

**RÅDETS STÅNDPUNKT (EU) nr 8/2012 VID FÖRSTA BEHANDLINGEN**  
**inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättandet av ett gemensamt**  
**uropeiskt järnvägsområde (omarbetning)**

**Antagen av rådet den 8 mars 2012**

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 108 E/02)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-  
sätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de natio-  
nella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar <sup>(4)</sup>, rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag <sup>(5)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur <sup>(6)</sup> har ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar är nödvändiga bör dessa direktiv av tydlighetsskäl omarbetas och slås samman till en enda rättsakt.

(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.

(3) Effektiviteten i järnvägssystemet bör förbättras för att det ska kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad samtidigt som järnvägarnas speciella karaktär beaktas.

<sup>(1)</sup> EUT C 132, 3.5.2011, s. 99.

<sup>(2)</sup> EUT C 104, 2.4.2011, s. 53.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 8 mars 2012. Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).

<sup>(4)</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

<sup>(5)</sup> EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.

<sup>(6)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

(4) Medlemsstater som har en betydande andel järnvägstrafik till tredjeländer med samma spårvidd, men en annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät, bör kunna få ha särskilda driftsregler som säkerställer dels samordning mellan deras infrastrukturförvaltare och infrastrukturförvaltarna i de berörda tredjeländerna, dels sund konkurrens mellan järnvägsföretagen.

(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.

(6) I enlighet med medlemsstaternas bolagsrätt avseende kontrollorgan i privata aktieföretag, bör aktieägare i järnvägsföretag kunna begära förhandsgodkännande av sådana viktiga företagsledningsbeslut som förvärv, investeringar och strategier. Kontrollorganens befogenheter enligt medlemsstaternas bolagsrätt, t.ex. vad beträffar utnämning av styrelseledamöter, ska inte påverkas av detta direktiv.

(7) 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. Förutsatt att dessa separeringskrav uppfylls, att inga intressekonflikter uppstår och att den konfidentiella naturen hos kommersiellt känsliga uppgifter garanteras, bör infrastrukturförvaltare ha möjlighet att lägga ut vissa administrativa uppgifter på entreprenad, till exempel när det gäller att ta ut avgifter, på andra enheter än dem som är aktiva på marknaderna för järnvägstransporttjänster.

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

(9) 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.

- (10) 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.
- (11) Medlemsstaterna bör säkerställa att infrastrukturförvaltare och befintliga, offentligt ägda eller offentligt styrda järnvägsföretag ges en sund ekonomisk struktur med vederbörligt beaktande av unionens regler om statligt stöd. Detta påverkar inte medlemsstaternas befogenhet när det gäller planering och finansiering av infrastruktur.
- (12) Sökandena bör ges möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i verksamhetsplanen i fråga om den del som avser användning, tillhandahållande och utveckling av infrastruktur. Detta bör inte nödvändigtvis innebära att den verksamhetsplan som infrastrukturförvaltaren upprättat ska utlämnas i sin helhet.
- (13) Eftersom privata anslutningslinjer och sidospår, som till exempel sidospår och linjer i privata industrianläggningar, inte ingår i järnvägsinfrastruktur såsom den definieras enligt detta direktiv, ska förvaltare av dessa infrastrukturer inte omfattas av de skyldigheter som åläggs infrastrukturförvaltare enligt detta direktiv. Icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår ska emellertid säkerställas oavsett ägarstruktur i de fall dessa behövs för tillträde till anläggningar för tjänster som är grundläggande för tillhandahållandet av transporttjänster och betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund.
- (14) Medlemsstater bör kunna besluta att täcka utgifter för infrastrukturen genom andra medel än direkt statlig finansiering, som till exempel offentlig-privata partnerskap och finansiering av den privata sektorn.
- (15) Infrastrukturförvaltares räkenskaper bör vara i balans över en rimlig tidsperiod som, när den väl har fastställts, får överskridas under exceptionella omständigheter, som till exempel en omfattande och plötslig försämring av den ekonomiska situationen i en medlemsstat, som på ett betydande sätt påverkar trafikvolymen på dess infrastruktur eller omfattningen av tillgänglig offentlig finansiering.
- (16) Åtgärder bör vidtas för att öppna marknaden för att godstrafiken och i synnerhet de gränsöverskridande varutransporterna ska fungera effektivt.
- (17) 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.
- (18) Vid resor med mellanliggande stopp bör nya marknadsaktörer tillåtas ta upp och lämna av passagerare längs linjen för att säkerställa att sådan verksamhet blir ekonomiskt bärkraftig och för att potentiella konkurrenter inte ska missgynnas i förhållande till befintliga järnvägsföretag.
- (19) 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.
- (20) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg <sup>(1)</sup> 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 säkerställa att bestämmelserna i den förordningen är förenliga med principen om öppnandet av marknaden för internationell persontrafik för konkurrens.
- (21) 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 regleringsorganet ger sitt godkännande på grundval av en objektiv ekonomisk analys.
- (22) 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 lönsamhetskonsekvenserna för tjänster som ingår i avtalet om allmänna tjänster, inklusive konsekvenserna när det gäller nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som ingick avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpreiser, 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 bör i överensstämmelse med en sådan bedömning och det berörda

<sup>(1)</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

regleringsorganets beslut kunna 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.

- (23) 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.
- (24) Regleringsorganet bör fungera så att eventuella intressekonflikter och all eventuell inblandning i tilldelning av det aktuella avtalet om allmänna tjänster undviks. Regleringsorganets befogenheter 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.
- (25) För att investera i tjänster som använder specialiserad infrastruktur, såsom höghastighetslinjer, behöver sökande rättssäkerhet med tanke på de omfattande, långsiktiga investeringar som detta innebär.
- (26) 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.
- (27) För att säkerställa sund konkurrens mellan järnvägsföretag och garantera full öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till och tillhandahållande av tjänster bör en åtskillnad göras mellan tillhandahållandet av transporttjänster och driften av anläggningar för tjänster. Det är följaktligen nödvändigt att bedriva dessa två typer av verksamheter var för sig om tjänsteleverantören tillhör ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på nationell nivå på minst en av de marknader för järnvägstransporter av gods eller passagerare för vilka anläggningen används. Sådant oberoende bör inte medföra att det inrättas ett separat organ eller företag för anläggningarna för tjänster.
- (28) Gränsöverskridande överenskommelser mellan medlemsstater och tredjeländer bör på ömsesidig basis underlätta att lika villkor för marknadstillträde gäller för järnvägsföretag från unionen och från tredjeländer.
- (29) För att säkerställa pålitliga och tillfredsställande tjänster är det nödvändigt att järnvägsföretagen alltid uppfyller vissa krav avseende gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens.
- (30) För att skydda kunder och berörda tredjeparter är det av stor betydelse att säkerställa att järnvägsföretagen är försäkrade i tillräcklig omfattning för att täcka eventuellt civilrättsligt ansvar. Sådan ansvarsskyldighet vid olyckor bör även få täckas genom garantier som ställs av banker eller andra företag under förutsättning att dessa garantier ställs på marknadsmässiga villkor, inte utgör statligt stöd och inte innehåller inslag som är diskriminerande mot andra järnvägsföretag.
- (31) Ett järnvägsföretag bör även vara skyldigt att rätta sig efter nationell rätt och unionsrätt 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 med vederbörligt hänsynstagande till hälsa, sociala förhållanden och arbetstagares och konsumenters rättigheter på vissa linjesträckningar.
- (32) Förfarandena för tilldelning, bibehållande och ändring av tillstånd för järnvägsföretag bör tillåta insyn och överensstämma med principen om icke-diskriminering.
- (33) För att säkerställa insyn och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och tjänster på anläggningar för tjänster för samtliga järnvägsföretag bör all information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet.
- (34) Lämpliga system för tilldelning av kapacitet tillsammans med konkurrenskraftiga operatörer kommer att leda till en bättre balans mellan transportsätten.
- (35) Infrastrukturförvaltare bör ges incitament att sänka tillträdesavgifterna och kostnaderna för tillhandahållande av infrastruktur, till exempel bonusar för verkställande direktörer.
- (36) Den skyldighet medlemsstaterna har att säkerställa förverkligandet av infrastrukturförvaltarens prestandamål och intäkter på medellång och lång sikt genom en avtalsöverenskommelse mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren ska inte ha någon inverkan på medlemsstaternas behörighet i fråga om planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur.

