell trafik, 3) information om ansökningar om tillstånd för järnvägsföretag och säkerhetsintyg, 4) information om förfaranden för tvistlösning och överklagande avseende marknadsstillträde och 5) information om tillgång till anläggningar för järnvägsrelaterade tjänster (utöver de taxeuppgifter som krävs för närvarande).

4.18. Avtal (bilaga VII)

Den nya bilaga VII klargör innehållet i och funktionen hos de avtal som avses i artikel 30 för att främja införandet av långsiktiga strategier för utvecklingen av järnvägar.

4.19. Krav avseende infrastrukturkostnader och infrastrukturavgifter (bilaga VIII)

För att bidra till en sund och hållbar finansiering av järnvägssystem klargör den nya bilaga VIII vissa bestämmelser i artikel 31. Detta inbegriper specificering av 1) de kostnader som inte får inkluderas i beräkningen av direkta kostnader för minimipaketet av tillträdestjänster och anläggningar för tjänster (enligt definitionen i punkterna 1 och 2 i bilaga III) och kriterierna för identifiering av marknadssegment där tjänsterna skulle kunna betala prishöjningar, 2) kraven för differentiering av avgifter för tillträde till järnvägsspår på grundval av bullerkaraktäristik, 3) hur infrastrukturförvaltare kommer att definiera marknadssegment för att utvärdera möjligheten att införa prishöjningar och 4) de viktigaste egenskaperna och de allmänna principerna för verksamhetsstyrning.

4.20. Föreskriven bokföring (bilaga X)

I den nya bilaga X specificeras det gemensamma standardiserade formatet för framläggande av föreskriven bokföring. Denna åtgärd säkerställer att regleringsorgan kan analysera infrastrukturförvaltares uppgifter i detalj och underlättar därigenom deras tillsynsverksamhet.

↓ 2004/49/EG artikel 30.1
(anpassad)

2010/0253 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

☒ om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ☒

(Omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

↓ 2001/14/EG (anpassad)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget ☒ om Europeiska unionens funktionssätt ☒ , särskilt artikel ☒ 91 ☒ ,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

☒ efter översändande av förslaget till de nationella parlamenten, ☒

med beaktande av ☒ Europeiska ☒ ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁸,

i enlighet med ☒ det ordinarie lagstiftningsförfarandet ☒, och

med beaktande av följande:

↓ ny

(1) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁹, rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag¹⁰ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för

⁷ EUT C [...], [...], s. [...].

⁸ EUT C [...], [...], s. [...].

⁹ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

¹⁰ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.

nyttjande av järnvägsinfrastruktur¹¹ har ändrats på väsentliga punkter 2004 och 2007. Eftersom ytterligare ändringar är nödvändiga och med tanke på kopplingen mellan dessa bestämmelser, bör dessa direktiv av tydlighetsskäl omarbetas och slås samman till en enda rättsakt.

↓ 91/440/EEG skäl 1 (anpassad)

- (2) En större integrering av unionens transportsektor är en viktig del av fullbordandet av den inre marknaden och järnvägar är en viktig del av unionens transportsektor med sikte på att uppnå hållbar rörlighet .

↓ 91/440/EEG skäl 2

- (3) Effektiviteten hos järnvägssystemet bör förbättras för att det ska kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad med hänsyn till järnvägarnas speciella karaktär.

↓ 95/18/EG skäl 5 (anpassad)

- (4) Regional-, stads- och förortstjänster samt transportverksamheter i form av pendeltrafik genom tunneln under Engelska kanalen bör undantas från direktivets tillämpningsområde.

↓ 91/440/EEG skäl 3 (anpassad)

- (5) För att göra järnvägstransporterna effektiva och konkurrenskraftiga i jämförelse med andra transportsätt bör medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag har en status som oberoende operatörer som handlar på ett marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens behov.

↓ 91/440/EEG skäl 4 (anpassad)

- (6) För att säkerställa framtida utveckling och effektiv drift av järnvägssystemet bör en åtskillnad göras mellan transportverksamheten och förvaltningen av infrastrukturen. I denna situation är det nödvändigt att driva dessa två verksamheter var för sig och ha separat redovisning för dem.

↓ 95/18/EG skäl 2 (anpassad)

- (7) Principen om frihet att tillhandahålla tjänster bör tillämpas på järnvägssektorn, varvid hänsyn måste tas till denna sektors särskilda kännetecken.

↓ 91/440/EEG skäl 5

- (8) För att öka konkurrensen vid utbudet av transporttjänster när det gäller bekvämlighet och service bör medlemsstaterna behålla det övergripande ansvaret för utveckling av lämplig järnvägsinfrastruktur.

¹¹ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

↓ 91/440/EEG skäl 6 (anpassad)

- (9) I brist på gemensamma regler om fördelning av infrastrukturkostnaderna, bör medlemsstaterna efter samråd med infrastrukturförvaltaren fastställa regler för järnvägsföretagens betalning för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen. Dessa regler bör inte diskriminera mellan järnvägsföretag.
-

↓ 91/440/EEG skäl 7 (anpassad)
→₁ Rättelse, EGT L 305,
6.11.1991, s. 22

- (10) Medlemsstaterna bör säkerställa att infrastrukturförvaltare och →₁ de befintliga, offentligt ägda eller offentligt styrda ← järnvägsföretagen ges en sund ekonomisk struktur med vederbörligt beaktande av unionens regler om statligt stöd .
-

↓ 2001/14/EG skäl 8 (anpassad)

- (11) Åtgärder bör vidtas för att öppna marknaden för att godstrafiken och i synnerhet de gränsöverskridande varutransporterna ska fungera effektivt.
-

↓ 95/18/EG skäl 4 (anpassad)

- (12) För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt överallt inom unionen är det lämpligt att införa ett tillstånd för järnvägsföretag.
-

↓ 2007/58/EG skäl 7 (anpassad)

- (13) Vid resor med mellanliggande stopp bör nya marknadsaktörer tillåtas ta upp och lämna av passagerare längs linjen för att garantera att sådan verksamhet blir ekonomiskt bärkraftig och för att potentiella konkurrenter inte ska missgynnas i förhållande till befintliga järnvägsföretag.
-

↓ 2007/58/EG skäl 8 (anpassad)

- (14) Införandet av sådan ny internationell persontrafik med öppet tillträde och med mellanliggande stopp bör inte medföra att marknaden för inhemsk persontrafik öppnas, utan bör endast inriktas på stopp utmed den internationella sträckan. Det huvudsakliga syftet med de nya förbindelserna bör vara att befordra passagerare på internationell resa. Vid fastställandet av huruvida detta är förbindelsens huvudsakliga syfte bör kriterier som till exempel den andel av omsättning och volym som härrör från inhemsk eller internationell befordran av passagerare samt förbindelsens längd beaktas. Fastställandet av förbindelsens huvudsakliga syfte bör göras av respektive nationellt regleringsorgan på begäran av en berörd part.

↓ 2007/58/EG skäl 9 (anpassad)

- (15) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg¹² har medlemsstater och lokala myndigheter möjlighet att ingå avtal om allmänna tjänster som kan ge exklusiva rättigheter att bedriva viss trafik. Det är därför nödvändigt att garantera överensstämmelse mellan bestämmelserna i den förordningen och principen om öppnandet av marknaden för internationell persontrafik för konkurrens.

↓ 2007/58/EG skäl 10

- (16) Att öppna den internationella persontrafiken för konkurrens kan få konsekvenser för organisering och finansiering av persontrafik på järnväg som tillhandahålls enligt ett avtal om allmänna tjänster. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att på begäran av de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster begränsa rätten till tillträde till marknaden, om denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för dessa avtal om allmänna tjänster och det berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 i detta direktiv ger sitt godkännande på grundval av en objektiv ekonomisk analys.

↓ 2007/58/EG skäl 12 (anpassad)

- (17) Vid bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster kan komma att äventyras, bör på förhand fastställda kriterier beaktas, till exempel lönsamhetskonskvenserna för tjänster som ingår i avtalet om allmänna tjänster, inklusive konsekvenserna för nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som ingick avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp på båda sidor om gränsen samt tidtabell och turtäthet för den föreslagna nya förbindelsen. Medlemsstaterna får i överensstämmelse med en sådan bedömning och det berörda regleringsorganets beslut bevilja, ändra eller vägra rätten till tillträde till den internationella persontrafik ansökan gäller, inklusive uttag av en avgift från operatören av en ny internationell förbindelse för persontrafik, i linje med den ekonomiska analysen och i enlighet med unionens lagstiftning och principerna om jämlikhet och icke-diskriminering.

↓ 2007/58/EG skäl 13

- (18) För att bidra till driften av persontrafik på järnväg på linjer där det föreligger en skyldighet att tillhandahålla allmänna tjänster, bör medlemsstater kunna låta de myndigheter som ansvarar för dessa tjänster ta ut en avgift på persontrafik som omfattas av dessa myndigheters behörighet. Denna avgift bör bidra till att finansiera de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmänna tjänster.

¹² EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

↓ 2007/58/EG skäl 14 (anpassad)

- (19) Regleringsorganet bör fungera så att eventuella intressekonflikter och all eventuell inblandning i tilldelning av det aktuella avtalet om allmänna tjänster undviks. Regleringsorganets behörighet bör utvidgas till att omfatta bedömning av syftet med en internationell förbindelse och när så är lämpligt de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmänna tjänster.
-

↓ 2007/58/EG skäl 16 (anpassad)

- (20) För att investera i tjänster som använder specialiserad infrastruktur, såsom höghastighetslinjer, behöver sökande rättssäkerhet med tanke på de omfattande, långsiktiga investeringar som detta innebär.
-

↓ 2007/58/EG skäl 17

- (21) De nationella regleringsorganen bör utbyta information och om lämpligt i enskilda fall samordna principer och praxis för bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster äventyras. De bör successivt utarbeta riktlinjer på grundval av gjorda erfarenheter.
-

↓ ny

- (22) För att säkerställa rättvis konkurrens mellan järnvägsföretag bör en åtskillnad göras mellan tillhandahållandet av transporttjänster och driften av anläggningar för tjänster. I denna situation är det nödvändigt att driva dessa två typer av verksamheter var för sig i separata juridiska personer. Sådant oberoende behöver inte innebära att det inrättas ett separat organ eller företag för varje anläggning för tjänster.
-

↓ 95/18/EG skäl 9 (anpassad)

- (23) För att garantera pålitliga och tillräckliga tjänster är det nödvändigt att järnvägsföretagen alltid uppfyller vissa krav avseende gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens.
-

↓ 95/18/EG skäl 10 (anpassad)

- (24) För att skydda kunder och berörda tredjeparter är det viktigt att säkerställa att järnvägsföretagen är försäkrade i tillräcklig omfattning för att täcka eventuellt civilrättsligt ansvar.
-

↓ 95/18/EG skäl 12 (anpassad)

- (25) Järnvägsföretagen bör även vara skyldiga att rätta sig efter nationella regler eller unionens regler om tillhandahållande av järnvägstjänster, som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, i syfte att säkerställa att det är i stånd att utföra sina aktiviteter på ett fullständigt säkert sätt och under vederbörligt hänsynstagande till hälsa, säkerhet, sociala förhållanden och arbetstagares och konsumenters rättigheter på vissa spårsträckningar.

↓ 95/18/EG skäl 14 (anpassad)

- (26) Förfarandena för tilldelning, bibehållande och ändring av tillstånd för järnvägsföretag bör tillåta insyn och överensstämna med principen om icke-diskriminering.
-

↓ 2001/14/EG skäl 5 (anpassad)

- (27) För att säkerställa insyn och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och järnvägsrelaterade tjänster för samtliga järnvägsföretag ska all information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet.
-

↓ 2001/14/EG skäl 6

- (28) Lämpliga system för tilldelning av kapacitet tillsammans med konkurrenskraftiga operatörer kommer att leda till en bättre balans mellan transportsätten.
-

↓ 2001/14/EG skäl 7

- (29) Främjande av en optimal användning av järnvägsinfrastrukturen kommer att leda till minskade transportkostnader för samhället.
-

↓ 2001/14/EG skäl 10 (anpassad)

- (30) Lämpliga avgiftssystem för järnvägsinfrastruktur tillsammans med lämpliga avgiftssystem för annan transportinfrastruktur och konkurrenskraftiga operatörer bör skapa bästa möjliga balans mellan olika transportsätt på en hållbar grund .
-

↓ 2001/14/EG skäl 11

- (31) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt.
-

↓ 2001/14/EG skäl 16 (anpassad)

- (32) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör medge sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.
-

↓ 2001/14/EG skäl 12

- (33) Inom de ramar som fastställs av medlemsstaterna bör systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet uppmuntra järnvägsinfrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen.

↓ 2001/14/EG skäl 13

- (34) Genom systemen för tilldelning av kapacitet bör järnvägsföretagen ges klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut.
-

↓ 2001/14/EG skäl 35

- (35) Alla avgiftssystem sänder ekonomiska signaler till användare. Det är viktigt att dessa signaler till järnvägsföretagen är samstämmiga, så att företagen kan fatta rationella beslut.
-

↓ 2001/14/EG skäl 14

- (36) För att ta hänsyn till användarnas, eller de potentiella användarnas, behov av infrastrukturkapacitet för att planera sin verksamhet, samt till kundernas och finansierarnas behov, är det viktigt att infrastrukturförvaltaren säkerställer att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som återspeglar behovet av att bibehålla och förbättra nivån på tjänsternas tillförlitlighet.
-

↓ 2001/14/EG skäl 15

- (37) Det är önskvärt att ge järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren incitament att reducera driftsavbrott till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.
-

↓ 2001/14/EG skäl 9 (anpassad)

- (38) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att tillåta köpare av järnvägstjänster att delta direkt i förfarandet för tilldelning av kapacitet.
-

↓ 2001/14/EG skäl 17

- (39) Det är viktigt att beakta verksamhetskraven för såväl sökande som för infrastrukturförvaltaren.
-

↓ 2001/14/EG skäl 18 (anpassad)

- (40) Det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt bör den sökandes rimliga krav tillgodoses.
-

↓ 2001/14/EG skäl 19

- (41) Vid förfarandet för tilldelning av kapacitet måste det förhindras att önskemål från andra företag som innehar eller avser att inneha rätten att utnyttja infrastrukturen för att utveckla sin verksamhet begränsas på ett obefogat sätt.

↓ 2001/14/EG skäl 21

- (42) I systemen för tilldelning av kapacitet och fastställande och uttag av avgifter kan hänsyn behöva tas till det faktum att olika delar i järnvägsinfrastrukturnätet har utformats med tanke på olika huvudanvändare.

↓ 2001/14/EG skäl 23 (anpassad)

- (43) ☒ Eftersom olika ☒ användare och typer av användare ofta kommer att inverka olika på infrastrukturkapaciteten ☒ måste ☒ olika verksamheters behov avvägas på rätt sätt.

↓ 2001/14/EG skäl 24

- (44) Transporttjänster som tillhandahålls enligt avtal med en offentlig myndighet kan behöva omfattas av särskilda regler för att vara intressanta för användarna.

↓ 2001/14/EG skäl 25

- (45) I systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet måste hänsyn tas till effekten av ökande infrastrukturkapacitetsutnyttjande och i sista hand kapacitetsbrist.

↓ 2001/14/EG skäl 26 (anpassad)

- (46) De olika tidsramarna för planering av trafikformerna bör säkerställa att även ansökningar om infrastrukturkapacitet som lämnas in efter ☒ det att den årliga tågplaneprocessen avslutats ☒ kan beaktas.

↓ 2001/14/EG skäl 28

- (47) För att säkerställa ett optimalt resultat för järnvägsföretagen är det önskvärt att kräva en undersökning av hur infrastrukturkapacitet utnyttjas i de fall där det krävs en samordning av önskemålen om kapacitet för att tillgodose användarnas behov.

↓ 2001/14/EG skäl 29 (anpassad)

- (48) Med hänsyn till infrastrukturförvaltarnas monopolställning ☒ bör det krävas av dem att de undersöker ☒ tillgänglig infrastrukturkapacitet och metoder för att förstärka den, när användarnas önskemål inte kan tillgodoses vid förfarandet för tilldelning av kapacitet.

↓ 2001/14/EG skäl 30 (anpassad)

- (49) Brist på information om andra järnvägsföretags önskemål ☒ och ☒ om begränsningar inom systemet kan göra det svårt för järnvägsföretag att optimera sina ansökningar om infrastrukturkapacitet.

↓ 2001/14/EG skäl 31

- (50) Det är viktigt att säkerställa en bättre samordning av tilldelningssystem för att göra järnvägen mer intressant för trafik som använder mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät och i synnerhet för internationell trafik.
-

↓ 2001/14/EG skäl 32

- (51) Det är viktigt att minska den snedvridning av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller mellan transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.
-

↓ 2001/14/EG skäl 33

- (52) Det är önskvärt att fastställa vilka delar av infrastruktur tjänsterna som är väsentliga för att en operatör ska kunna tillhandahålla en tjänst och bör tillhandahållas som motprestation till lägsta möjliga tillträdesavgifter.
-

↓ 2001/14/EG skäl 34 (anpassad)

- (53) Investeringar i järnvägsinfrastruktur ☒ är nödvändiga, ☒ och avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastrukturförvaltare incitament att göra lämpliga investeringar ekonomiskt lönsamma.
-

↓ 2001/14/EG skäl 36

- (54) För att lämpliga och rättvisa nivåer för infrastrukturavgifter ska kunna fastställas behöver infrastrukturförvaltare bokföra och fastställa värdet på sina tillgångar och ha en klar uppfattning om kostnadsfaktorer i driften av infrastrukturen.
-

↓ 2001/14/EG skäl 37

⇒ ny

- (55) När beslut som rör transporter fattas bör hänsyn tas till externa kostnader ⇒ , och det bör säkerställas att infrastrukturavgifter för järnväg kan bidra till internaliseringen av externa kostnader på ett samstämmigt och balanserat sätt för alla transportsätt ⇐.
-

↓ 2001/14/EG skäl 38

⇒ ny

- (56) Det är viktigt att säkerställa att avgifterna för ⇒ inrikes och ⇐ internationell trafik tillåter att marknadens behov tillgodoses av järnvägen. Följaktligen bör infrastrukturavgifterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

↓ 2001/14/EG skäl 39 (anpassad)

- (57) Den generella nivån på kostnadstäckningen via infrastrukturavgifter inverkar på hur höga statliga bidrag som behövs. Medlemsstaterna kan tänkas fordra olika nivåer av generell kostnadstäckning. ☒ Alla avgiftssystem bör ☒ dock möjliggöra att trafik som åtminstone kan täcka de extrakostnader den medför ☒ kan använda järnvägsnätet ☒.
-

↓ 2001/14/EG skäl 40

- (58) Järnvägsinfrastruktur är till sin natur ett monopol. Det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastrukturförvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.
-

↓ 2001/14/EG skäl 41 (anpassad)

- (59) ☒ Utvecklingen av järnvägstransporterna bör uppnås ☒ bl.a. genom att de tillgängliga ☒ unionsinstrumenten ☒ används, dock utan att redan fastställda prioriteringar åsidosätts.
-

↓ 2001/14/EG skäl 42 (anpassad)

- (60) Rabatter för järnvägsföretag måste motsvaras av faktiska administrativa kostnadsbesparingar ☒, särskilt besparingar avseende transaktionskostnader ☒. Rabatter kan också användas för att främja effektiv infrastruktur användning.
-

↓ 2001/14/EG skäl 43

- (61) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör ges incitament att minimera avbrott i trafik på järnvägsnätet.
-

↓ 2001/14/EG skäl 44

- (62) Tilldelningen av kapacitet är förbunden med en kostnad för infrastrukturförvaltaren och det bör krävas betalning för denna kostnad.
-

↓ 2001/14/EG skäl 46 (anpassad)

- (63) Effektiv förvaltning och rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ett regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av ☒ föreskrifterna i detta direktiv ☒ och som också kan fungera som besvärsorgan, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol.
-

↓ 2001/14/EG skäl 47 (anpassad)

- (64) Särskilda åtgärder krävs för att beakta vissa medlemsstaters särskilda geopolitiska och geografiska situation ☒ och den särskilda organiseringen ☒ av järnvägssektorn i flera medlemsstater samtidigt som den inre marknadens integritet säkerställs.

↓ ny

(65) Kommissionen bör bemyndigas att anpassa bilagorna till detta direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, måste de antas som delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget.

↓ 2001/14/EG skäl 48

(66) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹³.

↓ 2001/13/EG skäl 7 (anpassad)

(67) I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget ☒ om Europeiska unionen ☒ kan målen för detta direktiv, nämligen ☒ att främja utvecklingen av Europeiska unionens järnvägar, ☒ att fastställa de övergripande principerna för ☒ beviljande av ☒ tillstånd för järnvägsföretag ☒ och att samordna de ordningar i medlemsstaterna som reglerar tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och avgifterna för användningen av denna, ☒ inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna, på grund av att sådan tillståndsgivning ☒ och driften av viktiga delar av järnvägsnäten har en uppenbar internationell aspekt, och med hänsyn till behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, ☒ och ☒ målen ☒ kan därför, till följd av ☒ deras ☒ transnationella konsekvenser, bättre uppnås ☒ av unionen ☒. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

↓ ny

(68) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör begränsas till de bestämmelser som utgör en avsevärd förändring jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är i huvudsak oförändrade föreligger enligt de tidigare direktiven.

↓ 2007/58/EG skäl 21 (anpassad)

(69) En medlemsstat som saknar järnvägsnät och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra ☒ detta ☒ direktiv. Sådana medlemsstater bör därför undantas från ☒ den ☒ skyldigheten.