- (37) Främjande av en optimal användning av järnvägsinfrastrukturen kommer att leda till minskade transportkostnader för samhället.
- (38) De metoder för kostnadsfördelning som fastställs av infrastrukturförvaltarna bör baseras på bästa tillgängliga kunskap om kostnadskausalitet och fördela kostnader mellan olika tjänster som järnvägsföretagen erbjuder och, i de fall detta är relevant, mellan olika slags järnvägsfordon.
- (39) 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.
- (40) Vid fastställande av uppräknings bör infrastrukturförvaltaren definiera de olika marknadssegmenten i de fall kostnaderna för tillhandahållande av transporttjänsterna, deras marknadspris eller behoven i fråga om tjänsternas kvalitet varierar avsevärt.
- (41) 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. Sådana system bör medge sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.
- (42) 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.
- (43) Genom systemen för tilldelning av kapacitet bör järnvägsföretagen ges klara och konsekventa ekonomiska signaler, så att de kan fatta rationella beslut.
- (44) Alla avgiftssystem sänder ekonomiska signaler till användare. Det är viktigt att dessa signaler till järnvägsföretagen är konsekventa, så att företagen kan fatta rationella beslut.
- (45) Rulljud som uppkommer på grund av bromsblock tillverkade med hjälp av gjutjärnsteknik som används på godsvagnar är en orsak till bulleremissioner som kan reduceras med hjälp av lämpliga tekniska lösningar. Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter bör huvudsakligen tillämpas med avseende på godsvagnar som inte uppfyller kraven i kommissionens beslut 2006/66/EG av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Rullande materiel — buller i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg <sup>(1)</sup>. I de fall differentiering av detta slag ger upphov till förlust av intäkter för infrastrukturförvaltaren ska detta inte påverka tillämpningen av unionens regler om statligt stöd.
- (46) I syfte att snabba på installeringen av European Train Control System (ETCS) i loken, bör infrastrukturförvaltarna få ändra avgiftssystemet genom en tillfällig differentiering med avseende på tåg som är utrustade med ETCS. Infrastrukturförvaltarna bör kunna se till att sådan differentiering inte medför förluster av intäkter.
- (47) För att ta hänsyn till användarnas, eller de potentiella användarnas, behov av infrastrukturkapacitet för att planera sin verksamhet, samt till kundernas och finansiärernas 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.
- (48) Det är önskvärt att ge järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren incitament att reducera driftsavbrott till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.
- (49) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att tillåta köpare av järnvägstjänster att delta direkt i förfarandet för tilldelning av kapacitet.
- (50) Det är viktigt att beakta verksamhetskraven för såväl sökande som för infrastrukturförvaltaren.
- (51) Det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt bör sökandes rimliga krav tillgodoses.
- (52) Kapacitetstilldelningsprocessen bör förhindra 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.
- (53) 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.
- (54) Eftersom olika användare och typer av användare ofta kommer att inverka olika på infrastrukturkapaciteten måste olika verksamheters behov avvägas på rätt sätt.

<sup>(1)</sup> EUT L 37, 8.2.2006, s. 1.

- (55) Transporttjänster som tillhandahålls enligt avtal med en offentlig myndighet kan behöva omfattas av särskilda regler för att säkerställa att de är intressanta för användarna.
- (56) I systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör hänsyn tas till effekten av ökande utnyttjande av infrastrukturkapacitet och i sista hand kapacitetsbrist.
- (57) 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.
- (58) För att säkerställa ett optimalt utfall 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.
- (59) 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 i kapacitetstilldelningsprocessen.
- (60) Brist på information om andra järnvägsföretags önskemål och om begränsningar inom systemet kan göra det svårt för järnvägsföretag att optimera sina ansökningar om infrastrukturkapacitet.
- (61) 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.
- (62) Det är viktigt att minimera den snedvridning av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller mellan transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.
- (63) 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.
- (64) Investeringar i järnvägsinfrastruktur är nödvändiga, och avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastruktur-förvaltare incitament att göra lämpliga investeringar ekonomiskt attraktiva.
- (65) 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 kostnadsfaktorerna i driften av infrastrukturen.
- (66) 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.
- (67) 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.
- (68) 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.
- (69) Järnvägsinfrastruktur är ett naturligt monopol. Det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastrukturförvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.
- (70) Utvecklingen av järnvägstransporterna bör uppnås bl.a. genom att de tillgängliga unionsinstrumenten används, dock utan att redan fastställda prioriteringar åsidosätts.
- (71) Rabatter som beviljas järnvägsföretag bör stå i relation till faktiska administrativa kostnadsbesparingar, särskilt besparingar avseende transaktionskostnader. Rabatter kan också beviljas för att främja effektiv infrastruktur-användning.
- (72) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör ges incitament att minimera störningar i trafik på järnvägsnätet.
- (73) Tilldelningen av kapacitet är förbunden med en kostnad för infrastrukturförvaltaren och det bör krävas betalning för denna kostnad.
- (74) 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. Ett sådant regleringsorgan ska ha rätt att se till att dess begäran om information liksom dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner.

- (75) Regleringsorganets finansiering bör garantera dess oberoende och bör ske antingen genom statsbudgeten eller genom att obligatoriska avgifter tas ut från sektorn under iakttagande av principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet.
- (76) 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.
- (77) I syfte att beakta järnvägsmarknadens utveckling bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på tekniska ändringar i fråga om den information som ska tillhandahållas av det företag som ansöker om tillstånd, om förteckningen över förseningsklasser, om tidsplanen för tilldelningsförfarandet, och om den bokföringsinformation som ska ges till regleringsorganet. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, även på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt.
- (78) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>(1)</sup>.
- (79) Eftersom 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 kan 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 de därför, till följd av deras transnationella konsekvenser, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (80) 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 i detta direktiv som är i huvudsak oförändrade i jämförelse med de tidigare direktiven följer av de direktiven.
- (81) De medlemsstater som saknar järnvägsnät och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om de var tvungna att införliva och genomföra kapitlen II och IV i detta direktiv. Sådana medlemsstater bör därför undantas från den skyldigheten.
- (82) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning<sup>(2)</sup> uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i unionens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (83) Detta direktiv bör inte påverka de tidsfrister som fastställs i bilaga IX del B, inom vilka medlemsstaterna ska uppfylla tidigare direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### KAPITEL I

#### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

##### Artikel 1

#### Syfte och tillämpningsområde

##### 1. Detta direktiv fastställer

- a) de regler som ska tillämpas på förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och på järnvägstransporter utförda av järnvägsföretag som är etablerade eller kommer att etableras i en medlemsstat, som anges i kapitel II.
- 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.
- 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.

<sup>(1)</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>(2)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

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

## Artikel 2

### Undantag från tillämpningsområdet

1. Kapitel II ska inte tillämpas på järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik på lokala och regionala fristående järnvägsnät för transporttjänster på järnvägsinfrastruktur eller på järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortsjärnvägstjänster.

Utan hinder av första stycket ska artiklarna 4 och 5 tillämpas när ett sådant järnvägsföretag står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller en annan enhet som utför eller integrerar andra järnvägstransporttjänster än stads- eller förortstrafik eller regional trafik. Även artikel 6 ska tillämpas på ett sådant järnvägsföretag när det gäller förhållandet mellan järnvägsföretaget och det företag eller den enhet som direkt eller indirekt kontrollerar det.

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

- a) Företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur.
- b) Företag som enbart tillhandahåller persontransporter i stads- eller förortstrafik på järnväg.
- c) Företag som enbart tillhandahåller regional godstrafik.
- d) Företag som enbart utför godstrafik på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 8 och 13 samt 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.

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

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion från tillämpningen av artikel 8.3 och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. I enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 ska kommissionen besluta huruvida sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse med beaktande av längden på det aktuella nätet, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas.

5. Medlemsstaterna får från tillämpningen av artikel 31.5 undanta fordon som går i trafik eller är avsedda att gå i trafik från och till tredjeländer och som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät.

6. Medlemsstaterna får besluta om andra tidsperioder och -frister för tidsplanen för tilldelning av kapacitet än de som avses i artikel 43.2, bilaga VI punkt 2 b och bilaga VII punkterna 3, 4 och 5 för tåglägen för trafik som ska fastställas i samarbete med infrastrukturförvaltarna i tredjeländer som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät.

7. Medlemsstaterna får besluta att offentliggöra det ramverk och de regler för fastställande och uttag av avgifter som specifikt ska gälla för internationell godstrafik till och från tredjeländer på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät med andra instrument och tidsfrister än dem som föreskrivs i artikel 29.1, om detta krävs för att säkerställa sund konkurrens.

8. Medlemsstaterna får från tillämpningen av kapitel IV undanta järnvägsinfrastruktur som har en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät, och som förbinder gränsstationer i en medlemsstat med ett tredjelands territorium.

9. Med undantag av artiklarna 6.1, 6.4, 10, 11, 12 och 28 ska detta direktiv inte tillämpas på företag vars verksamhet på järnväg är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom undervattenstunnlar och transportverksamhet i form av pendeltrafiktjänster genom sådana tunnlar.

10. Medlemsstaterna får från tillämpningen av kapitel II, utom artikel 14, och av kapitel IV i detta direktiv undanta varje transitförbindelse med järnväg genom unionen.

## Artikel 3

## Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

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.
3. *järnvägsinfrastruktur*: de anläggningar som finns förtecknade i bilaga I.
4. *internationell godstrafik*: transporttjänst med tåg som passerar minst en medlemsstats gräns; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagnar grupper får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.
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.
6. *stads- och förortstrafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storstadsregion, inklusive gränsöverskridande storstadsregioner, samt transportbehov mellan en sådan stadskärna eller storstadsregion och omgivande områden.
7. *regional trafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven i en region, inklusive gränsöverskridande regioner.
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.
9. *anläggningar för tjänster*: installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som delvis eller helt särskilt iordningställts, för att medge tillhandahållande av en eller flera av de tjänster som avses i bilaga II, punkterna 2–4.
10. *tjänsteleverantör*: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som avses i bilaga II, punkterna 2–4.
11. *gränsöverskridande överenskommelse*: varje överenskommelse mellan två eller flera medlemsstater eller mellan medlemsstater och tredjeländer som syftar till att underlätta tillhandahållandet av gränsöverskridande järnvägstrafik.
12. *tillstånd*: en auktorisation som utfärdats av en tillståndsmyndighet till ett företag, enligt vilken dess kapacitet att i egenskap av järnvägsföretag tillhandahålla järnvägstransporttjänster erkänns; denna kapacitet kan vara begränsad till utförande av särskilda slags transporttjänster.
13. *tillståndsmyndighet*: det organ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd inom en medlemsstat.
14. *avtalsöverenskommelse*: en överenskommelse eller, i tillämpliga delar, ett arrangemang inom ramen för administrativa åtgärder eller regleringsåtgärder.
15. *rimlig vinst*: avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk, inbegripet beträffande intäkter, eller frånvaron av sådan risk som tjänsteleverantören löper och ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella sektorn under de senaste åren.
16. *tilldelning*: tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet av en infrastrukturförvaltare.
17. *sökande*: ett järnvägsföretag eller en internationell sammanlutning av järnvägsföretag eller 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.
18. *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.
19. *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".

20. *samordning*: det förfarande genom vilket infrastrukturförvaltaren och sökande ska försöka finna en lösning på situationer där det finns konkurrerande ansökningar om infrastrukturkapacitet.
21. *ramavtal*: en rättsligt bindande allmän överenskommelse enligt offentliga eller privata rättsliga 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 tågplanepriod.
22. *infrastrukturkapacitet*: möjlighet att planera begärda tåglägen för en del av infrastrukturen under en viss period.
23. *järnvägsnät*: hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare.
24. *beskrivning av järnvägsnät*: en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgifter och tilldelning av kapacitet, inbegripet annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.
25. *tågläge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss period.
26. *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.

## KAPITEL II

### UTVECKLING AV UNIONENS JÄRNVÄGAR

#### AVSNITT 1

#### **Förvaltningsmässigt Oberoende**

##### Artikel 4

#### **Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares oberoende ställning**

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

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

#### 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, oavsett 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 investerings- och finansieringsprogram. Sådana planer ska utformas i syfte att uppnå ekonomisk jämvikt i företagen och övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål för verksamheten. De ska också ange medlen för hur dessa mål ska uppnås.

3. Med beaktande av de allmänna politiska riktlinjer som utfärdas av varje medlemsstat och med hänsyn till nationella planer och kontrakt (som kan vara fleråriga) inklusive investerings- och finansieringsplaner, ska järnvägsföretag särskilt ha frihet att

- a) fastställa sin interna organisation utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 7, 29 och 39,
- b) styra utbudet och marknadsföringen av tjänster och bestämma priserna för tjänsterna,
- c) fatta beslut om personal, tillgångar och upphandling,
- d) utöka sin marknadsandel, utveckla ny teknologi och nya tjänster och införa nya driftsmetoder,
- e) etablera ny verksamhet inom områden som har anknytning till järnvägsmarknaden.

Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007.

## AVSNITT 2

**Särskiljande av Förvaltningen av Infrastrukturen Från Transportverksamheten och av Olika Typer av Transportverksamheter**

## Artikel 6

**Särredovisning**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar upprättas 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 klart avgränsade avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen och transporttjänster ska förvaltas av separata enheter.

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 i enlighet med artikel 7 i förordning (EC) nr 1370/2007 i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

4. Bokföringen för de olika verksamhetsområdena som avses i punkterna 1 och 3 ska ske på ett sätt som medger övervakning av förbudet mot överföring av allmänna medel från ett verksamhetsområde, för vilket de utbetalats, till ett annat.

## Artikel 7

**Oberoende i fråga om en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de väsentliga uppgifter som är rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av anförtrons organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av organisatoriska strukturer ska det kunna påvisas att detta mål uppnåtts.

Med väsentliga uppgifter avses

- a) beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen, och
- b) beslutsfattande avseende uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställande och uppbörd av avgifterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 29.1.

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

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, till sin juridiska form och med avseende på organisation eller beslutsfattande, ska de uppgifter som avses i avsnitt 2 och 3 i kapitel IV utföras av ett avgiftsorgan respektive av ett tilldelningsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag till sin juridiska form och med avseende på organisation och beslutsfattande.

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

## AVSNITT 3

**Förbättring av det finansiella läget**

## Artikel 8

**Finansiering av infrastrukturförvaltaren**

1. Medlemsstaterna ska utveckla sin nationella järnvägsinfrastruktur med beaktande av, när så är nödvändigt, unionens allmänna behov, inklusive behovet att samarbete med angränsande tredjeländer. För detta ändamål ska de senast den ... (\*) offentliggöra en indikativ strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen i syfte att tillgodose framtida rörlighetsbehov vad beträffar underhåll, förnyelse och utveckling av infrastrukturen på grundval av en hållbar finansiering av järnvägssystemet. Den 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, i enlighet med artikel 3 led 2, infrastrukturens storlek och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar. Medlemsstaterna får besluta att finansiera dessa investeringar på annat sätt än genom direkt statlig finansiering.

3. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av den berörda medlemsstaten och med beaktande av den strategi som avses i punkt 1 och den finansiering som medlemsstaterna bidrar med enligt punkt 2, ska infrastrukturförvaltaren anta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsprogram. Planen ska utformas så att den säkerställer en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, liksom 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 kända sökande och, på deras egen

(\*) Två år efter ikraftträdandet av detta direktiv.

begäran, också potentiella sökande får tillgång till den relevanta informationen och ges möjlighet att ge sina synpunkter när det gäller innehållet i verksamhetsplanen i fråga om villkoren för tillträde och användning, samt arten, tillhandahållandet och utvecklingen av infrastrukturen innan planen fastställs av infrastrukturförvaltaren.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att, under normala verksamhetsförhållanden och över en rimlig period som inte får överskrida den tillämpningsperiod för avtalsöverenskommelsen som avses i artikel 30.2, en infrastrukturförvaltares räkenskaper är balanserade, så att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet och statlig och privat finansiering, inbegripet förskottsbetalningar från staten i förekommande fall, åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen, inbegripet återanskaffning och förstärkning av tillgångar.

Utan att det påverkar ett eventuellt långsiktigt mål enligt vilket användarna ska täcka infrastrukturkostnaderna för alla transportslag på grundval av en intermodal rättvis och icke-diskriminerande konkurrens mellan transportslagen, 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.

#### Artikel 9

##### Öppenhet i fråga om skuldlättnader

1. Utan att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd ska medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget 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 får medlemsstaterna kräva att en särskild återbetalningsenhet upprättas inom räkenskapsavdelningarna i sådana järnvägsföretag.

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

3. Punkterna 1 och 2 gäller endast för skulder, eller räntor på dessa, som de offentligt ägda eller styrda järnvägsföretagen har ådragit sig senast vid tidpunkten för öppnandet av marknaden för alla eller en del av järnvägstransporttjänsterna i de berörda medlemsstaterna och i alla händelser senast den 15 mars

2001 eller dagen för anslutningen till unionen för de medlemsstater som anslöt sig till unionen efter det datumet.

#### AVSNITT 4

### Tillgång till järnvägsinfrastruktur och till järnvägstjänster

#### Artikel 10

##### Villkor för tillgång till järnvägsinfrastruktur

1. Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransporttjänster. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder kusthamnar och inlandshamnar och andra anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II, och till infrastruktur som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund

2. Järnvägsföretag ska beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen 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. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.

3. 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 befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater.

4. På grundval av erfarenheter hos regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom den arbetsgrupp som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera förandet och kriterierna för tillämpningen av punkt 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

#### 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 bestämelseplats vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmänna tjänster som är förenliga med unionsrätten. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid någon station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, såvida inte utövat 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

- 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.

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

- 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.

4. På grundval av de erfarenheter som regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag gör och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom den arbetsgrupp som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer inom samma medlemsstatstat längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befordra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats före den 4 december 2007 genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i unionsrätten. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i 15 år, beroende på vilket som är kortast.

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

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 omfattas av 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 omfattas av denna myndighets behörighet.

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 iakttä 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.

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 tillhandahålla kommissionen dessa uppgifter.

5. På grundval av erfarenheterna från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av verksamheten i den arbetsgrupp som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta bestämmelser om de närmare villkoren för förfaranden och kriterier som ska gälla för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

#### Artikel 13

##### Villkor för tillträde till tjänster

1. Infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaket av tillträdes-tjänster som anges i punkt 1 i bilaga II.

2. Tjänsteleverantörer ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla järnvägsföretagen de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.

3. För att garantera full öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till de anläggningar för tjänster som avses i bilaga II punkt 2 a, b, c och f och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar när tjänsteleverantören för en sådan anläggning för tjänster står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på de nationella marknader för järnvägstransporttjänster för vilka anläggningen används, ska tjänsteleverantörerna för dessa anläggningar för tjänster vara organiserade på ett sådant sätt att de i organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutsfattande är oberoende i förhållande till detta organ eller företag. Detta oberoende ska inte medföra att det inrättas ett separat organ eller företag för anläggningar för tjänster och får uppfyllas genom inrättandet av separata avdelningar inom ett enda företag.

För alla anläggningar för tjänster som avses i bilaga II punkt 2 ska tjänsteleverantören och detta organ eller företag ha separata räkenskaper, inbegripet separata balansräkningar och resultaträkningar.

Om verksamheten vid anläggningen för tjänster bedrivs av en infrastrukturförvaltare eller om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av en infrastrukturförvaltare ska uppfyllandet av dessa krav anses ha blivit visat genom att bestämmelserna i artikel 7 uppfylls.

4. Järnvägsföretags begäran om tillträde till och tillhandahållande av tjänster inom anläggningen för tjänster får avslås endast om det finns praktiskt möjliga alternativ som gör det möjligt för dem att bedriva den berörda gods- eller persontrafiken på samma eller alternativa linjer under ekonomiskt

godtagbara förhållanden. Detta innebär inte att tjänsteleverantörer måste investera i resurser eller faciliteter för att tillgodose alla ansökningar från järnvägsföretagens sida

Om järnvägsföretags begäran gäller tillträde till eller tillhandahållande av tjänster inom en anläggning för tjänster som förvaltas av en tjänsteleverantör enligt punkt 3, ska tjänsteleverantören motivera beslutet att avslå begäran och visa att det finns ett praktiskt möjligt alternativ i andra anläggningar.

5. Om intressekonflikter uppstår ska en tjänsteleverantör för en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II sträva efter att tillmötesgå alla önskemål så långt det är möjligt. Om inget praktiskt möjligt alternativ är tillgängligt och det samtidigt inte är möjligt att tillgodose alla ansökningar om kapacitet för den berörda anläggningen på grundval av påvisade behov, får sökanden rikta ett klagomål till det regleringsorgan som avses i artikel 55, som ska behandla ärendet och vid behov se till att en lämplig del av kapaciteten tilldelas denna sökande.

6. Om en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II inte har varit i bruk under minst tre på varandra följande år och järnvägsföretag för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för tillträde till denna anläggning för tjänster på grundval av påvisade behov, ska dess ägare offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan leasas eller hyras som anläggning för järnvägstjänster, om inte tjänsteleverantören för denna anläggning för tjänster visar att en pågående omlägningsprocess hindrar att den används av något järnvägsföretag.

7. Om tjänsteleverantören framställer några av de tjänster som avses i punkt 3 i bilaga II ska dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

8. Järnvägsföretagen kan, som extra tjänster, begära ytterligare tjänster som avses i punkt 4 i bilaga II, från infrastrukturförvaltaren eller från andra tjänsteleverantörer. Tjänsteleverantören är inte skyldig att tillhandahålla dessa tjänster. Om tjänsteleverantören beslutar att erbjuda några av dessa tjänster till andra, ska han på begäran tillhandahålla dem till järnvägsföretagen på ett icke-diskriminerande sätt.

9. På grundval av regleringsorganens och tjänsteleverantörernas erfarenheter och på grundval av verksamheten inom de arbetsgrupper som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare specificera förfarandena och kriterierna för tillgång till de tjänster som tillhandahålls i de anläggningar för tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

## AVSNITT 5

**Gränsöverskridande Överenskommelser**

## Artikel 14

**Allmänna principer för gränsöverskridande överenskommelser**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att bestämmelserna i gränsöverskridande överenskommelser inte diskriminerar mellan järnvägsföretag eller begränsar järnvägsföretags frihet att bedriva gränsöverskridande trafik.

2. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen varje gränsöverskridande överenskommelse senast den ... (\*) när det gäller överenskommelser som ingåtts före detta datum och innan de ingås när det gäller nya eller reviderade överenskommelser mellan medlemsstater. Kommissionen ska avgöra om sådana överenskommelser överensstämmer med unionsrätten inom nio månader efter anmälan när det gäller överenskommelser som ingåtts före den ... (\*\*) och inom fyra månader efter anmälan när det gäller nya eller reviderade överenskommelser mellan medlemsstater. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

3. Utan att det påverkar behörighetsfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna, i enlighet med unionsrätten, ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sin avsikt att inleda förhandlingar om och att ingå nya eller reviderade gränsöverskridande överenskommelser mellan medlemsstater och tredjeländer

4. Om kommissionen inom två månader efter mottagandet av anmälan från en medlemsstat om avsikten att inleda de förhandlingar som avses i punkt 2 konstaterar att förhandlingarna hotar att undergräva målen för unionens pågående förhandlingar med de berörda tredjeländerna och/eller leda till en överenskommelse som är oförenlig med unionsrätten ska den underrätta medlemsstaten om detta.

Medlemsstaterna ska fortlöpande underrätta kommissionen om sådana förhandlingar och, när så är lämpligt, bjuda in kommissionen att delta som observatör.

5. Medlemsstaterna ska vara bemyndigade att tillfälligt tillämpa och/eller ingå nya eller reviderade gränsöverskridande överenskommelser med tredjeländer, förutsatt att de är förenliga med unionsrätten och inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens transportpolitik. Kommissionen ska anta sådana beslut om bemyndigande. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

(\*) Sex månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.

(\*\*) Ikraftträdandet av detta direktiv.

## AVSNITT 6

**Kommissionens Övervakningsuppgifter**

## Artikel 15

**Marknadsövervakningens omfattning**

1. Kommissionen ska vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska och ekonomiska förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen för unionens järnvägstransporter.

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, utvecklingen i fråga om järnvägstransporttjänsters priser och kvalitet, järnvägstransporttjänster som omfattas av avtal om allmän trafik, tillståndsgivning samt graden av harmonisering mellan medlemsstaterna.

4. Kommissionen ska en gång vartannat år rapportera till Europaparlamentet och rådet om

- a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik,
- b) grundförutsättningarna, däribland för kollektivtrafik på järnväg,
- c) läget för unionens järnvägsnät,
- d) utnyttjandet av tillträdesrätt,
- e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,
- f) begränsningar i infrastrukturen,
- g) behovet av lagstiftning.

5. För kommissionens marknadsövervakning ska medlemsstaterna på årlig basis tillhandahålla kommissionen nödvändig information om användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn.

6. Kommissionen får anta åtgärder för att säkerställa enhetligheten i rapporteringsskyldigheterna för medlemsstaterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

## KAPITEL III

## TILLSTÅND FÖR JÄRNVÄGSFÖRETAG

## AVSNITT 1

**Tillståndsmyndighet**

## Artikel 16

**Tillståndsmyndighet**

Varje medlemsstat ska utse en tillståndsmyndighet som ska ansvara för utfärdande av tillstånd och för att de åligganden som följer av detta kapitel uppfylls.

Tillståndsmyndigheten ska inte själv tillhandahålla järnvägstransporttjänster och ska vara oberoende i förhållande till företag och enheter som tillhandahåller sådana tjänster.

## AVSNITT 2

**Villkor för Erhållande av Tillstånd**

## Artikel 17

**Allmänna krav**

1. Ett järnvägsföretag ska vara berättigat att ansöka om tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat.

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

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

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

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

5. Kommissionen får anta åtgärder för att närmare specificera användningen av en gemensam mall för tillstånd och, om så behövs för att säkerställa en sund och effektiv konkurrens på marknaderna för järnvägstransport, närmare specificera förfarandet för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

## Artikel 18

**Villkor för erhållande av ett tillstånd**

Ett företag som ansöker om tillstånd ska innan dess verksamhet 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.

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

## Artikel 19

**Krav avseende gott anseende**

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

a) inte har dömts för allvarliga brott, inklusive brott på det ekonomiska området,

b) inte har försatts i konkurs,

c) inte har dömts för allvarliga överträdelser av särskild lagsiftning som är tillämplig på transporter,

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

## Artikel 20

**Krav avseende ekonomisk förmåga**

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

2. Tillståndsmyndigheten ska kontrollera den ekonomiska förmågan särskilt med hjälp av ett järnvägsföretags årsredovisning eller, när det gäller företag som ansöker om tillstånd men inte kan förete årsredovisningar, med hjälp av årets balansräkning. Varje företag som ansöker om tillstånd ska lämna åtminstone den information som anges i bilaga III.

3. Tillståndsmyndigheten ska inte anse att ett företag som ansöker om tillstånd uppfyller kraven på ekonomisk förmåga om det som en följd av sin verksamhet har betydande skulder för skatter och sociala avgifter.

4. Tillståndsmyndigheten får begära att en revisionsberättelse och lämpliga handlingar som upprättats av en bank, sparbank, räkenskapsförare eller auktoriserad revisor överlämnas. Dessa handlingar ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga III.

5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar i bilaga III. Bilaga III får således ändras för att specificera eller komplettera den information som ska lämnas av företag som ansöker om tillstånd mot bakgrund av de erfarenheter som tillståndsmyndigheten vunnit eller utvecklingen på järnvägsmarknaden

#### Artikel 21

##### Krav på yrkesmässig kompetens

Kraven på yrkesmässig kompetens är uppfyllda då det företag 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.

#### Artikel 22

##### Krav avseende täckande av civilrättsligt ansvar

Utan att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd och i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget, ska ett järnvägsföretag vara tillräckligt försäkrat eller ha garantier på marknadsvillkor för att enligt nationell och internationell lagstiftning täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor, särskilt avseende passagerare, bagage, gods, post eller tredje part.

#### AVSNITT 3

##### Tillståndets giltighet

#### Artikel 23

##### Rumslig och tidsmässig giltighet

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

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.

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

#### Artikel 24

##### Tillfälligt tillstånd, godkännande, tillfällig indragning och återkallelse

1. I fall då det föreligger allvarliga tvivel med avseende på huruvida ett järnvägsföretag som tillståndsmyndigheten har beviljat tillstånd efterlever kraven 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.

2. När 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, när 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 omorganiseras, förutsatt att säkerheten inte äventyras. Ett tillfälligt tillstånd får emellertid inte vara giltigt längre än sex månader från den dag det beviljades.

4. Om ett järnvägsföretag har avbrutit 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.

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 en sammanslagning eller ett 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 återinges till tillståndsmyndigheten för omprövning.

7. Tillståndsmyndigheten får inte tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller liknande förfarande 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.

8. Om en tillståndsmyndighet utfärdar, tillfälligt drar in, återkallar eller ändrar ett tillstånd ska den omedelbart informera Europeiska järnvägsbyrån om detta. Europeiska järnvägsbyrån ska omedelbart informera tillståndsmyndigheterna i de andra medlemsstaterna.

## Artikel 25

**Förfarande för meddelande av tillstånd**

1. Förfarandena för meddelande av tillstånd ska offentliggöras av den berörda medlemsstaten, som ska informera kommissionen 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 III, har ingetts. Tillståndsmyndigheten ska beakta all tillgänglig information. Beslutet ska utan dröjsmål meddelas till det företag 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.

## KAPITEL IV

**UTTAG AV AVGIFTER FÖR UTNYTTJANDE AV JÄRNVÄGS-INFRASTRUKTUR OCH TILLDELNING AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURKAPACITET**

## AVSNITT 1

**Allmänna principer**

## Artikel 26

**Effektivt utnyttjande av infrastrukturkapacitet**

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

## Artikel 27

**Beskrivning av järnvägsnätet**

1. Infrastrukturförvaltare ska efter samråd med berörda parter 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 på infrastrukturförvaltarens webbplats och tillgängligt via en gemensam webbplats. Den webbplatsen ska upprättas av infrastrukturförvaltare inom ramen för deras samarbete i enlighet med artiklarna 37 och 40.

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken art av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag, och den ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska även innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga IV.

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

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

## Artikel 28

**Överenskommelser mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare**

Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter ska i enlighet med offentligt rättsliga eller civilrättsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskommelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskommelser ska vara icke-diskriminerande och medge insyn, i enlighet med detta direktiv.