↓ 2007/58/EG skäl 23 (anpassad)

(70) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning¹⁴ uppmantras medlemsstaterna att för egen del och i ☒ unionens ☒ intresse upprätta

¹³ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

↓ ny

(71) Detta direktiv bör inte påverka de tidsfrister som fastställs i del B i bilaga XI, inom vilka medlemsstaterna ska uppfylla tidigare direktiv.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

⊗ ALLMÄNNA ⊗ BESTÄMMELSER

↓ 91/440/EEG (anpassad)

Artikel 1

⊗ Syfte och tillämpningsområde ⊗

1. Detta direktiv ⊗ fastställer ⊗

- a) ⊗ de tillämpliga reglerna ⊗ för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och järnvägstransporter utförda av järnvägsföretag som är etablerade eller kommer att etableras i en medlemsstat ⊗, som anges i kapitel II ⊗.

↓ 2001/13/EG artikel 1.1
(anpassad)

- b) de kriterier som ska tillämpas när en medlemsstat utfärdar, förnyar eller ändrar tillstånd som är avsedda för järnvägsföretag som är eller kommer att vara etablerade inom ⊗ unionen, som anges i kapitel III ⊗.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

- c) de principer och förfaranden som ska tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet ⊗, som anges i kapitel IV ⊗.

2. Detta direktiv gäller användning av järnvägsinfrastrukturen för inrikes och internationell järnvägstrafik.

¹⁴ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

↓ Rättelse, EGT L 305, 6.11.1991, s. 22 (anpassad)

⊗ Artikel 2 ⊗

⊗ Undantag från tillämpningsområdet ⊗

1. ⊗ Kapitel II är inte tillämpligt på ⊗ järnvägsföretag ⊗ som enbart tillhandahåller ⊗ stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik.

↓ 2001/13/EG artikel 1.1

2. Medlemsstaterna får undanta följande företag från tillämpningsområdet för kapitel III:

↓ 2001/13/EG artikel 1.1

- a) Företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur utan förbindelse med det allmänna nätet.
 - b) Järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stads- eller förortstrafik på järnväg för personer.
-

↓ 2001/13/EG artikel 1.1 (anpassad)

- c) Järnvägsföretag ⊗ som enbart tillhandahåller ⊗ regional godstrafik.
 - d) Företag som enbart utför godstransporter på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.
-

↓ 2001/14/EG (anpassad)

3. Medlemsstaterna får undanta följande ⊗ från tillämpningsområdet för kapitel IV ⊗ :

- a) Lokala och regionala ⊗ fristående ⊗ järnvägsnät för persontrafik.
 - b) Järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik.
 - c) Regionala järnvägsnät som utnyttjas för regional godstrafik uteslutande av ett järnvägsföretag som inte omfattas av ⊗ punkt 1 ⊗ , till dess att en annan sökande ansöker om kapacitet på det järnvägsnätet.
-

↓ 2001/14/EG

- d) Privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

↓ 2007/58/EG artikel 2.1
(anpassad)

e) Järnvägstransporter som transiterar genom ☒ unionen ☒.

↓ 2001/12/EG artikel 1.3
(anpassad)

4. ☒ Med undantag av artiklarna 6.1, 10, 11, 12 och 28 är detta direktiv inte tillämpligt på ☒ företag, vars verksamhet på järnväg är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom tunneln under Engelska kanalen ☒ och transportverksamhet i form av pendeltrafiktjänster genom tunneln under Engelska kanalen ☒.

↓ 2007/58/EG artikel 1.1
(anpassad)

5. Medlemsstaterna får undanta från tillämpligheten av artiklarna 10, 11, 12 och 28 varje transitförbindelse med järnväg genom ☒ unionen ☒ vilken börjar och slutar utanför ☒ unionens ☒ territorium.

↓ 91/440/EEG (anpassad)

Artikel 3

☒ Definitioner ☒

I detta direktiv ☒ gäller följande definitioner ☒ :

↓ 2001/12/EG artikel 1.4 a
(anpassad)

- 1) *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med ☒ detta direktiv ☒ vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
- 2) *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga ☒, förvalta ☒ och underhålla järnvägsinfrastruktur ☒, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering ☒. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.

↓ 91/440/EEG (anpassad)

⇒ ny

- 3) *järnvägsinfrastruktur*: alla de ☒ anläggningar ☒ som finns förtecknade i bilaga 1.A i kommissionens förordning (EEG) nr 2598/70 av den 18 december 1970 om vilka uppgifter som ska tas upp under de olika rubrikerna på blanketterna för redovisning i bilaga 1 till rådets förordning (EEG) nr 1108/70 av den 4 juni 1970¹⁵, ⇒ vilka av tydlighetsskäl finns förtecknade i bilaga I till det här direktivet. ☐ ~~med undantag av den sista strecksatsen som enbart för detta direktivs syfte skall lyda: ”Byggnader med anknytning till infrastrukturen”.~~
-

↓ 2001/12/EG artikel 1.4 b

- 4) *internationell godstrafik*: transporttjänst med tåg som passerar minst en gräns till en medlemsstat; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.
-

↓ 2007/58/EG artikel 1.3

- 5) *internationell persontrafik*: persontrafik där tåget passerar minst en medlemsstats gräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda medlemsstater. Tåget får kopplas ihop och/eller isär och olika sektioner får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.
-

↓ 91/440/EEG

- 6) *stads- och förortstrafik*: transporter som utförs för att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storstadsregion samt transportbehov mellan denna storstadsregion och omgivande områden.
- 7) *regional trafik*: transporter som utförs för att tillgodose transportbehoven i en region.
-

↓ 2007/58/EG artikel 1.4
(anpassad)

- 8) *transit*: passage genom ☒ unionens ☒ territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på ☒ unionens ☒ territorium.
-

↓ 95/18/EG (anpassad)

- 9) *tillstånd*: ☒ en auktorisation ☒ som utfärdats av en medlemsstat till ett företag, enligt vilken dess ☒ kompetens att tillhandahålla järnvägstransporttjänster ☒ erkänns; denna ☒ kompetens ☒ får begränsas till utförande av särskilda slags transporttjänster.
-

¹⁵ EGT L 278, 23.12.1970, s. 1.

- 10) *tillståndsmyndighet*: det organ ☒ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd inom en medlemsstat ☒.
-

↓ 2001/14/EG

- 11) *tilldelning*: tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet av en infrastrukturförvaltare.
-

↓ 2001/14/EG (anpassad)

- 12) *sökande*: ett järnvägsföretag och andra fysiska eller juridiska personer, såsom till exempel ☒ behöriga ☒ myndigheter enligt förordning (EG) nr 1370/2007 och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, ☒ som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet ☒.
- 13) *överbelastad infrastruktur*: en del av en infrastruktur där efterfrågan på infrastrukturkapacitet inte helt kan tillgodoses under vissa perioder ens efter en samordning av olika ansökningar om kapacitet.
- 14) *kapacitetsförstärkningsplan*: en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som ☒ har lett ☒ till att en del av infrastrukturen förklaras som ”överbelastad infrastruktur”.
- 15) *samordning*: det förfarande genom vilket ☒ infrastrukturförvaltaren ☒ och sökanden ska försöka finna en lösning på situationer där det finns konkurrerande ansökningar om infrastrukturkapacitet.
- 16) *ramavtal*: en rättsligt bindande allmän överenskommelse ☒ enligt ☒ offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilken fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren i förhållande till den infrastrukturkapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanepериод.
-

↓ 2001/14/EG

- 17) *infrastrukturkapacitet*: möjlighet att planera begärda tåglägen för en del av infrastrukturen under en viss period.
-

↓ 2001/14/EG (anpassad)

- 18) *järnvägsnät*: hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare.
- 19) *beskrivning av järnvägsnät*: en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgiftssystemen och för tilldelning av kapacitet ☒, inbegripet ☒ annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.
- 20) *tågläge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att köra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss period.

↓ 2001/14/EG

- 21) *tågplan*: uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under den tid som tågplanen gäller.
-

↓ 91/440/EEG (anpassad)

⊗ KAPITEL II ⊗

⊗ UTVECKLING AV UNIONENS JÄRNVÄGAR ⊗

AVSNITT 1

↓ 2001/12/EG artikel 1.5

FÖRVALTNINGSMÄSSIGT OBEROENDE

↓ 2001/12/EG artikel 1.6
(anpassad)

Artikel 4

⊗ Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares oberoende ställning ⊗

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag ⊗ som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av medlemsstaterna ⊗ när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring ska ha en oberoende ställning som innebär att de ska hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.

2. Infrastrukturförvaltaren ska med iakttagande av den ram och de specifika regler för avgifter och tilldelning som medlemsstaterna fastställer ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll.

↓ 91/440/EEG (anpassad)
→₁ Rättelse, EGT L 305,
6.11.1991, s. 22

Artikel 5

⊗ Förvaltning av järnvägsföretagen enligt kommersiella principer ⊗

1. Medlemsstaterna ska göra det möjligt för järnvägsföretagen att anpassa sin verksamhet till marknaden och genomföra denna verksamhet på sina ledningsorgans ansvar för att kunna erbjuda effektiva och lämpliga transporter till lägsta möjliga kostnad för den servicekvalitet som krävs.

Järnvägsföretag ska drivas enligt de principer som gäller för kommersiella företag, oberoende av ägarförhållandena i järnvägsföretagen . Detta ska också gälla de åtaganden i fråga om allmän trafikplikt som ålagts dem av medlemsstater och för de avtal om allmän trafik som de sluter med de behöriga myndigheterna i staten.

2. Järnvägsföretag ska själva fastställa planer för sin verksamhet inklusive investeringar och ekonomiska program. Sådana planer ska utformas i syfte att uppnå ekonomisk jämvikt i företagen och i fråga om övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål för verksamheten. **→₁** De ska också ange metoden för uppnåendet av dessa mål . **←**

3. Med beaktande av riktlinjerna för den allmänna policyn som utfärdas av varje medlemsstat och med hänsyn till nationella planer och kontrakt (som kan vara fleråriga) inklusive investeringar och ekonomiska planer, ska järnvägsföretag särskilt ha frihet att

91/440/EEG

- a) fastställa sin interna organisation utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 7, 29 och 39,
- b) styra tillgången och marknadsföringen av tjänster och bestämma priserna för tjänsterna utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1307/2007,
- c) fatta beslut om personal, tillgångar och upphandling,
- d) utöka sin marknadsandel, utveckla ny teknologi och nya tjänster och införa nya metoder för driften,

91/440/EEG

- e) etablera ny verksamhet inom områden som har anknytning till järnvägsdriften.

ny

4. Om medlemsstaten direkt eller indirekt äger eller kontrollerar järnvägsföretaget ska dess kontrollrättigheter i förhållande till ledningen inte vara större än de ledningsrelaterade rättigheter som enligt nationell bolagsrätt tillerkänns aktieägare i privata aktiebolag. Riktlinjer för policyn, som nämns i punkt 3, vilka staten kan fastställa för företag när det gäller utövande av aktieägarkontroll, ska endast vara av generell natur och får inte vara ett hinder för specifika affärsbeslut som fattas av ledningen.

↓ 91/440/EEG
⇒ ny

AVSNITT 2

SÄRSKILJANDE AV FÖRVALTNINGEN AV INFRASTRUKTUREN FRÅN TRANSPORTVERKSAMHETEN ⇒ OCH AV OLIKA TYPER AV TRANSPORTVERKSAMHETER ⇐

↓ 2001/12/EG artikel 1.7
(anpassad)

Artikel 6

⊗ Särredovisning ⊗

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar förs och offentliggörs dels för verksamhet som avser järnvägsföretags tillhandahållande av transporttjänster dels för verksamhet som avser förvaltningen av järnvägsinfrastruktur. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

2. Medlemsstaterna får även bestämma att denna åtskillnad kräver att det ska finnas speciella avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen ⊗ och transporttjänster ⊗ ska förvaltas av ⊗ särskilda enheter ⊗.

↓ 2001/12/EG artikel 1.10
(anpassad)

3. ⊗ Medlemsstaterna ska säkerställa att separata ⊗ resultaträkningar och balansräkningar upprättas och offentliggörs ⊗ å ena sidan ⊗ för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransport på järnväg ⊗ och, å andra sidan, för verksamhet som avser tillhandahållande av persontrafik. Allmänna ⊗ medel som utbetalas till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska redovisas separat ⊗ för varje avtal om allmän trafik ⊗ i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

↓ 2001/12/EG artikel 1.7
(anpassad)
⇒ ny

4. Bokföringen för de ⊗ olika ⊗ verksamhetsområdena ⊗ som avses i punkterna 1 och 3 ⊗ ska göras på ett sätt som ~~återspeglar detta förbud~~ ⇒ medger övervakning av förbudet mot överföring av allmänna medel från ett verksamhetsområde, för vilket de utbetalats, till ett annat. ⇐.

Artikel 7

☒ Oberoende ifråga om en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ☒

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de uppgifter, enligt förteckningen i bilaga II, som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av, anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av organisatoriska strukturer måste det kunna påvisas att detta mål uppnåtts.

↓ ny

⇒ Bilaga II får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60. ⇐

↓ 2001/12/EG artikel 1.7
(anpassad)

Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta ansvaret för ☒ att bidra till utvecklingen ☒ av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis ☒ genom ☒ investeringar, underhåll och finansiering.

~~4. Tillämpningen av punkt 3 skall vara föremål för en rapport från kommissionen i enlighet med artikel 10b, vilken skall överlämnas senast den 15 mars 2006.~~

↓ 2001/14/EG (anpassad)

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, i juridisk mening och med avseende på organisation eller beslutsfattande, ska de uppgifter som beskrivs i avsnitt 3 och 4 i kapitel IV utföras av ett avgiftsorgan ☒ respektive av ett tilldelningsorgan ☒ som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag i juridisk mening och med avseende på organisation och beslutsfattande.

↓ ny

3. När det i bestämmelserna i avsnitt 2 och 3 i kapitel IV hänvisas till en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ska bestämmelserna anses vara tillämpliga på avgiftsorganet eller tilldelningsorganet för deras respektive behörighetsområden.

↓ 91/440/EEG

AVSNITT 3

FÖRBÄTTRING AV DET FINANSIELLA LÄGET

↓ 2001/12/EG artikel 1.8
(anpassad)
⇒ ny

Artikel 8

⊗ Sund finansiering av infrastrukturförvaltaren ⊗

1. Medlemsstaterna ska ⊗ utveckla sin ⊗ nationella järnvägsinfrastruktur, när så är nödvändigt med hänsyn till ⊗ unionens ⊗ allmänna behov. ⇒ För detta ändamål ska de senast två år efter ikraftträdandet av detta direktiv offentliggöra en strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen i syfte att tillgodose framtida rörlighetsbehov på grundval av en sund och hållbar finansiering av järnvägssystemet. Strategin ska omfatta en period av minst fem år och ska kunna förlängas. ⇐

2. Med beaktande av artiklarna ⊗ 93, 107 och 108 ⊗ i fördraget ⊗ får medlemsstaterna också ⊗ tilldela infrastrukturförvaltaren tillräckliga medel i förhållande till ⊗ dess ⊗ uppgifter, ⊗ infrastrukturens ⊗ storlek och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar.

3. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av staten ⇒ och med beaktande av den strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i punkt 1 ⇐ ska infrastrukturförvaltaren ⊗ anta ⊗ en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsplaner. Planen ska utformas för att säkerställa en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen ⊗, och ett optimalt och effektivt tillhandahållande av infrastruktur ⊗, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhandahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål. ⇒ Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att sökande rådfrågas innan verksamhetsplanen godkänns. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska avge ett icke bindande yttrande om huruvida verksamhetsplanen är lämplig för uppnåendet av dessa mål. ⇐

↓ 2001/14/EG (anpassad)
⇒ ny

4. Medlemsstaterna ska under normala verksamhetsförhållanden och över en ~~rimlig~~ period ⇒ på högst tre år ⇐ säkerställa balans i en infrastrukturförvaltares räkenskaper, så att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet och statlig finansiering åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen ⊗, inbegripet förskottsbetalningar från staten i förekommande fall ⊗.

↓ 2001/14/EG

Utan att det påverkar ett eventuellt långsiktigt mål enligt vilket användarna ska täcka infrastrukturkostnaderna för alla transportsätt på grundval av en intermodal rättvis och icke-diskriminerande konkurrens får en medlemsstat kräva att infrastrukturförvaltaren balanserar sin redovisning utan statlig finansiering, när järnvägstransporterna kan konkurrera med andra transportsätt, inom ramverket för avgifter enligt artiklarna 31 och 32.

↓ 91/440/EEG

~~Artikel 78~~

~~Förvaltaren av infrastrukturen skall utkräva en avgift för nyttjande av den järnvägsinfrastruktur som han är ansvarig för och som järnvägsföretagen som använder denna infrastruktur skall betala. Efter samråd med förvaltningen skall medlemsstaterna fastställa regler för att bestämma denna avgift.~~

~~Banavgiften som skall beräknas på ett sådant sätt att det inte sker någon diskriminering mellan järnvägsföretag får särskilt ta hänsyn till körda tågkilometer, tågets sammansättning och speciella förutsättningar som hastighet, axeltryck och graden eller längden av nyttjandet av infrastrukturen.~~

↓ 91/440/EEG (anpassad)
→₁ Rättelse, EGT L 305,
6.11.1991, s. 22
⇒ ny

Artikel 9

⊗ Öppenhet i fråga om skuldlättnader ⊗

1. ⇒ Utan att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd och i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget ⇐ ~~I samband med~~ →₁ ~~de befintliga, offentligt ägda eller styrda järnvägsföretagen~~ ← ska medlemsstaterna använda lämpliga medel för att hjälpa till att minska skulderna hos ⊗ offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag ⊗ till en nivå som inte förhindrar en sund finansiell förvaltning och hjälpa till att förbättra deras finansiella situation.

2. För de ändamål som avses i punkt 1 ⊗ ska medlemsstaterna kräva ⊗ att en särskild återbetalningsenhet upprättas inom räkenskapsavdelningarna i sådana företag.

Enhetens balansräkning får, tills lånen är avvecklade, belastas med alla de lån som upptagits av företaget både för att finansiera investeringar och för att täcka driftskostnader som uppstått till följd av järnvägstransporter eller genom förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen. Skulder som härrör från dotterföretags verksamhet får inte medräknas.

↓ ny

3. Punkterna 1 och 2 gäller inte för skulder, eller räntor på sådana skulder, som företagen har ådragit sig efter den 15 mars 2001 eller dagen för anslutningen till unionen för medlemsstater som anslöt sig till unionen efter den 15 mars 2001.

↓ 2001/12/EG artikel 1.9

~~3. Stöd som ges av medlemsstaterna för att avveckla de skulder som anges i denna artikel skall beviljas enligt artikel 73, 87 och 88 i fördraget.~~

↓ 91/440/EEG (anpassad)

AVSNITT 4

TILLGÅNG TILL JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR ☒ OCH TILL JÄRNVÄGSTJÄNSTER ☒

↓ 2001/12/EG artikel 1.11
(anpassad)

Artikel 10

☒ Villkor för tillgång till järnvägsinfrastruktur ☒

~~2. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 skall på rättvisa villkor beviljas tillträde till infrastrukturen i de andra medlemsstaterna för att utföra internationella kombinerade godstransporter.~~

↓ 2004/51/EG artikel 1.2 a
(anpassad)
⇒ ny

~~3. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 skall på rättvisa villkor beviljas tillträde till det transeuropeiska nätet för godstransporter, definierat i artikel 10a samt i bilaga I, och senast den 1 januari 2006 till hela järnvägsnätet, i syfte att utföra internationella godstransporttjänster.~~

1. Dessutom ska senast den 1 januari 2007 Järnvägsföretag som omfattas av ☒ detta direktiv ska ☒ på rättvisa ☒, icke-diskriminerande och öppna ☒ villkor beviljas tillträde till infrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransporttjänster. ⇒ Detta ska inbegripa tillträde till järnvägsspår till hamnar. ⇐

↓ 2007/58/EG artikel 1.8
(anpassad)

2. Järnvägsföretag som omfattas av ☒ detta direktiv ☒ ska ~~senast den 1 januari 2010~~ beviljas rätt till tillträde till infrastrukturen i samtliga medlemsstater för att bedriva internationell persontrafik. Vid internationell persontrafik ska järnvägsföretagen ha rätt att ta upp passagerare vid varje station utmed den internationella sträckan och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat.

↓ 2007/58/EG artikel 1.8

Rätten till tillträde till infrastrukturen i de medlemsstater i vilka andelen internationell passagerartrafik med tåg utgör mer än hälften av omsättningen för persontrafiken för järnvägsföretag i den medlemsstaten ska beviljas senast den 31 december 2011.

↓ 2007/58/EG artikel 1.8
(anpassad)

☒ Efter begäran från relevanta behöriga myndigheter eller berörda järnvägsföretag ska det eller de relevanta regleringsorgan som avses i artikel 55 fastställa huruvida ☒ det huvudsakliga syftet med trafiken är att befördra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater.

↓ ny

Kommissionen får anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av denna punkt. Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med artikel 63.3.

↓ 2007/58/EG artikel 1.8
(anpassad)

☒ Artikel 11 ☒

☒ Begränsning av tillträdesrätten och av rätten att ta upp och lämna av passagerare ☒

1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10 för trafik mellan en avreseplats och en bestämmelseplats vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmänna tjänster som överensstämmer med gällande ☒ unionslagstiftning ☒. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid varje station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, såvida inte utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster.

2. Huruvida den ekonomiska jämvikten ☒ för ett avtal om allmänna tjänster ☒ skulle äventyras ska avgöras av det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 på grundval av en objektiv ekonomisk analys och i förväg fastställda kriterier på begäran av

↓ 2007/58/EG artikel 1.8

- a) den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster,
- b) varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,
- c) infrastrukturförvaltaren, eller
- d) det järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster.

De behöriga myndigheterna och de järnvägsföretag som tillhandahåller de allmänna tjänsterna ska förse det eller de berörda regleringsorganen med de uppgifter som rimligen krävs för att fatta ett beslut. Regleringsorganet ska beakta de erhållna uppgifterna, i förekommande fall samråda med samtliga berörda parter, och meddela de berörda parterna sitt motiverade beslut inom en i förväg fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter senast två månader efter att ha mottagit alla relevanta uppgifter.

↓ 2007/58/EG artikel 1.8
(anpassad)

3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange inom vilken tidsperiod och på vilka villkor en omprövning av beslutet får begäras av

↓ 2007/58/EG artikel 1.8

- a) den eller de berörda behöriga myndigheterna,
 - b) infrastrukturförvaltaren,
 - c) det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmänna tjänster, eller
 - d) det järnvägsföretag som söker tillträde.
-

↓ ny

4. Kommissionen får anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel. Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med artikel 63.3.

↓ 2007/58/EG artikel 1.8
(anpassad)

5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer inom samma medlemsstat längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befördra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats genom ett rättvist konkurrensutsatt anbuds förfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i unionslagstiftningen före den 4 december 2007. Denna

begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i 15 år, beroende på vilket som är kortast.

~~3d. Bestämmelserna i detta direktiv ska inte kräva att medlemsstaterna före den 1 januari 2010 beviljar den rätt till tillträde som avses i punkt 3a för järnvägsföretag och deras direkt eller indirekt kontrollerade dotterföretag med tillstånd i en medlemsstat där liknande rätt till tillträde inte har beviljats.~~

6. Medlemsstaterna ska se till att de beslut som avses i punkterna 1, 2, 3 och 5 kan bli föremål för rättslig prövning.

⊠ Artikel 12 ⊠

⊠ Uttag av avgift av järnvägsföretag som bedriver persontrafik ⊠

↓ 2007/58/EG artikel 1.8

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.2 får medlemsstaterna, på de villkor som fastställs i denna artikel, tillåta den myndighet som ansvarar för persontrafik på järnväg att ta ut en avgift av de järnvägsföretag som bedriver persontrafik för trafikering av linjer som faller under denna myndighets behörighet och som utförs mellan två stationer i denna medlemsstat.

I detta fall ska de järnvägsföretag som bedriver inrikes eller internationell persontrafik på järnväg omfattas av samma avgift för trafikering av linjer som faller under denna myndighets behörighet.

↓ 2007/58/EG artikel 1.8
(anpassad)

2. Avgiften är avsedd att kompensera denna myndighet för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmänna tjänster vilka tilldelats i enlighet med ⊠ unionsrätten ⊠. De intäkter som en sådan avgift inbringar och som betalas i ersättning får inte överstiga vad som är nödvändigt för att helt eller delvis täcka kostnaden i samband med den aktuella skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter.

3. Uttaget av avgiften ska vara förenligt med ⊠ unionsrätten ⊠ och i synnerhet iakttas principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet, särskilt vad gäller förhållandet mellan tjänstens genomsnittliga pris för passageraren och avgiftsnivån. De totala avgifter som tagits ut enligt denna punkt får inte äventyra den ekonomiska bärkraften för den persontrafik på järnväg som de tas ut på.

↓ 2007/58/EG artikel 1.8

4. De berörda myndigheterna ska spara de uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa att avgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om detta.

↓ 2001/12/EG artikel 1.11

~~4. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i ett enskilt fall granska tillämpningen och efterlevnaden av denna artikel och inom två månader efter det att begäran mottagits och efter att ha rådfrågat den kommitté som anges i artikel 11a.2 besluta om huruvida den aktuella åtgärden får fortsätta att tillämpas. Kommissionens skall underrätta Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.~~

~~Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 226 i fördraget får varje medlemsstat inom en månad hänskjuta kommissionens beslut till rådet. Rådet får med kvalificerad majoritet under exceptionella omständigheter fatta ett annat beslut inom en månad.~~

↓ 2004/51/EG artikel 1.2 c

~~6. Tillträde till järnvägsspår och tillhandahållande av tjänster i de terminaler och hamnar som är förknippade med sådan järnvägsverksamhet som avses i punkterna 1, 2 och 3, vilka betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund, skall tillhandahållas samtliga järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt och medge insyn, och en begäran av ett järnvägsföretag får göras till föremål för begränsningar endast om det finns genomförbara alternativ med järnväg på marknadsmässiga villkor.~~

↓ 2001/14/EG (anpassad)

⇒ ny

Artikel 13

⊗ Villkor för tillgång till tjänster ⊗

1. Järnvägsföretagen ska på en icke-diskriminerande grundval ha rätt till det minimipaket av tillträdestjänster som ⊗ anges ⊗ i punkt 1 i bilaga III.

2. Tjänster enligt punkt 2 i bilaga III ska tillhandahållas ⇒ av alla tjänsteleverantörer ⇐ på ett icke-diskriminerande sätt ~~och en begäran från ett järnvägsföretag får endast avslås om det finns praktiskt möjliga alternativ enligt marknadsvillkoren. Om tjänsterna inte tillhandahålls av en infrastrukturförvaltare skall tillhandahållaren av den "huvudsakliga infrastrukturen" göra alla rimliga ansträngningar för att underlätta tillhandahållandet av dessa tjänster.~~

↓ ny

Om tjänsteleverantören tillhör ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på minst en av de marknader för järnvägstransporttjänster för vilka anläggningen används, ska tjänsteleverantören vara organiserad på ett sådant sätt att den i rättsligt och organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutfattande är oberoende i förhållande till detta organ eller företag.

Järnvägsföretags begäran om tillträde till anläggningen för tjänster får avslås endast om det finns livskraftiga alternativ som gör det möjligt för dem att bedriva den berörda gods- eller persontrafiken på samma linje under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Det är tjänsteleverantören som ska bevisa att det finns ett livskraftigt alternativ.

Om intressekonflikter uppstår ska tjänsteleverantören sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål. Om inget livskraftigt alternativ är tillgängligt, samtidigt som det inte är möjligt att tillgodose alla ansökningar om kapacitet för den berörda anläggningen på grundval av påvisade behov, ska det regleringsorgan som avses i artikel 55 på eget initiativ eller på grundval av ett klagomål vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att en lämplig del av kapaciteten tilldelas andra järnvägsföretag än de som utgör en del av det organ eller företag som tjänsteleverantören också tillhör. Nybyggda underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar som utvecklats för specifik ny rullande materiel får emellertid reserveras för användning av ett järnvägsföretag för en period av fem år från det att de börjar tas i drift.

Om anläggningen för tjänster inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år ska dess ägare offentliggöra att driften av anläggningen kan leasas eller hyras.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

3. Om infrastrukturförvaltaren erbjuder några av de tjänster som beskrivs som tilläggstjänster i punkt 3 i bilaga III ska dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag ☒ på ett icke-diskriminerande sätt ☒.

↓ 2001/14/EG

4. Järnvägsföretagen kan begära ytterligare extra tjänster, som anges i punkt 4 i bilaga III, från infrastrukturförvaltaren eller från andra leverantörer. Infrastrukturförvaltaren är inte skyldig att tillhandahålla dessa tjänster.

↓ ny

5. Bilaga III får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60.

↓ 2001/12/EG artikel 1.12

~~Artikel 10a~~

~~1. Det europeiska järnvägsnätet för godstransporter skall bestå av följande:~~

~~a) Järnvägslinjer i enlighet med kartorna i bilaga I.~~

~~b) Alternativa sträckningar, vid behov, särskilt runt sådan hårt belastad järnvägsstruktur som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG. När sådana sträckningar erbjuds skall så långt det går den totala transporttiden hållas.~~

~~c) Tillträde till järnvägsspår till terminaler som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund samt andra platser och anläggningar, inklusive anslutningslinjer till och från dessa.~~

~~d) Tillträde till järnvägsspår till och från de hamnar som anges i bilaga I, inklusive anslutningslinjer.~~

~~2. De i punkt 1 e och d nämnda anslutningslinjerna får i transportsträckans ena eller andra ände utgöra 50 km eller 20 % av transportsträckan på de järnvägslinjer som avses i punkt 1 a, varvid den längre av dessa angivelser gäller.~~

~~Belgien och Luxemburg, som är medlemsstater med ett relativt litet och koncentrerat nät, får begränsa längden på anslutningslinjerna under det första året efter den 15 mars 2003 till minst 20 km och fram till slutet av det andra året till minst 40 km.~~

↓ ny

AVSNITT 5

GRÄNSÖVERSKRIDANDE ÖVERENSKOMMELSER

Artikel 14

Allmänna principer för gränsöverskridande överenskommelser

1. Alla bestämmelser i gränsöverskridande överenskommelser mellan medlemsstater som diskriminerar mellan järnvägsföretag, eller som begränsar järnvägsföretags frihet att bedriva gränsöverskridande trafik, ogiltigförklaras härmed.

Dessa överenskommelser ska anmälas till kommissionen. Kommissionen ska granska sådana överenskommelsers förenlighet med detta direktiv och besluta i enlighet med det förfarande som avses i artikel 64.2 huruvida de berörda överenskommelserna får fortsätta att gälla. Kommissionen ska meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna.

2. Utan att det påverkar behörighetsfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna, i enlighet med unionens lagstiftning, ska förhandlingarna om och tillämpningen av gränsöverskridande överenskommelser mellan medlemsstater och tredjeländer omfattas av ett förfarande för samarbete mellan medlemsstater och kommissionen.

Kommissionen får anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera det förfarande som ska följas för tillämpningen av denna punkt. Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med artikel 63.3.

↓ 2001/12/EG artikel 1.13
(anpassad)
⇒ ny

AVSNITT 6

KOMMISSIONENS ÖVERVAKNINGSUPPGIFTER

Artikel 15

⊗ Marknadsövervakningens omfattning ⊗

1. ~~Senast den 15 september 2001~~ Kommissionen ska vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska och ekonomiska förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen för de europeiska järnvägstransporterna. ~~Kommissionen skall se till att tillräckliga resurser ställs till förfogande så att sektorn kan övervakas på ett effektivt sätt.~~

2. I detta sammanhang ska kommissionen till sitt arbete nära knyta företrädare för medlemsstaterna och företrädare för de berörda sektorerna, även användarna, för att dessa bättre ska kunna övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder.

3. Kommissionen ska övervaka användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn, särskilt fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, ~~säkerhetsbestämmelser~~ ⇒ investeringar i järnvägsinfrastruktur, utveckling i fråga om järnvägstransporttjänsters priser och kvalitet, järnvägstransporttjänster som omfattas av avtal om allmän trafik, ⇐ tillståndsgivning samt graden av harmonisering ⊗ mellan medlemsstaterna ⊗ som utvecklas. Den ska säkerställa aktiv samverkan mellan medlemsstaternas respektive regleringsorgan.

↓ 2001/12/EG artikel 1.13
⇒ ny

4. Kommissionen ska ⇒ regelbundet ⇐ rapportera till Europaparlamentet och rådet om

a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik,

↓ 2001/12/EG artikel 1.3
(anpassad)

b) grundförutsättningarna ⊗ , däribland för kollektivtrafik på järnväg ⊗,

↓ 2004/51/EG artikel 1.3

c) läget för det europeiska järnvägsnätet,

↓ 2001/12/EG artikel 1.13

- d) utnyttjandet av tillträdesrätt,
 - e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,
 - f) begränsningar i infrastrukturen,
 - g) behovet av lagstiftning.
-

↓ ny

5. För kommissionens marknadsövervakning ska medlemsstaterna på årlig basis tillhandahålla den information som anges i bilaga IV samt alla andra erforderliga uppgifter som begärs av kommissionen.

Bilaga IV får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60.

↓ 2001/13/EG artikel 1.3
(anpassad)

⊠ KAPITEL III ⊠

⊠ TILLSTÅND FÖR JÄRNVÄGSFÖRETAG ⊠

⊠ AVSNITT ⊠ 1

⊠ ORGAN MED ANSVAR FÖR UTFÄRDANDE AV TILLSTÅND ⊠

Artikel 16

⊠ Organ med ansvar för utfärdande av tillstånd ⊠

↓ 2001/13/EG artikel 1.3

Varje medlemsstat ska utse det organ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd och för att de åligganden som följer av detta kapitel uppfylls.

↓ 2001/13/EG artikel 1.3
(anpassad)

⊠ Det ⊠ organ som ⊠ utses ska ⊠ inte själv tillhandahålla järnvägstransporttjänster och ⊠ ska vara ⊠ oberoende i förhållande till företag ⊠ eller enheter ⊠ som gör detta.

↓ 95/18/EG (anpassad)

AVSNITT 2

⊗ VILLKOR FÖR ERHÅLLANDE AV TILLSTÅND ⊗

Artikel 17

⊗ Allmänna krav ⊗

↓ 95/18/EG (anpassad)

⇒ ny

1. Ett järnvägsföretag ska vara berättigat att ansöka om tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat ⇒, under förutsättning att medlemsstater eller medborgare i medlemsstater sammanlagt äger mer än 50 % av detta järnvägsföretag och i praktiken kontrollerar det, antingen direkt eller indirekt via ett eller flera mellanliggande företag, om inte annat föreskrivs i en överenskommelse med ett tredjeland i vilken unionen är en part ⇐.

2. Medlemsstaterna ska inte utfärda tillstånd eller förlänga dessas giltighet om kraven enligt detta kapitel inte uppfylls.

3. Järnvägsföretag som uppfyller de krav som ställs i detta kapitel har rätt att få tillstånd.

4. Inget järnvägsföretag ska ⊗ tillåtas ⊗ tillhandahålla järnvägstransporttjänster som faller inom tillämpningsområdet för detta kapitel såvida det inte har beviljats ett lämpligt tillstånd för ifrågavarande slag av tjänster.

↓ 95/18/EG

Ett sådant tillstånd ska emellertid inte i sig berättiga innehavaren till tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

↓ ny

5. Kommissionen får anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera det förfarande som ska följas för tillämpningen av denna artikel, inklusive användningen av en gemensam mall för tillstånd. Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med artikel 63.3.

↓ 95/18/EG (anpassad)

Artikel 18

⊗ Villkor för erhållande av ett tillstånd ⊗

↓ 95/18/EG

Ett järnvägsföretag måste innan dess verksamheter påbörjas kunna visa för den berörda medlemsstatens tillståndsmyndigheter att det vid varje tidpunkt kommer att kunna uppfylla de krav med avseende på gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar som räknas upp i artiklarna 19 till 22.

↓ 95/18/EG (anpassad)

För dessa syften ska varje företag som ansöker om tillstånd tillhandahålla all relevant information.

Artikel 19

⊗ **Krav avseende gott anseende** ⊗

↓ 95/18/EG

Medlemsstaterna ska definiera villkoren för att kraven på gott anseende ska anses vara uppfyllda för att garantera att det järnvägsföretag som ansöker om tillstånd eller de personer som ansvarar för dess skötsel

↓ 95/18/EG artiklarna 5 och 6

- a) inte har dömts för allvarliga brott, inklusive brott på det ekonomiska området,
 - b) inte har varit föremål för konkursförfarande,
 - c) inte har dömts för allvarliga överträdelse av särskild lagstiftning som är tillämplig på transporter,
-

↓ 2001/13/EG artikel 1.5

- d) inte har dömts för allvarlig eller upprepad underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt lagstiftningen om arbetarskydd, eller skyldigheter enligt tulllagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som ska genomgå tullförfaranden.
-

↓ 95/18/EG (anpassad)

Artikel 20

⊗ **Krav avseende ekonomisk förmåga** ⊗

↓ 95/18/EG

Kraven på ekonomisk förmåga är uppfyllda om ett järnvägsföretag som ansöker om tillstånd kan visa att det är i stånd att uppfylla sina verkliga och eventuella skyldigheter, som bedömts föreligga på grundval av realistiska antaganden, under en period av tolv månader.

↓ 95/18/EG (anpassad)

För ☒ dessa ☒ syften ska varje ansökan om tillstånd åtminstone åtföljas av de närmare upplysningar som anges i bilaga V.

↓ ny

⇒ Bilaga V får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60. ⇐

↓ 2004/49/EG artikel 29.1
(anpassad)

Artikel 21

☒ Krav på yrkesmässig kompetens ☒

Kraven på yrkesmässig kompetens är uppfyllda då det järnvägsföretag som ansöker om tillstånd ☒ kan visa att det ☒ förfogar eller kommer att förfoga över en ledningsorganisation som har den kunskap eller erfarenhet som är nödvändig för att utöva en säker och pålitlig operativ kontroll och tillsyn över den typ av verksamhet som specificeras i tillståndet.

↓ 95/18/EG (anpassad)

Artikel 22

☒ Krav avseende civilrättsligt ansvar ☒

↓ 95/18/EG

⇒ ny

⇒ Utan att det påverkar tillämpningen av kapitel III i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007¹⁶ ska ⇐ ett järnvägsföretag vara tillräckligt försäkrat ~~eller ha vidtagit likvärdiga arrangemang~~ för att enligt nationell och internationell lagstiftning täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor, särskilt avseende ~~passagerare, bagage,~~ gods, post eller tredje part.

¹⁶ EUT L 315, 3.12.2007, s. 14.

↓ 95/18/EG (anpassad)

AVSNITT 3

TILLSTÅNDETS GILTIGHET

Artikel 23

⊗ Rumslig och tidsmässig giltighet ⊗

↓ 2001/13/EG artikel 1.4
(anpassad)

1. Ett tillstånd ska vara giltigt inom hela ⊗ unionens ⊗ territorium.

↓ 95/18/EG (anpassad)

2. Ett tillstånd ska vara giltigt så länge som järnvägsföretaget uppfyller de skyldigheter som anges i detta kapitel. Tillståndsmyndigheten får emellertid föreskriva regelbunden omprövning. ⊗ I så fall ska omprövningen genomföras minst vart femte år. ⊗

↓ 95/18/EG

3. Särskilda bestämmelser som reglerar ett tillstånds tillfälliga upphörande eller återkallelse får införlivas i tillståndet.

↓ 95/18/EG (anpassad)

Artikel 24

⊗ Tillfälligt tillstånd, tillfällig indragning och godkännande ⊗

1. I fall då det föreligger allvarliga tvivel med avseende på huruvida ett järnvägsföretag som tillståndsmyndigheten har beviljat tillstånd efterlever kraven i avsnitt 2 och 3 i detta kapitel, särskilt ⊗ kraven i ⊗ artikel 18, får tillståndsmyndigheten vid varje tidpunkt kontrollera huruvida järnvägsföretaget verkligen efterlever dessa krav.

I fall då en tillståndsmyndighet är förvissad om att ett järnvägsföretag inte längre kan uppfylla kraven ska den tills vidare dra in eller återkalla tillståndet.

↓ 95/18/EG

2. I fall där en tillståndsmyndighet i en medlemsstat konstaterar att det föreligger allvarliga tvivel med avseende på efterlevnaden av kraven i detta kapitel från ett sådant järnvägsföretags sida, till vilket tillstånd har utfärdats av en annan medlemsstats tillståndsmyndighet, ska den utan dröjsmål underrätta den senare myndigheten.

3. Utan hinder av punkt 1, i fall där ett tillstånd tillfälligt dragits in eller återkallats på grund av bristande efterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga, får tillståndsmyndigheten bevilja ett tillfälligt tillstånd medan järnvägsföretaget omorganiserar, förutsatt att säkerheten inte äventyras. Ett tillfälligt tillstånd kan emellertid inte vara giltigt för mer än sex månader från den dag det beviljades.

↓ 95/18/EG artikel 11

4. När ett järnvägsföretag har upphört med verksamheten under sex månader eller inte har påbörjat verksamheten inom sex månader efter det att tillståndet meddelades får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in eller att tillståndet tillfälligt ska dras in.

↓ 95/18/EG

Vad gäller påbörjandet av verksamhet får järnvägsföretaget begära att en längre tidsfrist fastställs med beaktande av den speciella arten av de tjänster som tillhandahålls.

5. I händelse av en förändring som påverkar ett järnvägsföretags rättsliga ställning, särskilt i händelse av ett samgående eller övertagande, får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in. Järnvägsföretaget i fråga får fortsätta med verksamheten såvida inte tillståndsmyndigheten beslutar att säkerheten är i fara. I sådana fall ska skälen för ett sådant beslut anges.

6. I fall där ett järnvägsföretag avser att göra betydande ändringar av, eller utvidga, sina verksamheter ska dess tillstånd åter inges till tillståndsmyndigheten för omprövning.

↓ 95/18/EG artikel 11

7. Tillståndsmyndigheten får inte tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller dylikt har inletts att behålla sitt tillstånd om myndigheten är övertygad om att det inte föreligger några realistiska möjligheter att åstadkomma en tillfredsställande finansiell omstrukturering inom rimlig tid.

↓ 2001/13/EG artikel 1.6

8. När en tillståndsmyndighet utfärdar, tillfälligt drar in, återkallar eller ändrar ett tillstånd ska den berörda medlemsstaten omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska omedelbart informera de andra medlemsstaterna.

↓ 2001/13/EG artikel 1.7

Artikel 12

~~1. Utöver kraven i detta direktiv skall järnvägsföretagen också följa bestämmelser i nationella lagar och andra författningar som är förenliga med gemenskapens lagstiftning och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, särskilt när det gäller~~

~~a) specifika tekniska och operationella krav för järnvägstrafik,~~

- ~~b) säkerhetskrav som gäller för personal, rullande materiel och företagets interna organisation,~~
- ~~e) bestämmelser om hälsa, säkerhet, sociala förhållanden och arbetstagares och konsumenters rättigheter,~~
- ~~d) krav som gäller för alla företag i den relevanta järnvägssektorn och som är avsedda att erbjuda konsumenterna fördelar eller skydd.~~

~~2. Ett järnvägsföretag kan när som helst rådfråga kommissionen om huruvida kraven i den nationella lagstiftningen är förenliga med gemenskapslagstiftningen och huruvida kraven tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.~~

~~Om kommissionen anser att bestämmelserna i detta direktiv inte följts skall den utan att det påverkar tillämpningen av artikel 226 i fördraget yttra sig om hur direktivet skall tolkas.~~

Artikel 13

~~Järnvägsföretagen skall respektera de tillämpliga överenskommelser om internationella järnvägstransporter som är i kraft i de medlemsstater där de bedriver verksamhet. De skall även iaktta gällande tull- och skattebestämmelser.~~

↓ 95/18/EG (anpassad)
⇒ ny

Artikel 25

⊗ Förfarande för meddelande av tillstånd ⊗

1. Förfarandena för meddelande av tillstånd ska offentliggöras av ~~medlemsstaterna~~ ⇒ den berörda tillståndsmyndigheten ⇐, som ska informera ~~kommissionen~~ ⇒ Europeiska järnvägsbyrån ⇐ om detta.