## AVSNITT 2

**Infrastrukturavgifter och Avgifter för Tjänster**

## 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.

Med beaktande av detta villkor ska medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera sådan behörighet till infrastrukturförvaltare.

Medlemsstaterna ska säkerställa att beskrivningen av järnvägsnätet omfattar ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter eller hänvisas till en webbplats där detta ramverk och dessa regler offentliggörs.

Infrastrukturförvaltare ska fastställa och uppbära avgiften för utnyttjande av infrastruktur i enlighet med de fastställda ramarna och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.

Utan att det påverkar det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4, och förutsatt att det rör sig om en rättighet som direkt och grundlagsenligt har tilldelats före den ... (\*), får det nationella parlamentet granska och vid behov se över nivån på de avgifter som infrastrukturförvaltare har fastställt. Vid en sådan eventuell översyn ska man se till att avgifterna är förenliga med detta direktiv liksom med ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.

2. Med undantag för de speciella arrangemang som avses i artikel 32.3 ska infrastrukturförvaltare säkerställa att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

(\*) Två år före ikraftträdandet av detta direktiv.

3. 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.

4. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahållit.

#### Artikel 30

##### Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Infrastrukturförvaltarna ska ges incitament att, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och upprätthållande och förbättring av kvaliteten på infrastruktur tjänsten, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifter.

2. Utan att det påverkar medlemsstaternas befogenheter när det gäller planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur och i tillämpliga fall principen om budgetens ettårighet ska medlemsstaterna säkerställa att en avtalsöverenskommelse, som uppfyller de grundläggande principer och parametrar som anges i bilaga V, ingås mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren för en period på minst tre år.

Medlemsstaterna ska säkerställa att avtalsöverenskommelser som är i kraft den ... (\*) ändras för att anpassas till detta direktiv när de förnyas, dock senast den ... (\*\*).

3. Medlemsstaterna ska genomföra de incitament som avses i punkt 1 genom den avtalsöverenskommelse som avses i punkt 2 eller genom regleringsåtgärder eller genom en kombination av incitament för att minska kostnaderna i avtalsöverenskommelsen och avgiftsnivån genom regleringsåtgärder.

4. Om medlemsstaterna beslutar att genomföra de incitament som avses i punkt 1 genom regleringsåtgärder ska detta bygga på en analys av de kostnadsminskningar som går att uppnå. Detta ska inte påverka regleringsorganets befogenheter att se över de avgifter som avses i artikel 56.

5. Villkoren i den avtalsöverenskommelse som avses i punkt 2 och de betalningsvillkor som överenskommit för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren ska avtalas i förväg och gälla hela kontraktstiden.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att de sökande och, på deras begäran, potentiella sökande informeras av den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren och att de ges möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i avtalsöverenskommelsen innan det undertecknas. Avtalsöverenskommelsen ska offentliggöras inom en månad efter det att den har ingåtts.

(\*) Detta direktivs ikraftträdande.

(\*\*) Tre år efter detta direktivs ikraftträdande.

Infrastrukturförvaltaren ska sörja för att bestämmelserna i avtalsöverenskommelsen är förenliga med bestämmelserna i avtalsöverenskommelsen och verksamhetsplanen.

7. Infrastrukturförvaltare ska upprätta och föra ett register över de tillgångar de är ansvariga att förvalta, vilket ska användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta dessa. Detta ska åtföljas av närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

8. Infrastrukturförvaltare ska fastställa en metod för hur kostnader ska fördelas. Medlemsstaterna får kräva godkännande i förväg. Metoden ska uppdateras med jämna mellanrum på grundval av bästa internationella praxis.

#### 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 ska kräva att infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören tillhandahåller regleringsorganet all nödvändig information om de avgifter som tas ut för att göra det möjligt för regleringsorganet att utföra sina uppgifter enligt artikel 56. Infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören ska i detta avseende kunna visa 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 tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

Före den ... (\*\*\*) ska kommissionen anta bestämmelser som anger vilken metod som används för att beräkna den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Infrastrukturförvaltaren får besluta att gradvis anpassa sig till den metod som avses i punkt 4 under en period av högst fem år efter den ... (\*\*\*)

4. En extra avgift får inbegripas i de infrastrukturavgifter som avses i punkt 3 för att visa att det föreligger en brist på kapacitet i fråga om identifierbara delar av infrastrukturen under perioder av överbelastning.

(\*\*\*) 36 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.

5. De infrastrukturavgifter som avses i punkt 3 får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för miljöpåverkan som driften av tåg förorsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

På grundval av de erfarenheter som infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, regleringsorgan och behöriga myndigheter har gjort, och med erkännande av befintliga system avseende bullerdifferentiering, får kommissionen anta genomförandeåtgärder med angivande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter, inbegripet den tidsperiod under vilken det ska gälla, och som möjliggör differentiering av infrastrukturavgifterna för att när det är lämpligt beakta känsligheten i det område som påverkas av buller, särskilt när det gäller storleken på den befolkning som påverkas samt den tågsammansättning som har konsekvenser för bullernivån. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Uttag av miljökostnader som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren får ske endast under förutsättning att sådana uttag tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten.

Om uttag av miljökostnader leder till extra intäkter ska medlemsstaterna besluta hur dessa intäkter ska användas.

Medlemsstaterna ska se till att erforderliga uppgifter sparas och att miljöavgifternas ursprung och tillämpningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska på begäran tillhandahålla kommissionen dessa uppgifter.

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

7. Den avgift som tas ut för det tillträde till järnvägsspår inom anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II och tillhandahållandet av tjänster i dessa anläggningar får inte överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten, plus en rimlig vinst.

8. Om de tjänster som i punkterna 3 och 4 i bilaga II anges som tilläggstjänster eller extra tjänster endast tillhandahålls av en leverantör får den avgift som tas ut för denna tjänst inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, plus en rimlig vinst.

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

10. Tjänsteleverantören vid anläggningen för tillhandahållande av de tjänster som anges i punkterna 2, 3 och 4 i bilaga II ska förse infrastrukturförvaltaren med den information om avgifter som ska inkluderas i beskrivningen av järnvägsnätet eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format i enlighet med artikel 27.

#### Artikel 32

##### Undantag från principerna för avgifter

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

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.

Innan medlemsstaterna fastställer sådana uppräknings ska de se till att infrastrukturförvaltarena utvärderar huruvida dessa är relevanta för specifika marknadssegment och överväga åtminstone de par som förtecknas i punkt 1 i bilaga VI samt beakta de relevanta paren. Den förteckning över marknadssegment som fastställs av infrastrukturförvaltarena ska innehålla åtminstone följande tre segment: godstransporter, persontransporter inom ramen för ett avtal om allmän trafik och övriga persontransporter.

Infrastrukturförvaltarena får ytterligare särskilja marknadssegment enligt de transporterade varorna eller personerna

Även marknadssegment där järnvägsföretag för närvarande inte är verksamma, men där de kan tillhandahålla tjänster under avgiftssystemets giltighetstid ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren får inte införa någon uppräkning i avgiftssystemet för dessa marknadssegment.

Förteckningen över marknadssegment ska offentliggöras i beskrivningen av järnvägsnätet och ska ses över minst vart femte år.

2. Infrastrukturförvaltarena får för sådana godstransporter från och till tredjeländer som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät fastställa högre avgifter för att uppnå full täckning för sina kostnader.

3. För särskilda framtida investeringsprojekt, eller särskilda investeringsprojekt som har avslutats 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 genomföras eller ha genomförts. En sådan avgiftsordning får även inbegripa överenskommelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar.

4. Infrastrukturavgifterna får differentieras som incitament för att utrusta tåg med ETCS (European Train Control System) som överensstämmer med den version som antogs genom kommissionens beslut 2008/386/EG<sup>(1)</sup> och senare versioner.

Efter en konsekvensbedömning får kommissionen anta åtgärder med angivande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av differentiering av infrastrukturavgiften inbegripet den tidsperiod under vilken den ska gälla. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

5. 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 i den mån detta är möjligt utan att konfidentiell företagsinformation avslöjas.