2. Tillståndsmyndigheten ska besluta över en ansökan så snart som möjligt, men inte senare än tre månader efter det att all relevant information, i synnerhet de upplysningar som anges i bilaga V, har ingetts. ⊗ Tillståndsmyndigheten ska beakta all tillgänglig information. ⊗ Beslutet ska ⇒ utan dröjsmål ⇐ meddelas till det järnvägsföretag som har ansökt om tillstånd. Ett avslag ska ange de skäl ⊗ som det grundar sig på ⊗.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att tillståndsmyndighetens beslut kan göras till föremål för domstolsprövning.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

KAPITEL IV

⊗ UTTAG AV AVGIFTER FÖR UTNYTTJANDE AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR OCH TILLDELNING AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURKAPACITET ⊗

AVSNITT 1

⊗ ALLMÄNNA PRINCIPER ⊗

⊗ Artikel 26 ⊗

⊗ Effektivt utnyttjande av infrastrukturkapacitet ⊗

↓ 2001/14/EG

Medlemsstaterna ska säkerställa att avgiftssystemen och systemen för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet är förenliga med principerna i detta direktiv, och att infrastrukturförvaltare sålunda ges möjlighet att marknadsföra den tillgängliga infrastrukturkapaciteten och använda den så effektivt som möjligt.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

⇒ ny

Artikel 27

Beskrivning av järnvägsnätet

1. Infrastrukturförvaltaren ska efter samråd med berörda parter ⊗, inklusive det regleringsorgan som avses i artikel 55, ⊗ upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som kan erhållas till en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet ⊗ av beskrivningen ⊗. ⇒ Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras på minst två av unionens officiella språk. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet ska göras tillgängligt gratis i elektroniskt format via Europeiska järnvägsbyråns webbportal. ⇐

↓ 2001/14/EG

⇒ ny

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken typ av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag. Den ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen ⇒ och till anläggningar för tjänster ⇐. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga VI.

↓ ny

⇒ Bilaga VI får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60. ⇐

↓ 2001/14/EG

3. Beskrivningen av järnvägsnätet ska uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

↓ 2001/14/EG

4. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.

↓ 2004/51/EG artikel 1.2 b
(anpassad)

⊗ Artikel 28 ⊗

⊗ Överenskommelser mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ⊗

Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter ska ⊗ i enlighet med ⊗ offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskommelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskommelser ska vara icke-diskriminerande och medge insyn samt stå i överensstämmelse med bestämmelserna i detta direktiv.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

AVSNITT 2

INFRASTRUKTURAVGIFTER ⊗ OCH AVGIFTER FÖR TJÄNSTER ⊗

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 29

Fastställande och uppbörd av avgifter

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som ⊗ anges ⊗ i artikel 4.

↓ 2001/14/EG artikel 4

Med beaktande av villkoret om förvaltningsmässigt oberoende ska medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera detta till infrastrukturförvaltaren.

↓ ny

⇒ Medlemsstaterna ska säkerställa att ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter offentliggörs i beskrivningen av järnvägsnätet. ⇐

↓ 2001/14/EG (anpassad)

⇒ ny

Infrastrukturförvaltaren ska fastställa ☒ och uppbära ☒ avgiften för utnyttjande av infrastruktur.

2. ☒ Medlemsstaterna ska säkerställa att ☒ infrastrukturförvaltarna samarbetar för att ☒ möjliggöra tillämpning av effektiva avgiftssystem för ☒ järnvägstrafiktjänster som utnyttjar mer än ett järnvägsnät. ☒ Infrastrukturförvaltare ☒ ska särskilt verka för att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för ~~internationella godstransporter med järnväg~~ ⇒ internationell järnvägstrafik ⇐ och effektiv ☒ användning ☒ av ☒ järnvägsnäten ☒.

↓ ny

Medlemsstaterna ska säkerställa att företrädare för infrastrukturförvaltare vars avgiftsbeslut berör andra infrastrukturer samarbetar för att samordna avgifterna eller för att ta ut avgifter för användning av relevant infrastruktur på internationell nivå.

↓ 2001/14/EG

3. Med undantag för de speciella arrangemang som avses i artikel 32.2 ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

↓ 2001/14/EG

4. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och icke-diskriminerande för olika järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på en liknande del av marknaden och att de avgifter som faktiskt tillämpas uppfyller de regler som fastställts i beskrivningen av järnvägsnätet.

↓ 2001/14/EG

5. Infrastrukturförvaltarna ~~eller avgiftsorganen~~ ska respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahållit.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 30

Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Infrastrukturförvaltarna ska ges incitament att, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och upprätthållande och förbättring av kvaliteten på infrastrukturtjänsten, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifter.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa genomförandet av punkt 1 genom ett avtal mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren för en period på minst fem år varigenom den statliga finansieringen tilldelas, ~~eller genom inrättandet av lämpliga kontrollåtgärder till vilka tillräckliga befogenheter är knutna.~~
3. ~~Om det finns ett avtal ska~~ Kontraktsvillkoren och de betalningsvillkor som överenskommit för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren ska avtalas i förväg och gälla hela kontraktstiden.

↓ ny

⇒ Grundläggande principer och parametrar i sådana avtal fastställs i bilaga VII, vilken får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60.

Medlemsstaterna ska samråda med berörda parter minst en månad innan avtalet undertecknas samt offentliggöra det inom en månad efter det att det har ingåtts.

Infrastrukturförvaltaren ska sörja för att dess verksamhetsplan är förenlig med bestämmelserna i avtalet.

Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska bedöma huruvida infrastrukturförvaltarens planerade inkomster på medellång till lång sikt är lämpliga för att man ska kunna uppnå de överenskomna prestandamålen, och ska utfärda relevanta rekommendationer, senast en månad innan avtalet undertecknas.

Den behöriga myndigheten ska ge motiveringar till regleringsorganet om den har för avsikt att frångå dessa rekommendationer. ⇐

4. Infrastrukturförvaltare ska upprätta och föra en förteckning över de tillgångar de förvaltar, vilken ska innehålla en aktuell värdering av dessa tillgångar liksom närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

⇒ ny

5. ⇒ Infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören ska fastställa en metod för hur kostnader ska fördelas mellan de olika tjänster som erbjuds enligt bilaga III och mellan typer av järnvägsfordon, på grundval av bästa tillgängliga kunskap om kostnadskausalitet och principerna för fastställande och uttag av avgifter enligt artikel 31. ⇐ ~~Det skall fastställas en metod för hur kostnaderna skall fördelas.~~ Medlemsstaterna får kräva godkännande i förväg.

Metoden ska uppdateras med jämna mellanrum ☒ så att den motsvarar ☒ bästa internationella praxis.

↓ 2001/14/EG (anpassad)
⇒ ny

Artikel 31

Principer för fastställande och uttag av avgifter

1. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur ☒ och av anläggningar för tjänster ☒ ska betalas till infrastrukturförvaltaren ☒ respektive tjänsteleverantören ☒ och användas för att finansiera ☒ deras ☒ verksamheter.

2. Medlemsstaterna ~~kan~~ ⇒ ska ⇐ kräva att infrastrukturförvaltaren ☒ och tjänsteleverantören ☒ tillhandahåller ⇒ regleringsorganet ⇐ all nödvändig information om de avgifter som tas ut. Infrastrukturförvaltaren ☒ och tjänsteleverantören ☒ måste i detta avseende kunna ☒ visa ☒ ⇒ för varje järnvägsföretag ⇐ att de avgifter för infrastrukturen ☒ och för tjänster ☒ som ☒ järnvägsföretaget ☒ verkligen faktureras enligt artiklarna 30–37 överensstämmer med de metoder, regler och i tillämpliga fall nivåer som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 4 eller 5 i denna artikel eller artikel 32 ska avgiften för minimipaketet ~~och bantillträdestjänsterna~~ fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs ☒, i enlighet med punkt 1 i bilaga VIII ☒.

↓ ny

⇒ Punkt 1 i bilaga VIII får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60. ⇐

↓ 2001/14/EG (anpassad)

4. En extra avgift får inbegripas i ☒ infrastrukturavgifterna ☒ för att visa att det föreligger en brist på kapacitet i fråga om identifierbara delar av infrastrukturen under perioder av överbelastning.

↓ ny

5. När avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter tillåts i unionslagstiftningen för godstransport på väg ska infrastrukturavgifterna modifieras för att ta hänsyn till kostnaden för bullereffekter som orsakas av tågdriften i enlighet med punkt 2 i bilaga VIII.

Punkt 2 i bilaga VIII får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60, i synnerhet för att specificera faktorerna i differentierade infrastrukturavgifter.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

⇒ ny

☒ Infrastrukturavgifterna ☒ får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för ☒ annan ☒ miljöpåverkan som driften av tåg förorsakar ⇒ och som inte nämns i punkt 2 i bilaga VIII ⇐. ☒ Varje sådan ☒ ändring ⇒, som kan säkerställa internaliseringen av externa kostnader för luftföroreningar som släpps ut som ett resultat av tågdriften, ⇐ ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

Uttag av ⇒ andra ⇐ miljökostnader som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren får ske endast under förutsättning att sådana uttag ⇒ tillåts i unionslagstiftningen för godstransport på väg ⇐ ~~på jämförbar nivå görs också för konkurrerande transportsätt~~. Om ~~det inte finns någon jämförbar nivå för~~ fastställande och uttag av ☒ dessa ☒ miljökostnader för ~~andra konkurrerande transportsätt~~ ⇒ godstransport på väg inte tillåts i unionslagstiftningen ⇐ får sådana ändringar inte resultera i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Om ~~en jämförbar nivå för~~ fastställande och uttag av miljökostnader leder till extra intäkter ska medlemsstaterna besluta hur dessa intäkter ska användas.

↓ ny

De relevanta myndigheterna ska spara erforderliga uppgifter för att säkerställa att miljöavgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska regelbundet informera kommissionen om detta.

↓ 2001/14/EG

6. För att undvika oönskade oproportionerliga variationer får de avgifter som anges i punkterna 3, 4 och 5 fastställas på en genomsnittsnivå beräknad på en rimlig spridning av järnvägstrafik och tider. Den relativa storleken på infrastrukturavgifterna ska dock stå i proportion till de kostnader som kan hänföras till tjänsterna.

↓ 2001/14/EG

⇒ ny

7. Det tillhandahållande av tjänster som avses i punkt 2 i bilaga III ska inte omfattas av denna artikel. ⇒ Den avgift som tas ut för sådana tjänster får dock under inga förhållanden överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten, plus en rimlig vinst ⇐ ~~järnvägstrafikens konkurrenssituation beaktas vid fastställandet av priser för de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.~~

8. Om de tjänster som i punkterna 3 och 4 i bilaga III anges som tilläggstjänster eller extra tjänster endast tillhandahålls av en leverantör ska den avgift som tas ut för denna tjänst ⇒ inte överstiga ⇐ ~~relateras till~~ kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, ⇒ plus en rimlig vinst ⇐ ~~beräknat på grundval av det faktiska utnyttjandet.~~

↓ 2001/14/EG

9. Avgifter får tas ut för kapacitet som används för underhåll av infrastruktur. Dessa avgifter ska inte överstiga den minskade nettointäkt för infrastrukturförvaltaren som förorsakas av underhållet.

↓ ny

10. Tjänsteleverantören vid anläggningen för tillhandahållande av de tjänster som anges i punkterna 2, 3 och 4 i bilaga III ska förse infrastrukturförvaltaren med den information om avgifter som ska inkluderas i beskrivningen av järnvägsnätet enligt artikel 27.

↓ 2001/14/EG

Artikel 32

Undantag från principerna för avgifter

1. För att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltarens kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, fastställa prishöjningar på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs, särskilt för internationella godstransporter med järnväg. Avgiftssystemet ska respektera de produktivitetsökningar som järnvägsföretagen uppnått.

↓ 2001/14/EG

Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

↓ ny

⇒ Dessa marknadssegment ska fastställas i enlighet med de kriterier som fastläggs i punkt 3 i bilaga VIII efter förhandsgodkännande från regleringsorganet. För marknadssegment där det inte finns någon trafik får prishöjningar inte inkluderas i avgiftssystemet.

Punkt 3 i bilaga VIII får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60. ⇐

↓ 2001/14/EG (anpassad)

⇒ ny

2. För särskilda ☒ framtida ☒ investeringsprojekt, eller ☒ särskilda investeringsprojekt ☒ som har avslutats ~~senast 15 år före ikraftträdandet av detta direktiv~~ ⇒ efter 1988 ⇐, får infrastrukturförvaltaren fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten ☒ eller båda ☒ och annars inte skulle kunna företas eller ha företagits. En sådan

avgiftsordning får även inbegripa överenskommelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar.

↓ ny

3. Tåg som utrustats med ETCS (European Train Control System) och som går i trafik på linjer som är utrustade med nationella system för trafikstyrning och signalering ska medges en tillfällig nedsättning av infrastrukturavgiften i enlighet med punkt 5 i bilaga VIII.

Punkt 5 i bilaga VIII får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60.

↓ 2001/14/EG artikel 8

4. För att förhindra diskriminering ska det säkerställas att varje infrastrukturförvaltares genomsnittliga och marginella avgifter för likvärdigt utnyttjande av infrastrukturen är jämförbara och att jämförbara tjänster inom samma marknadssegment är belagda med samma avgifter. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet visa att avgiftssystemen uppfyller dessa krav om detta är möjligt utan att konfidentiell företagsinformation avslöjas.

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

5. Om en infrastrukturförvaltare har för avsikt att ändra de grunddrag i avgiftssystemet som avses i punkt 1 ska han offentliggöra detta senast tre månader ⇒ före utgången av tidsfristen för offentliggörande av beskrivningen av järnvägsnätet enligt artikel 27.4 ⇐.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 33

Rabatter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna ☒ 101, 102, 106 och 107 ☒ i fördraget, och trots ☒ den direktkostnadsprincip som fastställs ☒ i artikel 31.3 i detta direktiv, ska varje rabatt på de avgifter som infrastrukturförvaltaren debiterar järnvägsföretag för en tjänst vara förenlig med de villkor som anges i den här artikeln.

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

2. Med undantag av vad som sägs i punkt 3 ska rabatter begränsas till den faktiska besparingen av administrativa kostnader för infrastrukturförvaltaren. När rabattnivåer bestäms får hänsyn inte tas till de kostnadsbesparingar som redan medräknats i den påförda avgiften.

3. Infrastrukturförvaltarna får införa program, som är tillgängliga för alla användare av infrastrukturen för bestämda trafikflöden, med tidsbegränsade rabatter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till användning av avsevärt underutnyttjade linjer.

4. Rabatter får endast gälla avgifter som tas ut för ett bestämt infrastrukturavsnitt.

5. Likartade rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. ⇒ Rabattsystem ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla järnvägsföretag. ⇐

Artikel 34

System för ersättning av icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader

1. Medlemsstaterna får införa ett tidsbegränsat system för ersättning för användning av järnvägsinfrastruktur för bevisligen icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader i konkurrerande transportslag i den mån dessa kostnader överstiger motsvarande kostnader för järnvägen.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

2. Om ☒ ett järnvägsföretag ☒ som får ersättning har ensamrätt, ska ersättningen åtföljas av jämförbara förmåner till användarna.

↓ 2001/14/EG

3. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna ska offentliggöras. Det ska särskilt vara möjligt att redovisa de specifika icke uttagna kostnaderna för den konkurrerande transportinfrastruktur som undvikits genom järnvägstransport och säkerställa att systemet tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt för företagen.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i artiklarna ☒ 93, 107 och 108 ☒ i fördraget.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 35

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

1. Avgiftssystemet i fråga om infrastrukturen ska motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsavbrotten till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda ☒ med hjälp av en verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande ☒. Detta får innebära sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet och ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat.

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

2. Grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning ⇒ , vilka anges i punkt 4 i bilaga VIII, ⇐ ska tillämpas för hela järnvägsnätet.

↓ ny

⇒ Punkt 4 i bilaga VIII får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60. ⇐

↓ 2001/14/EG (anpassad)
⇒ ny

Artikel 36

Bokningsavgifter

Infrastrukturförvaltarna får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är ☒ tilldelad ⇐ men inte utnyttjad. Denna avgift ska främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. ⇒ Om det finns fler än en sökande för ett tågläge som ska tilldelas inom ramen för den årliga tågplaneprocessen ska en reservationsavgift tas ut. ⇐

Infrastrukturförvaltarna ska alltid kunna upplysa alla berörda parter om vilken infrastrukturkapacitet som ☒ redan ⇐ har tilldelats de järnvägsföretag som är användare.

↓ ny

Artikel 37

Samarbete avseende avgiftssystem för fler än ett nät

Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltare samarbetar för att möjliggöra en effektiv tillämpning av prishöjningar enligt artikel 32, och verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande enligt artikel 35, för trafik som passerar genom fler än ett nät. I syfte att optimera konkurrenskraften för internationell järnvägstrafik ska infrastrukturförvaltare inrätta lämpliga förfaranden i enlighet med de regler som fastställs i detta direktiv.

↓ 2001/14/EG

AVSNITT 3

TILLDELNING AV INFRASTRUKTURKAPACITET

↓ 2001/14/EG

Artikel 38

Rätt till kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet ska tilldelas av en infrastrukturförvaltare. Infrastrukturkapacitet som tilldelats en sökande får av mottagaren inte överlåtas till ett annat företag eller för en annan verksamhet.

↓ 2001/14/EG

Varje transaktion som rör infrastrukturkapaciteten ska vara förbjuden och ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet.

↓ 2001/14/EG

När ett järnvägsföretag utnyttjar kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag ska detta inte anses som en överlåtelse.

↓ 2001/14/EG

2. Rätten att utnyttja en bestämd infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplaneperiod.

En infrastrukturförvaltare och en sökande får sluta ett ramavtal på det sätt som anges i artikel 42 för utnyttjande av kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplaneperiod.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

3. Infrastrukturförvaltares och sökandes rättigheter och skyldigheter i fråga om varje tilldelning av kapacitet ska fastställas i avtal eller i medlemsstaters lagstiftning.

↓ 2007/58/EG artikel 2.3
(anpassad)

4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva internationell persontrafik enligt artikel 2 ska den informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen. För att göra det möjligt för dem att bedöma huruvida syftet med

den internationella trafiken ☒ är att befordra passagerare ☒ mellan stationer i olika medlemsstater, och ☒ att bedöma vilka ☒ de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmänna tjänster ☒ är, ☒ ska regleringsorganen se till att information ges till de behöriga myndigheter som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt ett avtal om allmänna tjänster, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 9.3 och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster på denna internationella persontrafiklinje.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 39

Tilldelning av kapacitet

1. Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet ☒ under förutsättning att villkoret om ☒ förvaltningsmässigt oberoende som anges i artikel 4 respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Infrastrukturförvaltaren ska särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med ☒ unionens lagstiftning ☒.

↓ 2001/14/EG

~~2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, i juridisk mening och med avseende på organisation eller beslutsfattande, skall den tilldelning som avses i punkt 1 och som beskrivs i detta kapitel utföras av ett tilldelningsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag i juridisk mening och med avseende på organisation och beslutsfattande.~~

2. Infrastrukturförvaltarna ~~och tilldelningsorganen~~ ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som tillhandahålls dem.

Artikel 40

Samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät

↓ 2001/14/EG (anpassad)

⇒ ny

1. ☒ Medlemsstaterna ska säkerställa att ☒ infrastrukturförvaltarna samarbetar för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät ⇒, inklusive enligt ramavtal som avses i artikel 42 ⇐. ~~De skall organisera tåglägen för internationell trafik, särskilt inom ramen för det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter.~~ ☒ Infrastrukturförvaltare ☒ ska införa lämpliga förfaranden i enlighet med reglerna i detta direktiv ⇒, och de ska organisera tåglägen för internationell trafik i enlighet därmed ⇐.

⇒ Medlemsstaterna ska säkerställa att företrädare för infrastrukturförvaltare vars beslut om tilldelning berör andra infrastrukturförvaltare samarbetar ⇐ för att samordna tilldelning av

☒ eller för att tilldela all relevant ☒ infrastrukturkapacitet på internationell nivå ☒, utan att det påverkar tillämpningen av specifika regler i unionens lagstiftning om nät med inriktning på godstransport på järnväg ☒. ~~innehåller företrädare för alla järnvägsinfrastruktursystem vars beslut om tilldelning berör mer än en annan infrastrukturförvaltare.~~ Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare ☒ från tredjeländer ☒ kan innefattas i dessa förfaranden.

2. Kommissionen ☒ och företrädare för regleringsorganen, som samarbetar enligt artikel 57, ☒ ska informeras ☒ om ☒ och bjudas in att närvara ☒ som observatörer vid alla möten där gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur utvecklas. Om IT-baserade tilldelningssystem används ska regleringsorganen erhålla tillräcklig information från dessa system så att de kan utöva sin myndighetstillsyn i enlighet med bestämmelserna i artikel 56 ☒.

↓ 2001/14/EG

3. Vid varje möte eller annan aktivitet som äger rum för att tilldela infrastrukturkapacitet för järnvägstransporttjänster över flera järnvägsnät, får beslut endast fattas av företrädare för infrastrukturförvaltarna.

4. Deltagarna i det samarbete som avses i punkt 1 ska säkerställa att namnet på medlemmarna, arbetsmetoder och alla relevanta kriterier som används för att bedöma och tilldela infrastrukturkapacitet offentliggörs.

5. Infrastrukturförvaltare ska inom ramen för det samarbete som avses i punkt 1 bedöma behovet av och vid behov föreslå och organisera tåglägen för internationell trafik för att underlätta godstrafik som är föremål för en sådan ansökan som avses i artikel 48.

Sådana på förhand arrangerade tåglägen för internationell trafik ska göras tillgängliga för sökande genom någon av de deltagande infrastrukturförvaltarna.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 41

Sökande

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet får göras av sökande ☒ enligt detta direktiv ☒.

↓ 2001/14/EG

2. Infrastrukturförvaltaren kan ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. ~~Sådana krav skall vara lämpliga, tydliga och icke diskriminerande. Dessa krav skall offentliggöras som en del av principerna för tilldelning i beskrivningen av järnvägsnätet och meddelas kommissionen.~~ 3. ~~Kraven i punkt 2~~ får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå, som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att ansöka om infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

↓ ny

3. Kommissionen får anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera de kriterier som ska användas för tillämpningen av punkt 2. Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med artikel 63.3.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 42

Ramavtal

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i fördraget får ett ramavtal ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande. I ett sådant ramavtal ska anges de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplaneperiod. Ett ramavtal ska inte i detalj ange ett tågläge utan ska vara utformat på ett sådant sätt att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. En medlemsstat får begära förhandsgodkännande av ett sådant ramavtal från det regleringsorgan som avses i artikel 55 i detta direktiv.

↓ 2001/14/EG

2. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den relevanta infrastrukturen.

3. Villkoren i ett ramavtal ska kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen.

4. Ramavtalet får innehålla bestämmelser om sanktioner om det blir nödvändigt att ändra eller upphäva avtalet.

↓ 2007/58/EG artikel 2.4

5. Ramavtal ska i princip omfatta en period om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

6. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 49 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vilka motiverats av sökanden, får ramavtal gälla under en period om 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan.

↓ 2007/58/EG artikel 2.4
(anpassad)

⊗ I sådana exceptionella fall får i ramavtalet i detalj anges de kapacitetsgenskaper som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Sådana egenskaper får bland annat avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet. ⊗ Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelkvot som anges i artikel 52.

↓ 2007/58/EG artikel 2.4

Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetsgenskaper som utnyttjas av sökande som bedriver trafik före den 1 januari 2010, för att särskilda investeringar eller förekomsten av affärskontrakt ska beaktas. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska vara ansvarigt för att bevilja ikraftträdande av ett sådant avtal.

↓ 2001/14/EG

7. Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras ska alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.

↓ 2001/14/EG

Artikel 43

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska iaktta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i bilaga IX.

↓ ny

⇒ Bilaga IX får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60. ⇐

↓ 2001/14/EG

2. Infrastrukturförvaltarna ska komma överens med andra berörda infrastrukturförvaltare om vilka tåglägen för internationell trafik som ska ingå i tågplanen, innan samråd om utkastet till tågplan inleds. Anpassningar ska endast göras om det är absolut nödvändigt.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 44

Ansökan

1. Sökande får ☒ i enlighet med ☒ offentligt- eller privaträttsliga bestämmelser, ansöka hos infrastrukturförvaltaren om ett avtal som ger rätt att använda järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i kapitel IV, avsnitt 2.

2. För ansökningar som gäller tågplanen ska de tidsfrister som anges i bilaga IX iakttas.

↓ 2001/14/EG

⇒ ny

3. En sökande som är avtalspart i ett ramavtal ska ansöka i enlighet med det avtalet.

4. Sökande ⇒ ska ⇐ ~~får~~ ansöka om infrastrukturkapacitet som avser mer än ett järnvägsnät genom att inge en ansökan till en infrastrukturförvaltare. Den infrastrukturförvaltaren ska sedan tillåtas att på den sökandes vägnar begära kapacitet hos de övriga berörda infrastrukturförvaltarna.

5. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att sökande som begär infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät kan ansöka direkt till vilket gemensamt organ som helst som infrastrukturförvaltarna eventuellt upprättar, ⇒ till exempel en enda kontaktpunkt för järnvägskorridorer ⇐.

Artikel 45

Tågplaneprocess

↓ 2001/14/EG

1. Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, inklusive sådana ansökningar om tåglägen som avser mer än ett järnvägsnät, och i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökanden, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.

↓ 2001/14/EG artikel 20

2. Infrastrukturförvaltaren får prioritera särskilda tjänster i tågplane- och samordningsprocessen, men endast i enlighet med artiklarna 47 och 49.

↓ 2001/14/EG

3. Infrastrukturförvaltaren ska samråda med berörda parter om utkastet till tågplan och ge dem en tidsfrist på minst en månad för att lämna sina synpunkter. Berörda parter ska omfatta alla som har ansökt om infrastrukturkapacitet samt andra parter som vill få möjlighet att lämna synpunkter på hur tågplanen eventuellt påverkar deras möjlighet att upphandla järnvägstjänster under tågplaneperioden.

↓ ny

4. Infrastrukturförvaltaren ska på begäran, inom rimlig tid och i god tid för den samordningsprocess som avses i artikel 46 göra följande information tillgänglig gratis för sökande i skriftlig form för granskning:

- a) Tåglägen som begärts av alla andra sökande på samma linjer.
- b) Tåglägen som tilldelats alla andra sökande och begärda men ej tilldelade tåglägen för alla andra sökande på samma linjer.
- c) Tåglägen som tilldelats alla andra sökande på samma linjer som i den föregående tågplanen.
- d) Återstående tillgänglig kapacitet på relevanta linjer.
- e) Fullständig information om de kriterier som använts i kapacitetstilldelningsförfarandet.

↓ 2001/14/EG

5. Infrastrukturförvaltaren ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 46

Samordningsprocess

↓ 2001/14/EG

1. Om intressekonflikter uppstår under den tågplaneprocess som avses i artikel 45 ska infrastrukturförvaltaren genom en samordning av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål.

↓ 2001/14/EG artikel 21

2. Om det uppstår en situation som kräver samordning ska infrastrukturförvaltaren inom rimliga gränser ha rätt att föreslå en annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts.

↓ 2001/14/EG (anpassad)
⇒ ny

3. Infrastrukturförvaltaren ska sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande ☒ lösa ☒ eventuella konflikter.

4. De principer som styr samordningsprocessen ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Dessa ska särskilt spegla svårigheterna med att skapa tåglägen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare.

5. Om ansökningar om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses utan samordning ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar genom en samordning.

6. Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och artikel 56 åsidosätts, ska i ☒ händelse av att ☒ tvister uppstår i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet en metod för tvistlösning finnas tillgänglig för att lösa tvisten skyndsamt. ⇒ Denna metod ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. ⇐ Om denna metod tillämpas, ska ett beslut nås inom tio arbetsdagar.

Överbelastad infrastruktur

↓ 2001/14/EG

1. Om det efter koordinering av begärda tåglägen och efter samråd med sökandena inte är möjligt att helt tillgodose alla ansökningar om infrastrukturkapacitet ska infrastrukturförvaltaren omedelbart förklara den del av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta ska även gälla infrastruktur där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.

2. Om infrastruktur har förklarats som överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 50, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 51 redan håller på att genomföras.

↓ 2001/14/EG

3. Om avgifter enligt artikel 31.4 inte har tagits ut eller givit ett tillfredsställande resultat och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad får infrastrukturförvaltaren dessutom använda prioriteringskriterier för att tilldela infrastrukturkapacitet.

4. I prioriteringskriterierna ska hänsyn tas till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

För att säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster ☒ i detta sammanhang ☒ , i synnerhet för att uppfylla kraven på allmännyttiga tjänster eller för att gynna utvecklingen av godstransporter med järnväg, kan medlemsstaterna på ett icke-diskriminerande sätt vidta nödvändiga åtgärder för att sådana tjänster ska prioriteras vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Medlemsstaterna kan i förekommande fall garantera infrastrukturförvaltaren en ersättning som motsvarar en eventuell inkomstförlust som sammanhänger med behovet att tilldela vissa tjänster en bestämd kapacitet i enlighet med ☒ andra stycket ☒.

☒ Dessa åtgärder och ersättningar ☒ ska även innefatta att hänsyn tas till effekterna av sådan icke-tilldelning av kapacitet i andra medlemsstater.

↓ 2001/14/EG

5. Betydelsen av godstrafiktjänster och särskilt internationella sådana ska beaktas i tillräcklig grad när prioriteringskriterierna bestäms.

↓ 2001/14/EG

6. De förfaranden och kriterier som ska tillämpas när infrastrukturen är överbelastad ska redovisas i beskrivningen av järnvägsnätet.

Artikel 48

Ad hoc-ansökningar

1. Infrastrukturförvaltaren ska besvara *ad hoc*-ansökningar om enskilda tåglägen så fort som möjligt och under alla omständigheter inom högst fem arbetsdagar. Information om reservkapacitet ska göras tillgänglig för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.
2. Infrastrukturförvaltarna ska vid behov göra en uppskattning av behovet av reservkapacitet som ska finnas tillgänglig inom ramen för den slutligt fastställda tågplanen för att göra det möjligt för dem att snabbt besvara förväntade *ad hoc*-ansökningar om kapacitet. Detta ska även gälla vid fall av överbelastad infrastruktur.

Artikel 49

Särskild infrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska infrastrukturkapacitet kunna utnyttjas för alla typer av trafik som har de egenskaper som är nödvändiga för att kunna utnyttja ett tågläge.

2. Om det finns lämpliga alternativa järnvägslinjer får infrastrukturförvaltaren efter samråd med berörda parter reservera särskild infrastruktur för att användas för bestämda typer av trafik. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i fördraget får infrastrukturförvaltaren i sådana fall prioritera denna typ av trafik vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Att infrastrukturen reserverats för ett visst ändamål ska inte hindra andra typer av trafik från att använda sådan infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig.

3. Om infrastruktur har reserverats enligt punkt 2 ska detta redovisas i beskrivningen av infrastrukturnätet.

Artikel 50

Kapacitetsanalys

1. Syftet med en kapacitetsanalys är att identifiera de begränsningar i fråga om infrastrukturkapacitet som gör att ansökningar om kapacitet inte kan tillgodoses fullt ut och att föreslå metoder för att kunna tillmötesgå ytterligare ansökningar. Denna analys ska identifiera orsakerna till överbelastningarna och de åtgärder som kan vidtas på kort och medellång sikt för att minska dessa.

2. Analysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs jämte alla dessa faktorer inverkan på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omdirigering av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter eller förbättringar av infrastruktur.

↓ 2001/14/EG

3. En kapacitetsanalys ska vara avslutad inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats som överbelastad.

Artikel 51

Kapacitetsförstärkningsplan

1. Senast sex månader efter det att kapacitetsanalysen har avslutats ska infrastrukturförvaltaren lägga fram en kapacitetsförstärkningsplan.

2. En kapacitetsförstärkningsplan ska upprättas efter samråd med användare av den relevanta överbelastade infrastrukturen.

Den ska ange

- a) orsakerna till överbelastningen,
- b) den sannolika framtida trafikutvecklingen,
- c) hinder för infrastrukturutveckling,
- d) alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

↓ 2001/14/EG (anpassad)
⇒ ny

På grundval av en kostnadsnyttoanalys för de möjliga åtgärder som angivits ska den också avgöra vilka åtgärder som ska vidtas för en infrastrukturkapacitetsförstärkning, inbegripet en tidtabell för genomförande av åtgärderna.

Planen kan bli underkastad medlemsstatens förhandsgodkännande. ⇒ Det regleringsorgan som avses i artikel 55 får avge ett yttrande om huruvida de åtgärder som anges i verksamhetsplanen är lämpliga. ⇐

3. En infrastrukturförvaltare ska upphöra att ta ut varje avgift som debiteras för den aktuella infrastrukturen enligt artikel 31.4 i fall när

- a) infrastrukturförvaltaren inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan, eller
- b) infrastrukturförvaltaren inte lyckas genomföra de åtgärder som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

Infrastrukturförvaltaren får emellertid, med förbehåll för godkännande från det regleringsorgan som avses i artikel 55, fortsätta att ta ut dessa avgifter om

- a) kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför infrastrukturförvaltarens kontroll, eller

↓ 2001/14/EG

- b) de alternativ som står till buds inte är ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 52

Utnyttjande av tåglägen

1. I beskrivningen av järnvägsnätet ska infrastrukturförvaltaren ange enligt vilka villkor hänsyn kommer att tas till tidigare utnyttjandegrad av tåglägen, när prioriteringar görs vid tilldelningsförfarandet.

2. I synnerhet när det gäller överbelastad infrastruktur ska infrastrukturförvaltaren begära återlämning av ett tågläge som under minst en månad har utnyttjats mindre än en tröskelkvot som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om det inte berodde på andra orsaker än ekonomiska som operatören inte kunnat råda över.

Artikel 53

Infrastrukturkapacitet för ~~planerat~~ underhållsarbete

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten ska inges under tågplaneprocessen.

2. Infrastrukturförvaltaren ska ta tillräcklig hänsyn till hur infrastrukturkapacitet som reserveras för planerat spårunderhållsarbete påverkar de sökande.

↓ ny

3. Infrastrukturförvaltaren ska i god tid informera berörda parter om oplanerat underhållsarbete.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 54

Särskilda åtgärder som ska vidtas i händelse av störningar

1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en

förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken.

2. I en nödsituation och om det är absolut nödvändigt på grund av ett allvarligt fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar får de tåglägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får denne begära att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som enligt förvaltarens bedömning är mest lämpliga för att återställa den normala situationen så snart som möjligt.

3. Medlemsstaterna får kräva av järnvägsföretag att dessa medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning i fråga om sitt uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

AVSNITT 4

REGLERINGSORGAN

↓ 2001/14/EG (anpassad)
⇒ ny
→₁ 2007/58/EG artikel 2.5

Artikel 55

Regleringsorgan

1. Varje medlemsstat ska upprätta ett enda nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn . Detta organ, ~~som kan vara det ministerium som ansvarar för transport eller något annat organ,~~ ska vara en fristående myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskilt från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga myndigheter. Det ska också i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, juridisk struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. →₁ Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om offentliga tjänster. ← ~~Organet skall i sin verksamhet följa de principer som anges i den här artikeln enligt vilka överklagande och tillsynsfunktionen kan förläggas till olika organ.~~

↓ ny

2. Medlemsstaterna får inrätta regleringsorgan som har behörighet för flera reglerade sektorer, om dessa integrerade regleringsmyndigheter uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1.

3. Ordföranden och styrelsen för regleringsorganet för järnvägssektorn ska utses för en fast period som kan förlängas och i enlighet med klara regler som garanterar oberoende. De ska väljas bland personer som under en period av tre år före utnämningen och under mandattiden

varken direkt eller indirekt har haft någon befattning hos, något ansvar hos, något intresse i eller någon affärsförbindelse med de reglerade företagen eller enheterna. Därefter ska de inte ha någon befattning hos, något ansvar hos, något intresse i eller någon affärsförbindelse med något av de reglerade företagen eller någon av de reglerade enheterna under en period av minst tre år. De ska ha full bestämmanderätt när det gäller rekrytering och förvaltning av regleringsorganets personal.

↓ 2001/14/EG (anpassad)
⇒ ny

⊠ Artikel 56 ⊠

⊠ Regleringsorganets uppgifter ⊠

1. ⊠ Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till regleringsorganet, ⊠ särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget ⇒ eller tjänsteleverantören ⇐ om

↓ 2001/14/EG

a) beskrivning av järnvägsnätet,

↓ 2001/14/EG (anpassad)

b) ⊠ de ⊠ kriterier ⊠ som fastställs ⊠ i denna beskrivning,

↓ 2001/14/EG

c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,

d) avgiftssystemet,

↓ 2001/14/EG (anpassad)

e) ⊠ nivån eller strukturen ⊠ i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,

↓ 2004/49/EG artikel 30.2

f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10, 11 och 12,

↓ ny

g) tillgång till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13.

2. Regleringsorganet ska också ha befogenhet att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster och se över led a–g i punkt 1 på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av

järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande. Regleringsorganet ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs för att utföra dessa uppgifter.

↓ 2001/12/EG artikel 1.11

~~7. Utan att det påverkar gemenskapslagstiftningen och nationella bestämmelser om konkurrenspolitik och de institutioner som är behöriga i denna fråga, skall det regleringsorgan som inrättats i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG eller ett annat organ med samma grad av oberoende övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaden för järnvägstransport.~~

~~Detta organ skall inrättas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.1 i nämnda direktiv. Varje sökande eller berörd part får lämna in klagomål till detta organ om han anser att han har behandlats orättvist eller varit föremål för diskriminering eller har missgynnats på annat sätt. Regleringsorganet skall så snart som möjligt, på grundval av ett klagomål eller i förekommande fall på eget initiativ, besluta om nödvändiga åtgärder för att korrigera en negativ utveckling på dessa marknader. För att garantera att det finns möjlighet till rättslig prövning och till det nödvändiga samarbetet mellan de nationella regleringsorganen skall artikel 30.6 och artikel 31 i nämnda direktiv tillämpas i förekommande fall.~~

↓ 2001/14/EG (anpassad)

⇒ ny

3. Regleringsorganet ska säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med avsnitt 2 i kapitel IV och inte är diskriminerande. Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivån på infrastrukturavgifter ska bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet ska ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta kapitel.

4. Regleringsorganet ska ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten. ☒ Begärd ☒ information ska lämnas in utan onödigt dröjsmål. ⇒ Regleringsorganet ska ha rätt att genom lämpliga sanktioner, däribland böter, se till att en sådan begäran verkställs. Information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla data som regleringsorganet behöver inom ramen för sin överklagandefunktion och i sitt arbete för att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster i enlighet med punkt 2. Detta inbegriper data som erfordras för statistikändamål och för observation av marknaden. ⇐

↓ 2001/14/EG

⇒ ny

5. Regleringsorganet ska fatta beslut om varje klagomål och vidta åtgärder för att avhjälpa en situation inom högst två månader efter det att all information lämnats in. ⇒ När det är lämpligt ska regleringsorganet på eget initiativ besluta om lämpliga åtgärder för att korrigera en icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på led a–g i punkt 1. ⇐

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet ⇒ , och det ska inte omfattas av kontroll av en annan administrativ instans. Regleringsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner, däribland böter. ⇐

↓ 2001/14/EG

Om ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller villkoren i ett erbjudande om kapacitet överklagas ska regleringsorganet antingen bekräfta att det inte behövs någon ändring av infrastrukturförvaltarens beslut, eller begära en ändring av det beslutet i enlighet med riktlinjer som regleringsorganet anger.

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. ⇒ Överklagandet får ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut endast om den domstol som behandlar överklagandet fastställer att direkt tillämplighet för regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga skador för sökanden. ⇐

↓ ny

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att information om konfliktlösning och överklagandeförfaranden avseende beslut som fattas av infrastrukturförvaltare och leverantörer av tjänster som förtecknas i bilaga III offentliggörs av regleringsorganet.

8. Regleringsorganet ska ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare och, när det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6.

Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltare och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artikel 6.1 och 6.2 tillhandahåller regleringsorganet detaljerad föreskriven bokföring så att det kan fullgöra sina olika uppgifter. Denna föreskrivna bokföring måste innehålla åtminstone de element som anges i bilaga X. Regleringsorganet får också av denna bokföring dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd som det ska rapportera till de myndigheter som har ansvaret för att lösa dessa frågor.

Bilaga X får ändras i ljuset av gjorda erfarenheter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 60.

Artikel 57

Samarbete mellan regleringsorganen

1. De nationella regleringsorganen ska utbyta information om sitt arbete och om principerna och rutinerna för sina beslut ☒ och även samarbeta på annat sätt ☒ för att i hela ☒ unionen ☒ samordna ☒ sitt ☒ beslutsfattande. ⇒ För detta ändamål ska de arbeta tillsammans i en arbetsgrupp som sammanträder med jämna mellanrum. ⇐ Kommissionen ska stödja ☒ regleringsorganen ☒ i detta arbete.

↓ ny

2. Regleringsorganen ska kunna ha ett nära samarbete, däribland genom arbetsöverenskommelser, för att tillhandahålla ömsesidig assistans i regleringsorganens arbete för att övervaka marknaden och vid handläggning av klagomål och undersökningar.

3. I händelse av ett klagomål eller en undersökning på eget initiativ om frågor som rör tillgång eller avgiftsbeläggning som avser ett tågläge för internationell trafik, samt inom ramen för övervakningen av konkurrensen på marknaden i samband med internationella järnvägstransporttjänster, ska det berörda regleringsorganet samråda med regleringsorganen i alla andra medlemsstater genom vilka det berörda tågläget för internationell trafik passerar och begära all nödvändig information från dem innan det fattar sitt beslut.

4. De regleringsorgan som rådfrågats enligt punkt 3 ska tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella lagstiftning. Denna information får endast användas för handläggning av det klagomål eller den undersökning som avses i punkt 3.

5. Det regleringsorgan som tar emot klagomålet eller genomför en undersökning på eget initiativ ska överlämna relevant information till ansvarigt regleringsorgan så att det organet kan vidta åtgärder med avseende på de berörda parterna.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla samarbetande företrädare för infrastrukturförvaltare enligt artikel 40.1 tillhandahåller, utan dröjsmål, all information som är nödvändig för handläggningen av det klagomål eller den undersökning som avses i punkt 3 i denna artikel och som begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där den samarbetande företrädaren finns. Det regleringsorganet ska ha rätt att överlämna sådan information om det berörda tågläget för internationell trafik till de regleringsorgan som avses i punkt 3.

7. Regleringsorgan ska utveckla gemensamma principer och gemensam praxis för beslutsfattande för vilket de är bemyndigade enligt detta direktiv. Kommissionen får anta genomförandeåtgärder för att fastställa sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis. Dessa åtgärder, som är avsedda att säkerställa genomförandet av detta direktiv på enhetliga villkor, ska antas som genomförandeakter i enlighet med artikel 63.3.

Regleringsorgan ska också se över beslut och praxis som fattas respektive tillämpas av samarbetande infrastrukturförvaltare enligt artikel 40.1 och som genomför bestämmelser i detta direktiv eller på annat sätt underlättar internationell järnvägstransport.