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

#### Artikel 33

##### Rabatter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102, 106 och 107 i fördraget, och utan hinder av 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 förenligt med de villkor som anges i den här artikeln.

2. Med undantag av vad som sägs i punkt 3 ska rabatter begränsas till den faktiska besparingen av administrativa

<sup>(1)</sup> Kommissionens beslut 2008/386/EG av den 23 april 2008 om ändring av bilaga A till beslut 2006/679/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och om ändring av bilaga A till beslut 2006/860/EG om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EUT L 136, 24.5.2008, s. 11),

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.

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

3. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna ska vara offentligt tillgängliga. Det ska särskilt vara möjligt att visa 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.

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

#### Artikel 35

##### Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

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

2. Grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning, vilka anges i punkt 2 i bilaga VI, ska tillämpas för hela järnvägsnätet.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller ändringar i punkt 2 c i bilaga VI. Punkt 2 c i bilaga VI får således ändras mot bakgrund av utvecklingen på järnvägsmarknaden och de erfarenheter som de regleringsorgan som avses i artikel 55, infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen vunnit. Sådana ändringar ska anpassa förseningsklasserna till den bästa praxis som utvecklats av branschen.

#### Artikel 36

##### Bokningsavgifter

Infrastrukturförvaltarna får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte utnyttjad. Den avgiften ska främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Avgiften ska betalas aningen av den sökande eller av det järnvägsföretag som utses i enlighet med artikel 41.1.

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

#### Artikel 37

##### Samarbete avseende avgiftssystem för fler än ett nät

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att möjliggöra tillämpning av effektiva avgiftssystem och samarbetar för att samordna avgifterna eller för att ta ut avgifter för järnvägstrafiktjänster som utnyttjar mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen. Infrastrukturförvaltare ska i synnerhet verka för att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationell järnvägstrafik och effektiv användning av järnvägsnäten. I detta syfte ska de inrätta lämpliga förfaranden i enlighet med de regler som fastställs i detta direktiv.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare samarbetar för att möjliggöra uppräkningskrav som avses i artikel 32, och verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som avses i artikel 35, för trafik som passerar genom fler än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen.

#### AVSNITT 3

##### Tilldelning av Infrastrukturkapacitet

#### 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.

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

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

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

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 tågplanepiod.

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

4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva internationell persontrafik 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 11 och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster på denna internationella persontrafiklinje.

#### 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 unionsrätten.

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

## Artikel 40

**Samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen, inklusive enligt ramavtal som avses i artikel 42.

Infrastrukturförvaltare ska införa lämpliga förfaranden i enlighet med reglerna i detta direktiv och ska organisera tåglägen som passerar mer än ett järnvägsnät 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 unionsrätten om nät med inriktning på godstransport på järnväg. Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare från tredjeländer får innefattas i dessa förfaranden.

2. Kommissionen ska informeras om och bjudas in att närvara som observatör vid de viktigaste möten där gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur utvecklas. Regleringsorganen ska erhålla tillräcklig information om utvecklingen av gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur och från it-baserade tilldelningssystem så att de kan utöva sin myndighetstillsyn i enlighet med artikel 56.

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 dess medlemmar, arbetsmetoder och alla relevanta kriterier som används för att bedöma och tilldela infrastrukturkapacitet görs offentligt tillgängliga.

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 *ad hoc*-ansökan som avses i artikel 48.

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

## Artikel 41

**Sökande**

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet får göras av sökande. För att använda en sådan infrastrukturkapacitet ska de sökande ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28.

Detta ska inte påverka sökandes rätt att ingå avtal med infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 44.1.

2. Infrastrukturförvaltaren får ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. Sådana krav ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. De ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet enligt punkt 3 b i bilaga IV. De 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.

3. Före den ... (\*) ska kommissionen anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera de kriterier som ska användas för tillämpningen av punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

## 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 tågplanperiod.

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.

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

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

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

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 affärskont-rakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

(\*) 36 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.

6. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 49 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vederbörligen motiverade av den sökande, 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.

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

Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetssegenskaper 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.

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

8. På grundval av regleringsorganens, de behöriga myndigheternas och järnvägsföretagens erfarenheter och på grundval av verksamheten inom de arbetsgrupper som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare specificera de förfaranden och kriterier som ska följas för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

#### Artikel 43

##### Tidsplan för tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska iakttäta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i bilaga VII.

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar i bilaga VII. Efter samråd med alla infrastrukturförvaltare, får bilaga VII ändras för att beakta de operativa aspekterna av tilldelningsförfarandet. Dessa ändringar ska bygga på vad som är nödvändigt mot bakgrund av gjorda erfarenheter för att säkerställa en effektiv tilldelningsprocess och ta hänsyn till infrastrukturförvaltarens operativa intressen.

3. Infrastrukturförvaltarena 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.

#### Artikel 44

##### Ansökan

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

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

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

4. För tåglägen som går genom fler än ett järnvägsnät ska infrastrukturförvaltarena säkerställa att sökande får ansöka hos en enda kontaktpunkt som antingen är ett gemensamt organ som inrättats av infrastrukturförvaltarena eller en enda infrastrukturförvaltare som berörs av tågläget. Denna infrastrukturförvaltare ska tillåtas att på den sökandes vägnar begära kapacitet hos övriga berörda infrastrukturförvaltare. Detta krav påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik <sup>(1)</sup>.

#### Artikel 45

##### Tågplanprocess

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

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

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.

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

<sup>(1)</sup> EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

## Artikel 46

**Samordningsprocess**

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.

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.

3. Infrastrukturförvaltaren ska sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande lösa eventuella konflikter. Detta samråd ska bygga på att följande uppgifter kostnadsfritt och skriftligt eller elektroniskt inom rimlig tid visas:

- a) Tåglägen som begärts av alla andra sökande på samma linjer.
- b) Tåglägen som preliminärt tilldelats andra sökande på samma linjer.
- c) Föreslagna alternativa tåglägen för relevanta linjer enligt punkt 2.
- d) Fullständig information om de kriterier som används i kapacitetstilldelningsförfarandet.

I enlighet med artikel 39.2 ska den informationen tillhandahållas utan att röja andra sökandes identitet, såvida de berörda sökandena inte har samtyckt till ett sådant offentliggörande.

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 det påverkar befintliga förfaranden för överklaganden och tillämpningen av artikel 56, 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.

## Artikel 47

**Överbelastad infrastruktur**

1. Om det efter samordning 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.

3. Om avgifter enligt artikel 31.6 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.

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 gods-transporter med järnväg, får medlemsstaterna på ett icke-diskriminerande sätt vidta nödvändiga åtgärder för att sådana tjänster ska prioriteras vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Medlemsstaterna får i förekommande fall bevilja infrastrukturförvaltaren 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 denna ersättning ska även innefatta att hänsyn tas till effekterna av sådan icke-tilldelning av kapacitet i andra medlemsstater.

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

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. Kapacitetsanalysen ska identifiera orsakerna till överbelastningarna och de åtgärder som kan vidtas på kort och medellång sikt för att minska dessa.

2. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs jämte alla dessa faktors inverkan på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omledning av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter och förbättringar av infrastrukturen.

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

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 får underkastas medlemsstatens förhandsgodkännande.

3. En infrastrukturförvaltare ska upphöra att ta ut avgifter 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

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

## 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 sökanden inte kunnat råda över.

## Artikel 53

**Infrastrukturkapacitet för 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.

3. Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av oplanerat underhållsarbete.

## 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 situationen till det normala. 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 situationen till det normala 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**

## Artikel 55

**Regleringsorgan**

1. Varje medlemsstat ska upprätta ett enda nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, ska detta organ vara en fristående myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskild från och oberoende i förhållande till alla andra privata eller offentliga enheter. Det ska också i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om offentliga tjänster.