↓ 91/440/EEG

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

↓ 2001/12/EG artikel 1.14

Artikel 11

~~1. Medlemsstaterna får förelägga kommissionen varje fråga som rör genomförandet av detta direktiv. Lämpliga beslut skall fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2.~~

↓ 2007/58/EG artikel 1.11

~~2. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv och som rör anpassning av dess bilagor ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11a.3.~~

↓ 91/440/EEG (anpassad)

Artikel 58

Bestämmelserna i detta direktiv ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG ¹⁷.

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

Artikel 59

Undantag

1. ~~Under en period om fem år från~~ ⇒ Till ⇐ och med den 15 mars ~~2003~~ ⇒ 2013 ⇐ behöver

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Irland, i egenskap av en medlemsstat på en ö med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat, och Förenade kungariket, för vilket det i fråga om Nordirland råder samma förhållande,

¹⁷ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

↓ 2001/14/EG

~~Grekland, som är en medlemsstat utan direkta järnvägsförbindelse med någon annan medlemsstat.~~

↓ 2001/14/EG (anpassad)

- a) inte anförtro ett oberoende organ de uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur är beroende av, enligt artikel 7.1 första stycket, i den mån den artikeln ålägger medlemsstater att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i artikel 7.2,
- b) inte tillämpa kraven i artiklarna 27, 29.2, 38, 39, 42, 46.4, 46.6, 47, 49.3, 50-53, 55 och 56 under förutsättning att beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande och uttag av avgifter kan överklagas, om ett järnvägsföretag begär detta skriftligt, inför ett oberoende organ som ska fatta ett beslut inom två månader efter det att all relevant information lagts fram och vars beslut ska kunna överklagas i domstol.

2. Om mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 17, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från Irland eller Nordirland, ska beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag fattas enligt det förfarande som avses i artikel 64.2.

Undantagen enligt punkt 1 ska inte gälla om ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland eller Nordirland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium , utom i fråga om Irland för järnvägsföretag som bedriver trafik i Nordirland och i fråga om Förenade kungariket för järnvägsföretag som bedriver trafik i Irland .

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i första stycket i denna punkt eller meddelande om den formella ansökan som avses i andra stycket i denna punkt ska den eller de berörda medlemsstaterna (Irland eller Förenade kungariket med avseende på Nordirland, ~~eller Grekland~~) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har det undantaget ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag ska motiveras. Kommissionen ska behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det förfarande som avses i artikel 64.2. Det förfarandet ska tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

När kommissionen fattar sitt beslut ska den ta hänsyn till eventuella förändringar i det geopolitiska läget samt till utvecklingen av marknaden för järnvägstrafik i, från och till den medlemsstat som begärt ett förnyat undantag.

↓ 2001/14/EG

~~4. Luxemburg, som är en medlemsstat med ett relativt litet järnvägsnät, behöver inte förrän den 31 augusti 2004 tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artiklarna 4 och 14 i den~~

~~mån medlemsstaterna i dessa åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i de artiklarna.~~

↓ ny

Artikel 60

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta de delegerade akter som nämns i artiklarna 7.1 andra stycket, 13.5 andra stycket, 15.5 andra stycket, 20 tredje stycket, 27.2, 30.3 andra stycket, 31.5 andra stycket, 32.1 tredje stycket, 32.3, 35.2, 43.1 och 56.8 tredje stycket ges till kommissionen på obestämd tid.
2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
3. Befogenheter att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 61 och 62.

Artikel 61

Återkallande av delegering

1. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 60.1 får återkallas av Europaparlamentet eller rådet.
2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida delegeringen av befogenheter ska återkallas ska informera den andra lagstiftaren och kommissionen senast en månad innan det slutliga beslutet fattas, och ange de delegerade befogenheter som kan komma att återkallas samt skälen till återkallandet.
3. Beslutet om återkallande innebär att den delegering av befogenheter som anges i beslutet ska upphöra att gälla. Det får verkan omedelbart eller vid ett senare datum som anges i beslutet. Det påverkar inte giltigheten för delegerade akter som redan har trätt i kraft. Det ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 62

Invändningar mot delegerade akter

1. Europaparlamentet och rådet får invända mot en delegerad akt inom två månader efter anmälningsdagen. På Europaparlamentets eller rådets initiativ får denna period förlängas med en månad.
2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten, eller om både Europaparlamentet och rådet före den dagen har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte göra invändningar, ska den delegerade akten träda i kraft den dag som anges i dess bestämmelser.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot en antagen delegerad akt får den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.

↓ 2001/14/EG

Artikel 63

Genomförandeåtgärder

1. Medlemsstaterna får göra kommissionen uppmärksam på alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Lämpliga beslut ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 64.2.

↓ 2004/49/EG artikel 30.4
(anpassad)

2. Kommissionen ska på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i specifika fall granska tillämpning och efterlevnad av ☒ bestämmelserna i detta direktiv ☒, och inom två månader från mottagande av en sådan begäran, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 64.2, besluta om huruvida dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen. Kommissionens ska meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel ☒ 258 ☒ i fördraget får varje medlemsstat hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad ☒ från dagen för beslutet ☒. Rådet får i undantagsfall fatta ett annat beslut med kvalificerad majoritet inom en månad ☒ från dagen för hänskjutandet ☒.

↓ 2007/58/EG artikel 2.6
(anpassad)

3. De åtgärder som avser att ☒ säkerställa genomförandet av direktivet på enhetliga villkor ☒ ska antas ☒ av kommissionen som genomförandeakter ☒ i enlighet med det förfarande ~~med kontroll~~ som avses i artikel 64.3.

↓ 2001/14/EG

Artikel 64

Kommittéförfaranden

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

↓ 2007/58/EG artikel 2.7

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1-5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

↓ 2001/14/EG

Artikel 65

Rapport

~~Senast den 15 mars 2005 skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, i förekommande fall åtföljd av förslag till ytterligare åtgärder från gemenskapens sida.~~

↓ 2007/58/EG artikel 1.9

~~8. Senast den 1 januari 2009 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av detta direktiv för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.~~

~~Denna rapport ska behandla~~

- ~~genomförandet av detta direktiv i medlemsstaterna, särskilt dess konsekvenser i de medlemsstater som avses i punkt 3a andra stycket, och hur de olika berörda organens arbete faktiskt har fungerat,~~
 - ~~marknadsutvecklingen, särskilt internationella trafiktrender, trafikverksamhet och alla marknadsaktörers andel på marknaden, inbegripet nya marknadsaktörer.~~
-

↓ 2007/58/EG artikel 1.10

Senast den 31 december 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av kapitel II för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

↓ 2007/58/EG artikel 1.10
(anpassad)

Denna rapport ska även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden. I rapporten bör kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs påverkan på avtal om allmänna tjänster och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen ska därvid beakta genomförandet av förordning (EG) nr 1370/2007 och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiknätets täthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). I sin rapport ska kommissionen i förekommande fall föreslå kompletterande åtgärder för att underlätta varje sådant öppnande och utvärdera verkningarna av alla sådana åtgärder.

Artikel 66

⊗ Införlivande ⊗

↓ ny

1. Medlemsstaterna ska senast den [...] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna [...] och bilagorna [...]. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till de direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till det här direktivet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och om hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

↓ 2007/58/EG artikel 2.8

Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägsnät upprättats på deras territorium.

↓ ny

Artikel 67

Upphävande

Direktiv 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14/EG, i deras lydelse enligt de direktiv som anges i del A i bilaga XI, ska upphöra att gälla från och med den [...], utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i del B i bilaga XI.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga XII.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

Artikel 68

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft ⊗ den tjugonde dagen efter det att ⊗ det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

↓ ny

Artiklarna [...] och bilagorna [...] ska tillämpas från och med den [...].

↓ 2001/14/EG

Artikel 69

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

↓ 2001/12/EG bilaga I

BILAGA I

HAMNAR

BELGIË/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/EG artikel 1 och
punkt B i bilagan

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

↓ Anslutningsakten
(EUT L 2003/236)
Artikel 20 och bilaga II, s. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/EG bilaga I

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓ Anslutningsakten
(EUT L 2003/236)
Artikel 20 och bilaga II, s. 456

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

~~Kopli lõunasadam~~

~~Bekkeri sadam~~

~~Kunda sadam~~

↓ 2001/12/EG bilaga I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobredas~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Anslutningsakten
(EUT L 2003/236)
Artikel 20 och bilaga II, s. 456

~~KYHPOS~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/EG bilaga I

~~LUXEMBOURG~~

↓ Anslutningsakten
(EUT L 2003/236)
Artikel 20 och bilaga II, s. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/EG bilaga I

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

~~ÖSTERREICH~~

↓ Anslutningsakten
(EUT L 2003/236)
Artikel 20 och bilaga II, s. 456

~~POLSKA~~

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/EG bilaga I

~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/EG artikel 1 och
punkt B i bilagan

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

Galati

Braila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Anslutningsakten
(EUT L 2003/236)
Artikel 20 och bilaga II, s. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/EG bilaga I

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~SVERIGE~~

~~Göteborg-Varberg~~

~~Helsingborg~~

~~Luleå~~

~~Malmö~~

~~Norrköping~~

~~Oxelösund~~

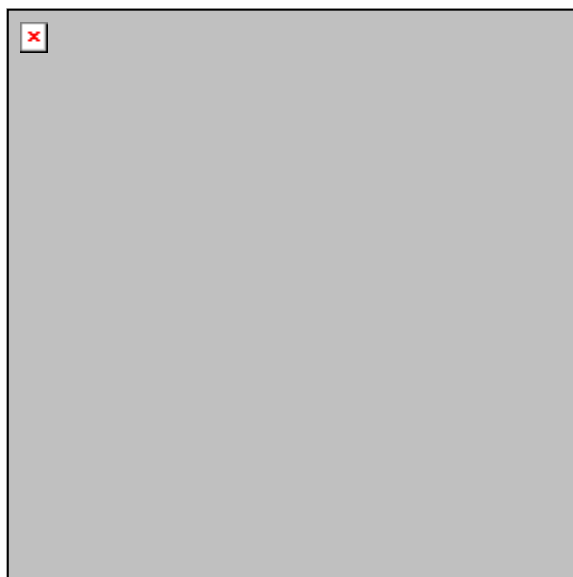
~~Stockholm~~

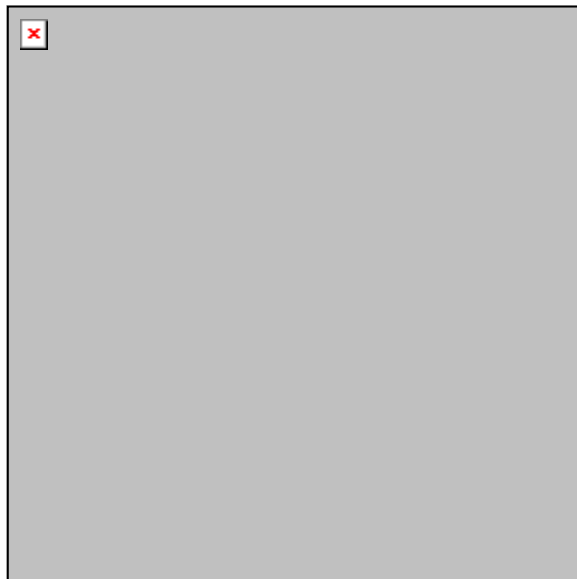
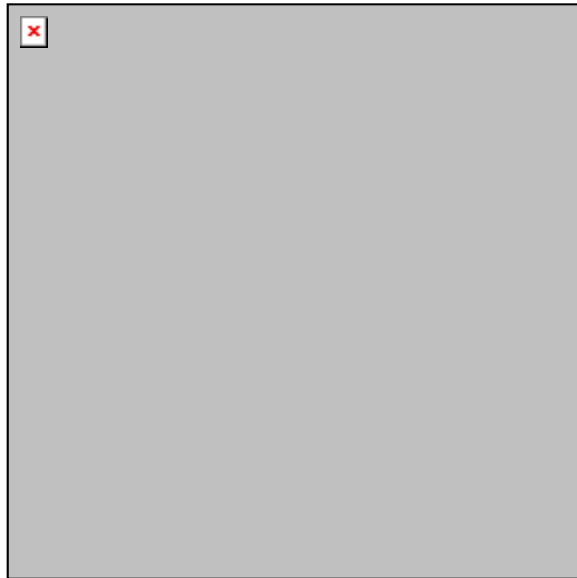
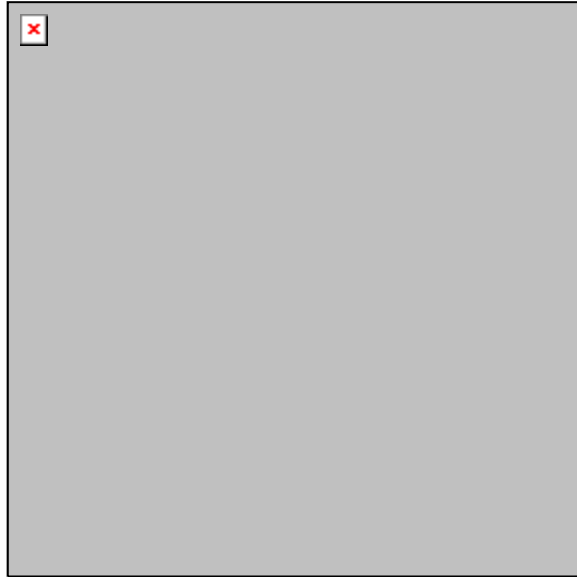
~~Trelleborg-Ystad~~

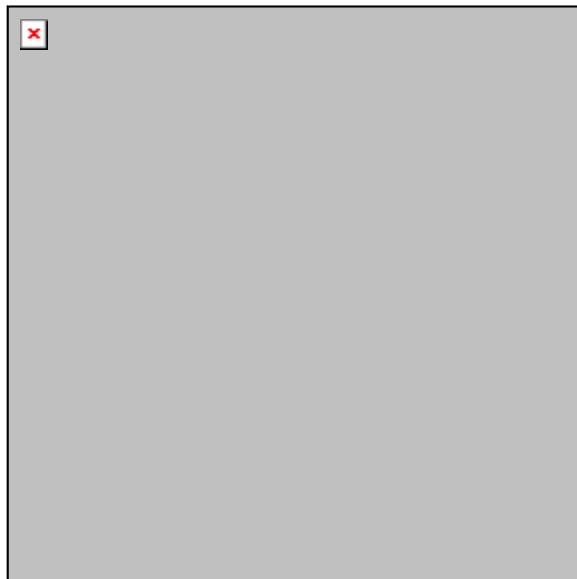
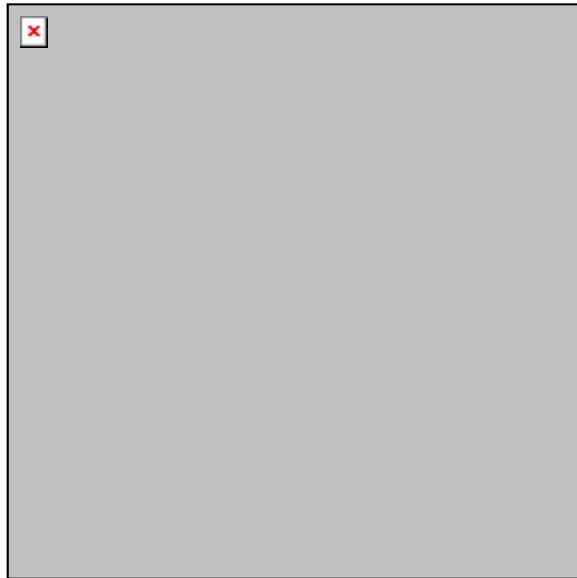
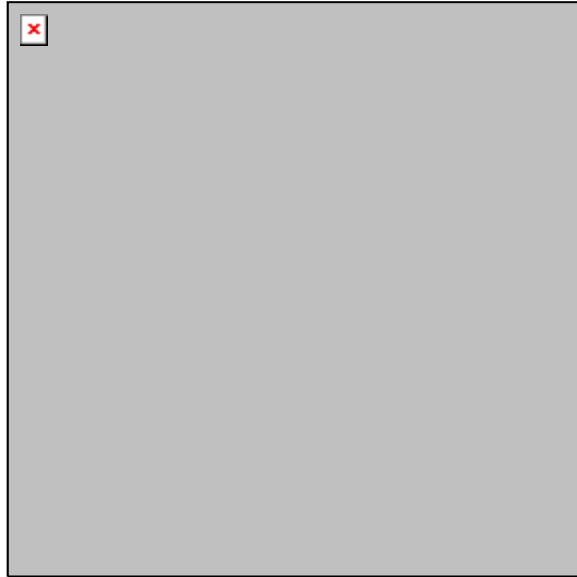
~~Umeå~~

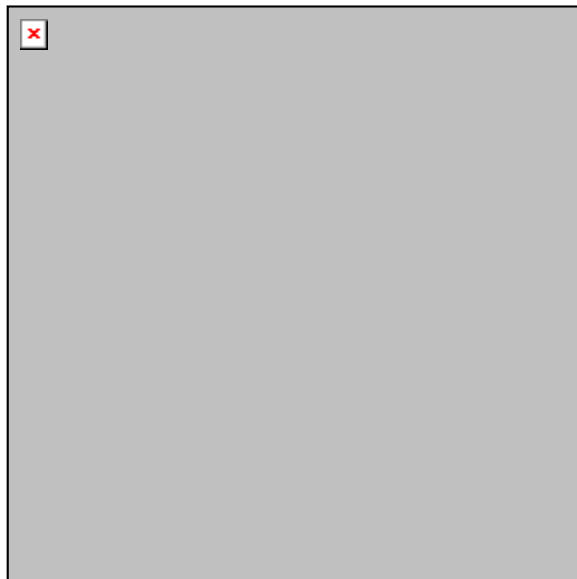
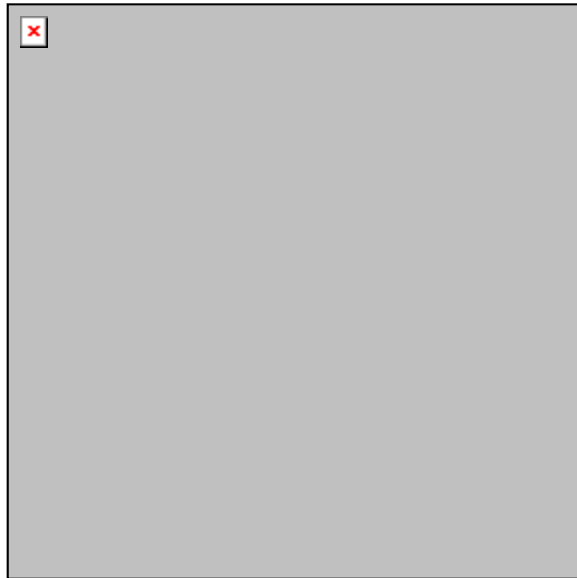
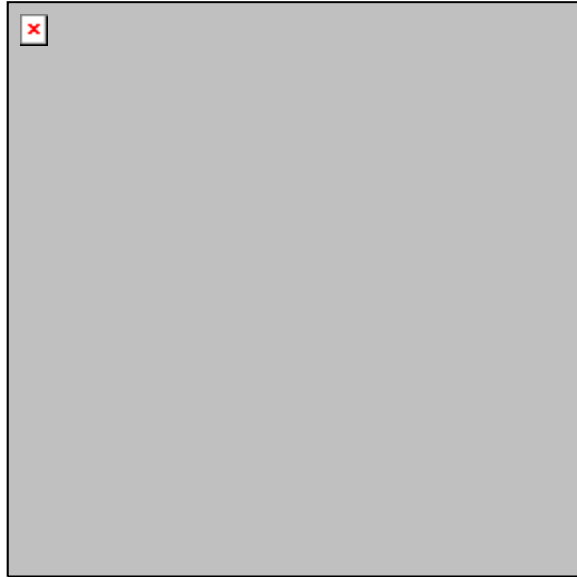
~~UNITED KINGDOM~~

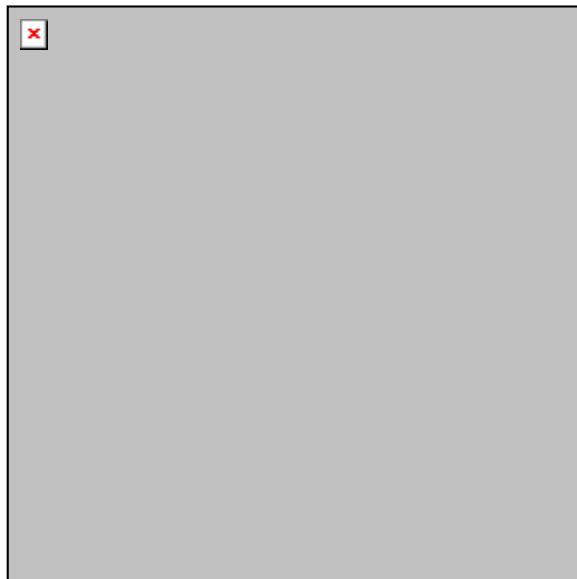
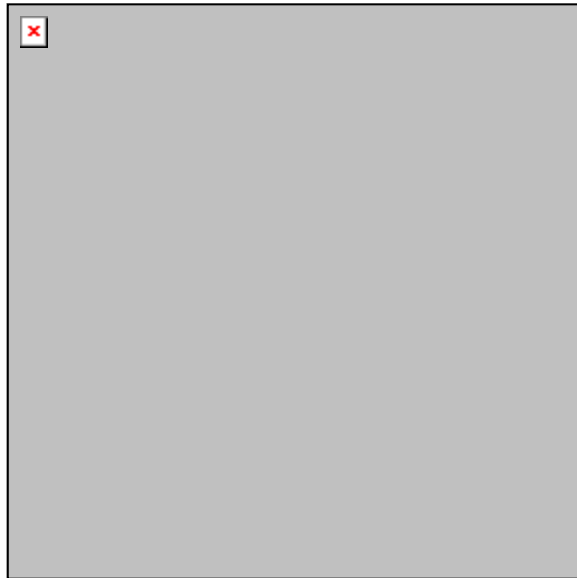
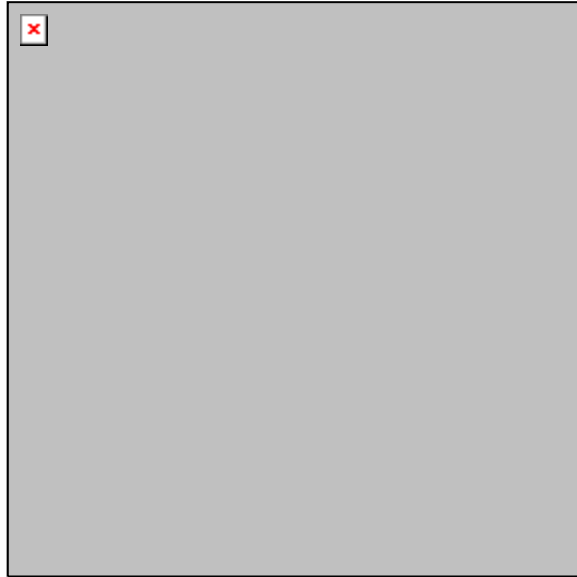
~~All rail-connected ports~~

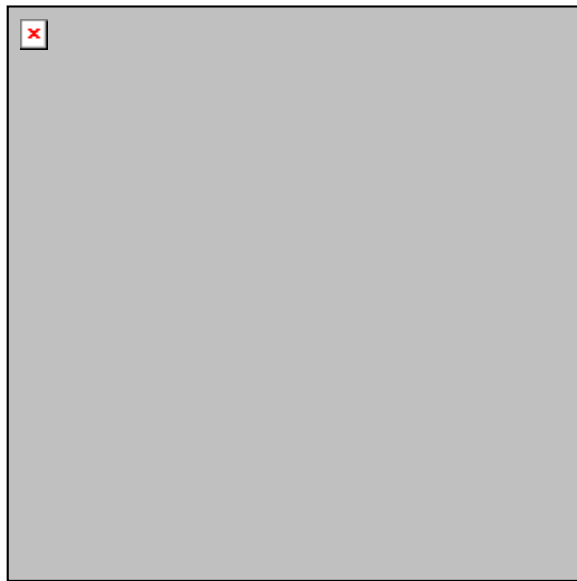
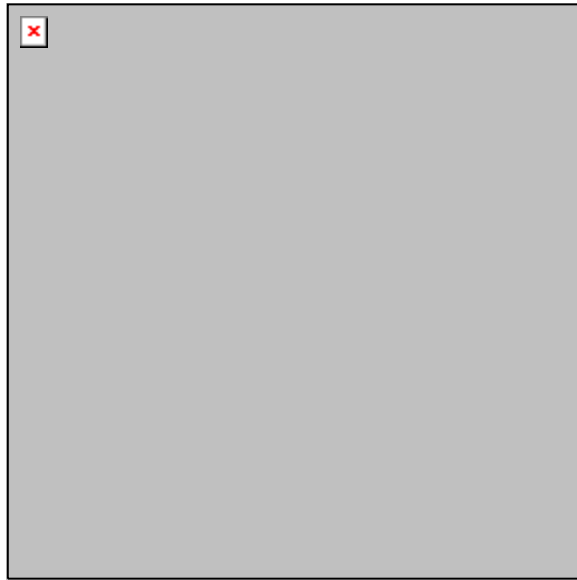


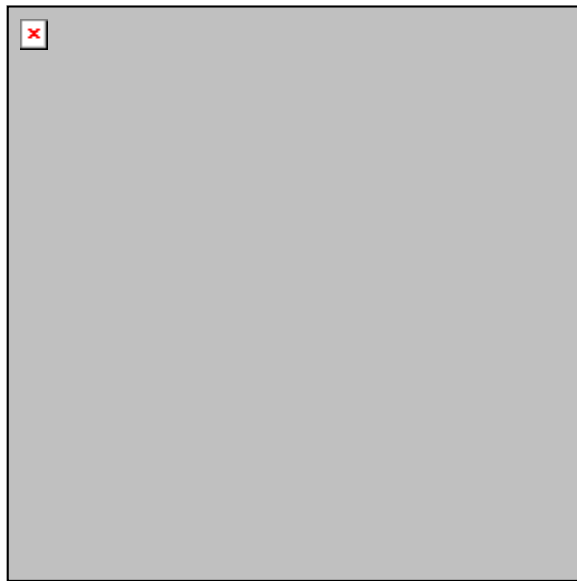
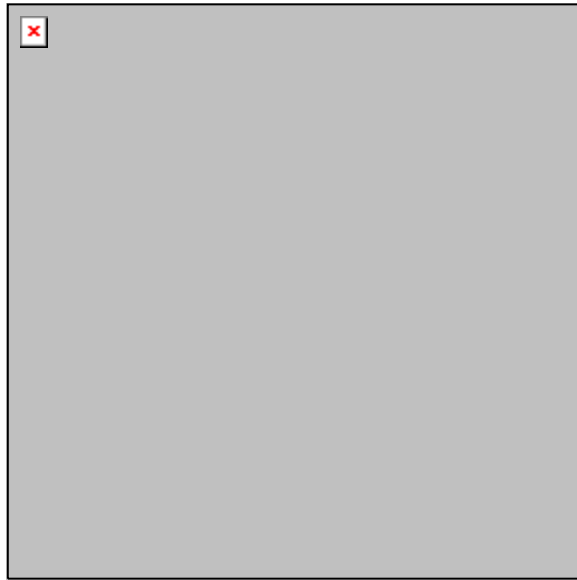


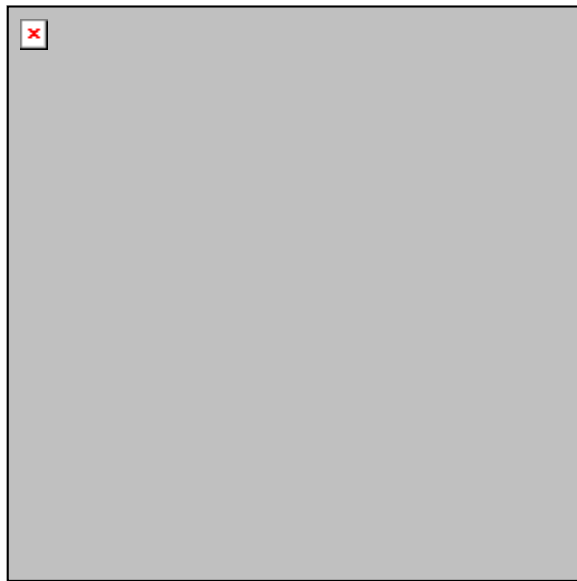
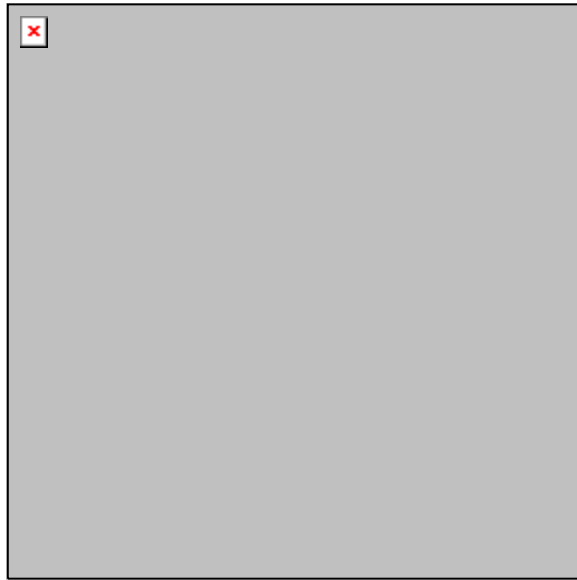
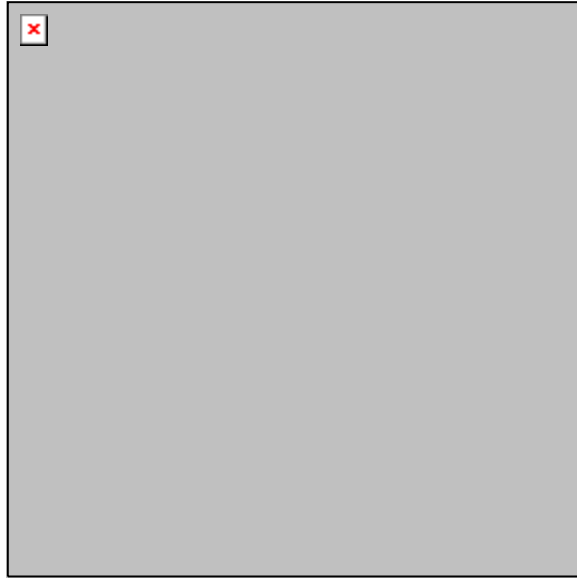


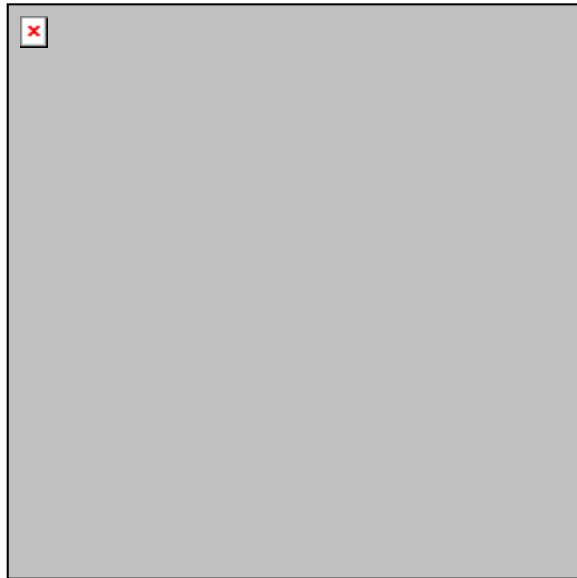












BILAGA I

Förteckning över järnvägsinfrastrukturanläggningar

Järnvägsinfrastrukturen består av följande anläggningar, förutsatt att de ingår i en spåranläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår:

- Mark.
- Bana och banunderbyggnad, i synnerhet banvallar, skärningar, dräneringskanaler och diken, murade diken, kulvertar, reveterade väggar, planteringar för skydd av jordvallssluttningar osv.; plattformar för passagerare eller gods; parallellvägar och gångbanor; avgränsningsmurar, häckar, inhägnader; brandgator; växel-
uppvärmningsapparat; korsningar osv.; snöskärmar.
- Byggnadstekniska konstruktioner: broar, kulvertar och andra vägbroar, tunnlar, täckta utschaktningar och andra vägportar; stödmurar och anordningar för skydd mot laviner, stenras osv.
- Plankorsningar, inklusive säkerhetsanordningar för vägtrafiken.
- Banöverbyggnader, i synnerhet: räler, gaturäler och moträler; sliprar och längsgående sliprar, smärre anordningar för spåröverbyggnaden, ballast, inklusive stenflis och sand; växlar, korsningar osv.; vändskivor och traverser (förutom dem som är avsedda endast för lok).
- Tillfarter för passagerare och gods, inklusive tillfartsvägar.
- Säkerhets-, signal- och telekommunikationsinstallationer på linjen, i stationer och på rangerbangårdar, däribland anläggningar för produktion, transformering och distribution av elström för signal- och telesystem; byggnader för sådana installationer eller anläggningar; rangerbromsar.
- Belysningsinstallationer för trafik- och säkerhetsändamål.
- Anläggningar för transformering och överföring av elkraft för tågdrift; omformarestationer, elkablar mellan kopplingscentraler och kontaktledningar med kontaktledningsstolpar och kontaktledningsbryggor, strömskena med konsoler.
- Tjänstebyggnader för banförvaltning.



↓ 2001/12/EG artikel 1.7
(anpassad)

BILAGA II

⊗ En infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ⊗

⊗ (som avses i artikel 7) ⊗

↓ 2001/12/EG artikel 1.7

Förteckning över de väsentliga uppgifter som anges i artikel 7:

~~– Förberedelse och beslutsfattande i samband med tillstånd för järnvägsföretag inbegripet beviljande av individuella tillstånd.~~

↓ 2001/12/EG artikel 1.7
(anpassad)
⇒ ny

- Beslutsfattande ⊗ avseende ⊗ tilldelning av tåglägen inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen.
 - Beslutsfattande ⊗ avseende ⊗ fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, ⇒ inklusive fastställande och uppbörd av avgifterna. ⇐
-

↓ 2001/12/EG artikel 1.7

~~– Kontroll av att skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster uppfylls vid tillhandahållandet av vissa tjänster.~~

↓ 2001/14/EG (anpassad)

BILAGA III

Tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretagen

⊗ (som avses i artikel 13) ⊗

↓ 2001/14/EG

1. Minimipaket av tillträdestjänster ska omfatta följande:

↓ 2001/14/EG (anpassad)

a) Behandling av ansökningar om ⊗ järnvägsinfrastrukturkapacitet ⊗.

↓ 2001/14/EG

- b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.
- c) Användning av växlar och övergångsspår i tågspår.
- d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.

↓ ny

e) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.

f) Bränsledepåer, där sådana är tillgängliga.

↓ 2001/14/EG

g) All övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

↓ 2001/14/EG

⇒ ny

2. ⇒ Tillträde ska också ges till ⇐ tjänster och tillhandahållande av tjänster ⇒ i följande anläggningar ⇐ räknas följande:

↓ 2001/14/EG

⇒ ny

~~a) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.~~

~~b) Bränsledepåer.~~

- a) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter ⇨ , även för biljettförsäljning och reseinformation ⇩.
- b) Godsterminaler.
- c) Rangerbangårdar.
- d) Tågbildningsmöjligheter.
- e) Sidospår för uppställning.
- f) Underhålls- och andra tekniska anläggningar.

↓ ny

g) Hamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet.

h) Undsättningsanläggningar, inklusive bogsering.

↓ 2001/14/EG

⇨ ny

3. Följande tjänster får räknas som tilläggstjänster:

- a) Drivmotorström ⇨ , för vilken avgifter ska anges på fakturorna åtskilt från avgifter för användning av elförsörjningsutrustningen ⇩.
- b) Uppvärmning före avgång av persontåg.
- c) Bränsleförsörjning, ⇨ för vilken avgifter ska anges på fakturorna åtskilt från avgifter för användning av bränsledepåer ⇩ , ~~växling och alla andra tjänster som tillhandahålls vid ovan nämnda faciliteter för tillträdestjänster.~~
- d) Skräddarsydda kontrakt för
 - kontroll av transport av farligt gods,
 - assistans för drift av icke-standardtåg.

4. Följande tjänster får räknas som extra tjänster:

- a) Tillträde till telekommunikationsnät.
 - b) Tillhandahållande av extra information.
 - c) Teknisk kontroll av rullande materiel.
-

↓ ny

BILAGA IV

Information för övervakning av järnvägsmarknaden

(som avses i artikel 15)

1. Utveckling av järnvägstransporternas effektivitet och ersättning för allmän trafikplikt:

	2007	Variation (i %) jämfört med föregående år	2008	Variation (i %) jämfört med föregående år
Godstransporter totalt (tkm)				
Internationellt				
Transit				
Nationellt				
Persontrafik totalt (pkm)				
Internationell				
Transit				
Nationell				
Varav inom ramen för allmän trafikplikt:				
Utbetald ersättning för allmän trafikplikt (euro):				

2. Järnvägsföretagens andel av samtliga transporter vid slutet av 2008 (järnvägsföretag vars marknadsandelar i tkm/pkm \geq 1 %):

Järnvägsföretag (GODS)	Andel (% av tkm)	Sammanlagd marknadsandel för nya aktörer

Järnvägsföretag (PERSONTRAFIK)	Andel (% av pkm)	Sammanlagd marknadsandel för nya aktörer

3. Regleringsorgan:

	Förra året	Året före
Antal personer i personalen som arbetar med regleringsfrågor som rör tillträde till järnvägsmarknaden:		
Antal behandlade klagomål:		
Antal behandlade undersökningar å ämbetets vägnar:		
Antal fattade beslut – avseende klagomål:		
– avseende undersökningar å ämbetets vägnar:		

4. Nationell lagstiftning och regleringsakter som har relevans för järnvägstransport och som utfärdades förra året.

5. Relevant utveckling avseende omstrukturering av det dominerande järnvägsföretaget och antagande/genomförande av nationella transportstrategier under det gångna året.

6. Viktiga utbildningsinitiativ/utbildningsåtgärder inom området järnvägstransport i landet under förra året.

7. Sysselsättning i järnvägsföretag och hos infrastrukturförvaltare vid slutet av förra året.

Personalantal sammanlagt i järnvägsföretag	
– varav lokförare	
– varav annan åkande personal i gränsöverskridande trafik	
Personal sammanlagt hos infrastrukturförvaltare	
Annan personal, däribland i järnvägsrelaterade företag (t.ex. underhållsverkstäder, terminaloperatörer, utbildning, uthyrning av lokförare, energiförsörjning)	

8. Status för de fleråriga avtal om infrastrukturförvaltning (MAC) som var i kraft förra året:

Infrastruktur- förvaltare	Längden på det nät som omfattas av avtalet	Avtalets löptid med start från och med [datum]	Definition av prestanda- indikatorer överens- kommen (ja/nej)? Om ja, precisera.	Utbetald ersättning totalt (euro/år)	

9. Infrastrukturutgifter (nät för konventionell trafik och nät för höghastighetstrafik):

	Underhåll	Förnyelser	Förbättringar
Konventionella linjer förra året: (euro)			
(i km som arbetet utförts på)			
Prognos för detta år (euro)			
(i km som arbetet utförts på)			
Höghastighetslinjer förra året (euro)			
(i km som arbetet utförts på)			
Prognos för detta år (euro)			
(i km som arbetet utförts på)			

10. Beräknad eftersläpning i fråga om infrastrukturunderhåll vid slutet av förra året.

Konventionella linjer förra året (euro)	
(i km som arbetet ska utföras på)	
Höghastighetslinjer förra året	

(euro)	
(i km som arbetet ska utföras på)	

11. Investeringar i nätet för höghastighetstrafik:

Linjer	Antal km på linjer som tagits i drift förra året	Antal km som tas i drift inom ramen för en konventionell planeringsperiod (10/20 år)

12. Järnvägsnätets längd vid slutet av förra året:

Konventionella linjer (km)	
Höghastighetslinjer (km)	

13. Avgifter för tillträde till järnvägsspår förra året.

Tågkategori	Genomsnittlig avgift (euro/tågkilometer) exklusive kostnader för användning av elektricitet
1 000 bruttoton godståg	
500 bruttoton persontåg (Intercity)	
140 bruttoton persontåg för förortstrafik	

14. Finns det ett system för verksamhetsstyrning som inrättats i enlighet med artikel 35 i detta direktiv? (Om ja, beskriv de viktigaste egenskaperna.)

15. Antal aktiva tillstånd, utfärdade av den behöriga nationella myndigheten

	Aktiva tillstånd den 31 december förra året	Återkallade tillstånd	Utfärdade nya tillstånd	Aktiva tillstånd den 31 december ett år före
Totalt				
Varav: – för godstransport				
– för persontrafik				

16. Status för ERTMS-utbyggnad.

17. Annan relevant utveckling



BILAGA V

⊠ Ekonomisk förmåga ⊠

⊠ (som avses i artikel 20) ⊠

1. Ekonomisk förmåga kontrolleras med hjälp av ⊠ ett järnvägsföretags ⊠ årsredovisning eller, såvitt avser företag som ansöker om tillstånd men inte kan förete årsredovisningar, med hjälp av årets balansräkning. Detaljerade upplysningar måste lämnas särskilt såvitt avser:

- a) tillgängliga medel, inklusive bankmedel, beviljade checkräkningskrediter och lån,
 - b) medel och tillgångar som kan användas som säkerhet,
 - c) rörelsekapital,
 - d) relevanta kostnader, inklusive inköpskostnader eller förskottsbetalningar som är redovisade för fordon, mark, byggnader, anläggningar och rullande materiel,
 - e) företagets fasta kostnader.
2. En sökande anses i synnerhet inte uppfylla kraven på ekonomisk förmåga om den som en följd av sin verksamhet har betydande skulder för skatter och sociala avgifter.
3. Myndigheten får framförallt begära att ett expertutlåtande och lämpliga handlingar som upprättats av en bank, en sparbank, en revisor eller en auktoriserad revisor överlämnas. Dessa dokument måste inbegripa information avseende de förhållanden som avses i punkt 1.

↓ 2001/14/EG (anpassad)

BILAGA VI

Innehåll i beskrivningen av järnvägsnätet

⊗ (som avses i artikel 27) ⊗

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

Följande information ska ingå i den beskrivning av järnvägsnätet som nämns i artikel 27:

1. Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillgång till och villkoren för att få tillträde till denna. ⇒ Informationen i detta avsnitt ska vara förenligt med eller hänvisa till de register över infrastruktur som ska offentliggöras i enlighet med artikel 35 i direktiv 2008/57/EG. ⇐
-

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

2. Ett avsnitt om principerna för avgifter och taxor. Här ska finnas tillämpliga uppgifter om avgiftssystemet och tillräcklig information om de avgifter ⇒ samt annan relevant tillträdesinformation ⇐ som gäller för de tjänster som finns förtecknade i bilaga III och som tillhandahålls av endast en leverantör. I detta avsnitt ska närmare anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall skalor som används för tillämpningen av artiklarna 31 ⇒ till 36 vad gäller både kostnader och avgifter ⇐. Det ska innehålla information om avgiftsändringar som redan beslutats eller som förutses ⇒ för de följande fem åren ⇐.
-

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

3. Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. I detta ska anges de allmänna kapacitetsgenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillgång till och alla eventuella begränsningar i fråga om dess utnyttjande, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Detta avsnitt ska också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstilldelningsförfarandet. Det ska innehålla de speciella kriterier som används vid tilldelningen, särskilt följande:
 - a) De förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.
 - b) De krav som ställs på sökande.
 - c) Tidsramar för ansöknings- och tilldelningsförfaranden ⇒ och de förfaranden som ska följas vid begäran om information om tågplanprocessen i enlighet med artikel 45.4 ⇐.

- d) De principer som gäller för samordningsprocessen ⇒ och den metod för tvistlösning som görs tillgänglig som en del av denna process ⇐.
 - e) De förfaranden och kriterier som ska användas om infrastruktur är överbelastad.
 - f) Närmare upplysningar om begränsning av infrastrukturutnyttjande.
-

↓ 2001/14/EG
⇒ ny

- g) Under vilka villkor hänsyn tas till tidigare utnyttjandegrad av kapacitet vid beslut om prioriteringar i tilldelningsförfarandet.

I detta avsnitt ska närmare anges vilka åtgärder som vidtagits för att säkerställa en ändamålsenlig handläggning av godstrafik, internationell trafik och *ad hoc*-ansökningar. ⇒ Det ska innehålla en mall för ansökningar om kapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska också offentliggöra detaljerad information om tilldelningsförfarandena för tåglägen för internationell trafik. ⇐

↓ ny

- 4. Ett avsnitt med information angående den ansökan om tillstånd som avses i artikel 25 och säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med direktiv 2004/49/EG¹⁸.
- 5. Ett avsnitt med information om förfaranden för tvistlösning och överklagande avseende tillgång till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster och avseende den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35.
- 6. Ett avsnitt med information om tillgång till och avgifter för anläggningar för tjänster som anges i bilaga III. Tjänsteleverantörer som inte styrs av infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla information om avgifter för tillgång till anläggningen och för tillhandahållandet av tjänster, och information om tekniska tillträdesvillkor som ska tas med i beskrivningen av järnvägsnätet.
- 7. Ett modellavtal för ingående av ramavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande i enlighet med artikel 42.

¹⁸ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

BILAGA VII

Grundläggande principer och parametrar i avtal mellan behöriga myndigheter och infrastrukturförvaltare

(som avses i artikel 30)

I avtalet ska bestämmelserna i artikel 30 specificeras, inklusive följande:

1. Avtalets tillämpningsområde i fråga om infrastruktur och anläggningar för tjänster, med strukturering enligt bilaga III. Det ska omfatta alla aspekter av infrastrukturutveckling, inklusive underhåll och förnyelse av den infrastruktur som redan är i drift. Anläggning av ny infrastruktur får inkluderas som en separat punkt.
2. Strukturen för överenskomna betalningar som fördelas mellan de infrastrukturtjänster som förtecknas i bilaga III, underhåll, anläggning av ny infrastruktur och hantering av existerande eftersläpningar i fråga om underhåll.
3. Användarorienterade prestandamål i form av indikatorer och kvalitetskriterier som omfattar
 - a) tågprestanda och kundtillfredsställelse,
 - b) nätkapacitet,
 - c) förvaltning av tillgångar,
 - d) verksamhetsvolym,
 - e) säkerhetsnivåer och
 - f) miljöskydd.
4. Mängden möjliga eftersläpningar i fråga om underhåll, de utgifter som öronmärks för åtgärdande av dessa eftersläpningar och de tillgångar som kommer att fasas ut och därför utlöser olika finansiella flöden.
5. Incitament enligt artikel 30.1.
6. Minimiskyldigheter i fråga om rapportering för infrastrukturförvaltaren avseende innehåll och frekvens i rapporteringen, inklusive information som ska offentliggöras årligen.
7. En mekanism som säkerställer att en betydande andel av kostnadsminskningarna förs vidare till användare i form av sänkta avgiftsnivåer.
8. Den överenskomna löptiden för avtalet, som ska synkroniseras och vara förenlig med löptiden för infrastrukturförvaltarens verksamhetsplan, koncession eller tillstånd, och de ramar och regler för fastställande och uttag av avgifter som fastställts av staten.

9. Regler för hantering av större driftsavbrott och nödsituationer, inklusive en minimiservicenivå i händelse av eventuella strejker, och förtida upphävande av avtalet, och information till användare.

10. Korrigeringsåtgärder som ska vidtas om någon av parterna bryter mot sina avtalsförpliktelser, inbegripet villkor och förfaranden för omförhandling och förtida upphävande, däribland regleringsorganets roll.

BILAGA VIII

Krav avseende kostnader och avgifter med anknytning till järnvägsinfrastruktur

(som avses i artiklarna 31.3 och 31.5, 32.1 och 32.3 samt artikel 35)

1. Direkta kostnader för tågtrafiken enligt artikel 31.1, vilka är relaterade till slitaget på infrastrukturen, ska inte omfatta följande:
 - a) Nätövergripande allmänna omkostnader, inklusive löner och pensioner.
 - b) Räntekostnader för kapital.
 - c) Mer än en tiondel av kostnader avseende planering, tilldelning av tåglägen, trafikledning, tågklarering och signalering för ett tåg.
 - d) Avskrivning av informations-, kommunikations- eller telekommunikationsutrustning.
 - e) Kostnader för förvaltning av fast egendom, i synnerhet förvärv, försäljning, demontering, sanering, rekultivering eller hyra av mark eller andra fasta tillgångar.
 - f) Socialtjänst, skolor, lekskolor, restauranger.
 - g) Kostnader till följd av force majeure, olyckor och driftsavbrott.

När de direkta kostnaderna för hela nätet i genomsnitt överstiger 35 % av de genomsnittliga kostnaderna för underhåll, förvaltning och förnyelse av nätet beräknat på basis av antalet tågkilometer, ska infrastrukturförvaltaren motivera detta i detalj för regleringsorganet. De beräknade genomsnittskostnaderna ska inte omfatta kostnadselement som anges i led e, f och g.

2. Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter som avses i artikel 31.5 ska uppfylla följande krav:
 - a) Avgiften ska vara differentierad så att den avspeglar sammansättningen i ett tåg med fordon som uppfyller de krav som uppställs genom bullergränsvärden som fastställs i kommissionens beslut 2006/66/EG¹⁹ (TSD Buller).
 - b) Prioritet ska ges till godsvagnar.
 - c) Differentiering beroende på bullernivåerna för godsvagnar ska möjliggöra återbetalning av investeringar inom en rimlig period för eftermodifiering av vagnar med den mest ekonomiskt livskraftiga bromsteknik som är tillgänglig och som har låga bullernivåer.

¹⁹ EUT L 37, 8.2.2006, s. 1.

- d) Ytterligare element kan beaktas för differentieringen av avgifter, exempelvis
 - i) tid på dygnet, i synnerhet nattetid för buller,
 - ii) tågets sammansättning, med konsekvenser för bullernivån,
 - iii) känslighet i det område som påverkas av lokalt buller,
 - iv) ytterligare klasser för bullernivåer som är betydligt lägre än den som avses i led a.
- 3. Infrastrukturförvaltaren ska visa för regleringsorganet att en tåg tjänst kan betala prishöjningar enligt artikel 32.1, varvid var och en av de tjänster som förtecknas under en enskild punkt bland följande led ska tillhöra olika marknadssegment:
 - a) Persontrafik/godstrafik.
 - b) Tåg som transporterar farligt gods/andra godståg.
 - c) Inrikes trafik/utrikes trafik.
 - d) Kombinerad transport/direktåg.
 - e) Persontrafik i städer och regioner/interurban persontrafik.
 - f) Systemtåg/tåg med enstaka vagnslast.
 - g) Reguljär tågtrafik/tillfällig tågtrafik.
- 4. Den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35 ska vara baserad på följande grundprinciper:
 - a) För att uppnå en överenskommen kvalitetsnivå för tjänsterna och för att inte äventyra en tjänsts ekonomiska livskraft ska infrastrukturförvaltaren komma överens med sökande, efter godkännande från regleringsorganet, om de viktigaste parametrarna för verksamhetsstyrningen, i synnerhet värdet av förseningar, tröskelvärdena för betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen avseende både enskilda tåg och alla tåg för ett järnvägsföretag under en viss tidsperiod.
 - b) Infrastrukturförvaltaren ska tillställa järnvägsföretagen tågplanen, som ska användas som grund för beräkning av förseningar, minst fem dagar före tåget.
 - c) Alla förseningar ska hänföras till en av följande klasser och underklasser av förseningar:
 - 1. Förvaltning som avser drift/planering och som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren
 - 1.1. Sammanställning av tidtabell
 - 1.2. Tågbildning
 - 1.3. Misstag i driftsförfarande

- 1.4. Felaktig tillämpning av prioritetsregler
- 1.5. Personal
- 1.6. Andra orsaker
- 2. Infrastrukturanläggningar som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren
 - 2.1. Signaleringsanläggningar
 - 2.2. Signaleringsanläggningar vid plankorsningar
 - 2.3. Telekommunikationsanläggningar
 - 2.4. Utrustning för strömförsörjning
 - 2.5. Spår
 - 2.6. Strukturer
 - 2.7. Personal
 - 2.8. Andra orsaker
- 3. Orsaker som har att göra med väg- och vattenbyggnad och som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren
 - 3.1. Planerat byggnadsarbete
 - 3.2. Oegentligheter vid utförande av byggnadsarbete
 - 3.3. Hastighetsbegränsning på grund av defekt spår
 - 3.4. Andra orsaker
- 4. Orsaker som kan tillskrivas andra infrastrukturförvaltare
 - 4.1. Orsakad av föregående infrastrukturförvaltare
 - 4.2. Orsakad av nästa infrastrukturförvaltare
- 5. Kommersiella orsaker som kan tillskrivas järnvägsföretaget
 - 5.1. Överskridande av uppehållstiden
 - 5.2. Begäran från järnvägsföretaget
 - 5.3. Lastning
 - 5.4. Oegentligheter i samband med lastning
 - 5.5. Kommersiell förberedelse av tåg
 - 5.6. Personal

- 5.7. Andra orsaker
- 6. Rullande materiel som kan tillskrivas järnvägsföretaget
 - 6.1. Planering/ändring av tjänstgöringslista
 - 6.2. Tågbildning som utförs av järnvägsföretag
 - 6.3. Problem som påverkar vagnar (persontrafik)
 - 6.4. Problem som påverkar vagnar (godstransport)
 - 6.5. Problem som påverkar spårvagnar, lok och motorvagnar
 - 6.6. Personal
 - 6.7. Andra orsaker
- 7. Orsaker som kan tillskrivas andra järnvägsföretag
 - 7.1. Orsakad av nästa järnvägsföretag
 - 7.2. Orsakad av föregående järnvägsföretag
- 8. Externa orsaker som inte kan tillskrivas infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
 - 8.1. Strejk
 - 8.2. Administrativa formaliteter
 - 8.3. Påverkan utifrån
 - 8.4. Konsekvenser av väder och naturliga orsaker
 - 8.5. Försening på grund av externa orsaker i efterföljande nät
 - 8.6. Andra orsaker
- 9. Sekundära orsaker som inte kan tillskrivas infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
 - 9.1. Allvarliga incidenter, olyckor och risker
 - 9.2. Spåret upptaget på grund av samma tågs försening
 - 9.3. Spåret upptaget på grund av ett annat tågs försening
 - 9.4. Omlopp
 - 9.5. Anslutning
 - 9.6. Ytterligare undersökning behövs

- d) När det är möjligt ska förseningar tillskrivas en enda organisation, med beaktande av både ansvaret för orsaken till avbrottet och förmågan att återupprätta normala trafikförhållanden.
- e) Vid beräkningen av betalningar ska hänsyn tas till den genomsnittliga förseningen i tågtrafik med liknande punktlighetskrav.
- f) Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt delge järnvägsföretagen en beräkning av betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen. Denna beräkning ska omfatta alla försenade tåg inom en period av högst en månad.
- g) Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och bestämmelserna i artikel 50 åsidosätts, ska det i händelse av tvister avseende verksamhetsstyrningen finnas en metod för tvistlösning tillgänglig för ett skyndsamt avgörande av sådana ärenden. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.
- h) En gång per år ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra den årliga genomsnittliga tjänstekvalitetsnivå som uppnåtts av järnvägsföretagen på grundval av de viktigaste parametrarna som överenskommit för verksamhetsstyrningen.

5. Den tillfälliga nedsättningen av infrastrukturavgiften för ETCS-utrustade tåg, i enlighet med artikel 32.3, ska fastställas enligt följande:

För godstransport:

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rabatt	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %

För persontrafik:

År	2020	2021	2022	2023	2024
Rabatt	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %



↓ 2001/14/EG (anpassad)

BILAGA IX

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

⊗ (som avses i artikel 43) ⊗

↓ 2001/14/EG

1. Tågplanen ska upprättas en gång per kalenderår.
-

↓ 2002/844/EG artikel 1

2. Ändringarna av tågplanen ska ske vid midnatt den andra lördagen i december. Om en ändring eller justering genomförs efter vintern, framför allt för att, om så behövs, ta hänsyn till ändringar av tågplaner för regional passagerartrafik, ska detta ske vid midnatt den andra lördagen i juni och vid sådana andra tidpunkter mellan dessa datum som behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om andra datum och i så fall ska kommissionen informeras om detta, såvida det kan påverka internationell trafik.
-

↓ 2001/14/EG

⇒ ny

3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som ska införas i tågplanen får inte infalla tidigare än 12 månader innan planen börjar gälla.
 4. Senast 11 månader innan tågplanen börjar gälla ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta ⇒ infrastrukturförvaltare ⇐ ~~tilldelningsorgan i enlighet med artikel 15~~. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de senare processerna.
 5. Senast fyra månader efter det att tidsfristen för budgivning från sökande löpt ut ska infrastrukturförvaltaren utarbeta ett utkast till tågplan.
-

BILAGA X

Föreskriven bokföring som ska tillställas regleringsorganet

(som avses i artikel 56.8)

Den föreskrivna bokföring som ska tillhandahållas regleringsorganet enligt artikel 56.8 ska innehålla åtminstone följande element:

1. Separat redovisning

Den föreskrivna bokföringen, som ska lämnas av infrastrukturförvaltare och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika kategorier av järnvägstransport eller tar emot offentliga medel, ska

- a) inkludera separata resultat- och balansräkningar för verksamhet avseende godstrafik, persontrafik och infrastrukturförvaltning,
- b) ge detaljerad information om enskilda källor till och användningar av offentliga medel och andra former av ersättning på ett öppet och detaljerat sätt, inklusive en detaljerad granskning av företagens kassaflöden för att fastställa på vilket sätt dessa offentliga medel och andra former av ersättning har använts,
- c) inkludera kostnads- och vinstkategorier som gör det möjligt att avgöra huruvida korssubventioner mellan dessa olika aktiviteter har förekommit, i enlighet med regleringsorganets krav,
- d) innehålla information med en detaljeringsnivå som är tillräcklig enligt regleringsorganets bedömning avseende nödvändighet och proportionalitet,
- e) åtföljas av ett dokument i vilket det fastställs vilken metod som ska användas för att fördela kostnader mellan olika verksamheter.

Om det reglerade företaget utgör en del av en gruppstruktur ska föreskriven bokföring utarbetas för gruppen som helhet, och för varje dotterföretag. Vidare ska fullständiga uppgifter om betalningar mellan företag inkluderas i den föreskrivna bokföringen för att säkerställa att offentliga medel har använts på lämpligt sätt.

2. Övervakning av avgifter för tillträde till järnvägsspår

Föreskriven bokföring som ska överlämnas av infrastrukturförvaltare till regleringsorganen ska

- a) ange olika kostnadskategorier, och därvid i synnerhet tillhandahålla tillräcklig information om marginalkostnader/direkta kostnader för de olika tjänsterna eller grupperna av tjänster så att infrastrukturavgifter kan övervakas,
- b) tillhandahålla tillräcklig information så att det blir möjligt att övervaka individuella avgifter som betalats för tjänster (eller grupper av tjänster); om det krävs av regleringsorganet ska i denna information ingå data om volymer av

enskilda tjänster, priser för enskilda tjänster och sammanlagda intäkter för enskilda tjänster, som betalats av interna och externa kunder,

- c) ange kostnader och intäkter för enskilda tjänster (eller grupper av tjänster) med användning av relevant kostnadsmetod, enligt regleringsorganets krav, för att identifiera potentiellt konkurrenshämmande prissättning (korssubventioner, underprissättning och överprissättning).

3. Uppgifter om finansiella resultat

Föreskriven bokföring som ska överlämnas av infrastrukturförvaltare till regleringsorganen ska inkludera

- a) en redogörelse för finansiellt resultat,
- b) en utgiftssammanfattning,
- c) en sammanfattning av underhållsutgifter,
- d) en redovisning av driftskostnader,
- e) en resultaträkning,
- f) noter som ger utförligare information om och förklarar redovisningen när det är lämpligt.

4. Övriga frågor

För infrastrukturförvaltare ska den föreskrivna bokföringen granskas av en oberoende revisor. Revisorns rapport ska bifogas som bilaga till den föreskrivna bokföringen.

Den föreskrivna bokföringen ska innehålla resultaträkningar och balansräkningar och ska stämmas av mot företagets lagstadgade redovisning, och förklaringar ska ges för alla avstämningsposter.





BILAGA XI

Del A

Upphävda direktiv och en förteckning över deras senare ändringar (som avses i artikel 67)

Rådets direktiv 91/440/EEG
(EGT L 237, 24.8.1991, s. 25)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 1)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG
(EUT L 164, 30.4.2004, s. 164)

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

endast punkt B i bilagan

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG
(EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)

endast artikel 1

Rådets direktiv 95/18/EG
(EGT L 143, 27.6.1995, s. 70)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 26)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG
(EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)

endast artikel 29

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG
(EGT L 75, 15.3.2001, s. 29)

Kommissionens beslut 2002/844/EG
(EGT L 289, 26.10.2002, s. 30)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG
(EGT L 164, 30.4.2004, s. 44)

endast artikel 30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG
(EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)

endast artikel 2

Del B

Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning (som avses i artikel 67)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
91/440/EEG	1 januari 1993
95/18/EG	27 juni 1997
2001/12/EG	15 mars 2003
2001/13/EG	15 mars 2003
2001/14/EG	15 mars 2003
2004/49/EG	30 april 2006
2004/51/EG	31 december 2005
2006/103/EG	1 januari 2007
2007/58/EG	4 juni 2009

BILAGA XII

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 2.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1 första stycket	Artikel 1.1
		Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 2.2			Artikel 2.1
	Artikel 1.2		Artikel 2.2
		Artikel 1.3	Artikel 2.3
Artikel 2.3	Artikel 1.3	Artikel 1.4	Artikel 2.4
Artikel 2.4			Artikel 2.5
Artikel 3			Artikel 3.1–3.8
	Artikel 2 b och c		Artikel 3.9 och 3.10
		Artikel 2	Artikel 3.11–3.21
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5
Artikel 6.1 och 6.2			Artikel 6.1, 6.2
Artikel 9.4			Artikel 6.3
Artikel 6.1 andra stycket			Artikel 6.4
Artikel 6.3			Artikel 7.1
		Artiklarna 4.2 och 14.2	Artikel 7.2
Artikel 7.1, 7.3 och 7.4			Artikel 8.1, 8.2 och 8.3
		Artikel 6.1	Artikel 8.4
Artikel 9.1 och 9.2			Artikel 9.1 och 9.2

Artikel 10.3 och 10.3a

Artikel 10.3b

Artikel 10.3c och
10.3e

Artikel 10.3f

Artikel 10b

Artikel 10.5

Artikel 3

Artikel 4.1–4.4

Artikel 5

Artikel 6

Artikel 7

Artikel 8

Artikel 9

Artikel 4.5

Artikel 10

Artikel 11

Artikel 15

Artikel 5

Artikel 1.1 andra
stycket

Artikel 3

Artikel 4.1 och 4.3–
4.6

Artikel 6.2–6.5

Artikel 10.1 och 10.2
första, andra och
tredje styckena

Artikel 11.1, 11.2 och
11.3

Artikel 11.4

Artikel 11.5 och 11.6

Artikel 12

Artikel 13

Artikel 14

Artikel 15

Artikel 16

Artikel 17.1–17.4

Artikel 18

Artikel 19

Artikel 20

Artikel 21

Artikel 22

Artikel 23.1

Artikel 23.2 och 23.3

Artikel 24

Artikel 25

Artikel 26

Artikel 27

Artikel 28

Artikel 29

Artikel 30

Artikel 7	Artikel 31
Artikel 8	Artikel 32
Artikel 9	Artikel 33
Artikel 10	Artikel 34
Artikel 11	Artikel 35
Artikel 12	Artikel 36
Artikel 13	Artikel 38
Artikel 14.1 och 14.3	Artikel 39
Artikel 15	Artikel 40
Artikel 16	Artikel 41
Artikel 17	Artikel 42
Artikel 18	Artikel 43
Artikel 19	Artikel 44
Artikel 20.1, 20.2 och 20.3	Artikel 45.1, 45.2 och 45.3
	Artikel 45.4
Artikel 20.4	Artikel 45.5
Artikel 21	Artikel 46
Artikel 22	Artikel 47
Artikel 23	Artikel 48
Artikel 24	Artikel 49
Artikel 25	Artikel 50
Artikel 26	Artikel 51
Artikel 27	Artikel 52
Artikel 28	Artikel 53
Artikel 29	Artikel 54
Artikel 30.1	Artikel 55

		Artikel 30.2	Artikel 56.1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33.1, 33.2 och 33.3	Artikel 59
			Artikel 60
			Artikel 61
			Artikel 62
Artikel 11		Artikel 34	Artikel 63
Artikel 11a		Artikel 35.1, 35.2 och 35.3	Artikel 64
Artikel 10.9			Artikel 65
		Artikel 38	Artikel 66
			Artikel 67
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 68
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 69
			Bilaga I
Bilaga II			Bilaga II
		Bilaga II	Bilaga III
			Bilaga IV
	Bilaga		Bilaga V
		Bilaga I	Bilaga VI
			Bilaga VII
			Bilaga VIII
		Bilaga III	Bilaga IX
			Bilaga X