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. Regleringsorganet för järnvägssektorn får även vara organisatoriskt anslutet till den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i fördraget<sup>(1)</sup>, den säkerhetsmyndighet som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar<sup>(2)</sup> eller den tillståndsmyndighet som avses i kapitel III i det här direktivet, om det gemensamma organet uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1.

3. Medlemsstaterna ska se till att regleringsorganet har sådan personal och förvaltas på ett sådant sätt att dess oberoende garanteras. De ska särskilt se till att personer som ansvarar för beslut som ska fattas av regleringsorganet i enlighet med artikel 56, som t.ex. styrelseledamöterna i tillämpliga fall, handlar oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn, och de får därför inte ha något intresse i eller någon affärsförbindelse med något av de reglerade företagen eller någon av de reglerade enheterna, och varken begär eller tar emot instruktioner från någon regering eller annan offentlig eller privat enhet när de utför sina uppgifter som regleringsmyndighet.

Personer som ansvarar för beslut som fattas av regleringsorganet i enlighet med artikel 56 ska ha full bestämmanderätt när det gäller rekrytering och förvaltning av regleringsorganets personal.

<sup>(1)</sup> EGT L 1, 4.1.2003, s. 1. Anmärkning: Titeln på rådets förordning (EG) nr 1/2003 har justerats för att ta hänsyn till omnumreringen av artiklarna i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, i enlighet med artikel 5 i Lissabonfördraget, den ursprungliga hänvisningen var: artiklarna 81 och 82 i fördraget.

<sup>(2)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 29.

## 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

- a) beskrivning av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga versioner,
- b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- d) avgiftssystemet,
- e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10, 11, 12 och 13,
- g) tillgång till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13.

2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och det ska särskilt kontrollera punkt 1 a–g 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.

3. Medlemsstaterna får besluta att ge regleringsorganet i uppgift att anta icke-bindande yttranden om preliminära versioner av den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3, avtalsöverenskommelsen och kapacitetsförstärkningsplanen för att i synnerhet ange huruvida dessa instrument är förenliga med konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster.

4. Regleringsorganet ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs för att utföra sina uppgifter.

5. 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.

6. 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 vite, se till att en sådan begäran verkställs. Information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla uppgifter 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 uppgifter som krävs för statistikändamål och för observation av marknaden.

7. 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. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att korrigera en icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–g.

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 vite.

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.

8. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet får ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut endast om omedelbar tillämpning av regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga eller uppenbart orimliga skador för sökanden. Denna bestämmelse påverkar inte den domstols grundlagsenliga befogenheter som behandlar överklagandet, i förekommande fall.

9. Medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas av regleringsorganet offentliggörs.

10. Regleringsorganet ska ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare,

tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6.

Regleringsorganet ska i detta avseende ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara nödvändig och proportionell.

Utan att det påverkar befogenheter för myndigheter med ansvar för statligt stöd, får regleringsorganet också av den bokföringen dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd vilka det ska rapportera till dessa myndigheter.

11. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar av bilaga VIII. Bilaga VIII får således ändras för att anpassa den till utvecklingen av praxis för redovisning och tillsyn och/eller för att komplettera den med ytterligare inslag som är nödvändiga för att kontrollera att särredovisning sker.

#### Artikel 57

##### **Samarbete mellan regleringsorganen**

1. 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 delta och arbeta tillsammans i en arbetsgrupp som sammanträder med jämna mellanrum. För att säkerställa ett aktivt samarbete mellan respektive regleringsorgan ska kommissionen stödja dem i detta arbete.

2. Regleringsorganen ska 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 utredning på eget initiativ om frågor som rör tillträde eller avgifter avseende ett tågläge för internationell trafik, liksom inom ramen för övervakning 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 utredning som avses i punkt 3.

5. Det regleringsorgan som tar emot klagomålet eller genomför en utredning 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 utredning 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. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan och erfarenheterna från verksamheten inom den arbetsgrupp som avses i punkt 1, och om detta är nödvändigt för att säkerställa ett effektivt samarbete mellan regleringsorganen, får kommissionen anta åtgärder för att fastställa sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

8. Regleringsorgan ska granska beslut och praxis som fattas respektive tillämpas av samarbetande infrastrukturförvaltare enligt artiklarna 37 och 40.1 och som genomför bestämmelser i detta direktiv eller på annat sätt underlättar internationell järnvägstransport.

#### KAPITEL V

##### **SLUTBESTÄMMELSER**

#### Artikel 58

##### **Regler om offentlig upphandling**

Bestämmelserna i detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster<sup>(1)</sup>.

#### Artikel 59

##### **Undantag**

1. Till och med den 15 mars 2013 behöver Irland, i egenkap av ömedlemsstat med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat, och Förenade kungariket, på samma grund med avseende på Nordirland,

a) inte anförtro ett oberoende organ de uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur är

<sup>(1)</sup> EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

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 i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

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) 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 rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2. 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.

## Artikel 60

### Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet som avses i artiklarna 20, 35.3, 43.2 och 56.11 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den ... (\*). Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genomtyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 20, 35.3, 43.2 och 56.11 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 20, 35.3, 43.2 och 56.11 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrettat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

## Artikel 61

### Tillämpningsåtgärder

På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ ska kommissionen undersöka särskilda åtgärder som antagits av nationella myndigheter i samband med tillämpningen av detta direktiv, när det gäller villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster, tillstånd för järnvägsföretag, uttag av infrastrukturavgifter och tilldelning av kapacitet, inom tolv månader efter antagandet av dessa åtgärder. Kommissionen ska inom fyra månader från mottagande av en sådan begäran, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 besluta om huruvida dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen.

(\*) Ikraftträdandet av detta direktiv.

## Artikel 62

**Kommittéförfaranden**

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt.

## Artikel 63

**Rapport**

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.

Denna rapport ska även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden. I rapporten ska 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 lagstiftningsåtgärder för att underlätta varje sådant öppnande och utvärdera verkningarna av alla sådana åtgärder.

## Artikel 64

**Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den ... (\*) sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, inbegripet berörda företags, operatörers, sökandes, myndigheters och andra enheters efterlevnad av bestämmelserna. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

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.

Artikel 55.1 ska tillämpas från och med den ... (\*\*).

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

## Artikel 65

**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 IX, 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 IX.

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

## Artikel 66

**Ikraftträdande**

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

## Artikel 67

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

...  
Ordförande

...  
Ordförande

(\*) 36 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.

(\*\*) 60 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv.  
(\*\*\*) Ikraftträdandet av detta direktiv.

## 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 jordvallsslutningar osv.; plattformar för passagerare eller gods, inklusive stationer för passagerare och godsterminaler; parallellvägar och gångbanor; avgränsningsmurar, häckar, inhägnader; brandgator; växeluppvärmningsapparat; 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 långsgående 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, inbegripet en andel installationer för uppbörd av transportavgifter.

---

## BILAGA II

## TJÄNSTER SOM SKA TILLHANDAHÅLLAS JÄRNVÄGSFÖRETAGEN

(som avses i artikel 13)

1. Minimipaket av tillträdestjänster ska omfatta följande:
    - a) Behandling av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet.
    - b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.
    - c) Användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår.
    - d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.
    - e) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.
    - f) All övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.
  2. Tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, ska också ges till följande anläggningar för tjänster, när sådana finns, och till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar:
    - a) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler för biljettförsäljning.
    - b) Godsterminaler.
    - c) Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter även växlingsanläggningar.
    - d) Sidospår för uppställning.
    - e) Underhållsanläggningar, med undantag för omfattande underhållstjänster som tillhandahålls i underhållsanläggningar som uteslutande är avsedda för specifika typer av rullande materiel, och andra tekniska anläggningar, även anläggningar för rengöring och tvätt.
    - f) Havs- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet.
    - g) Undsättningshjälpmedel.
    - h) Bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter ska anges separat på fakturorna.
  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) Skräddarsydda kontrakt för
      - kontroll av transport av farligt gods,
      - assistans till 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.
    - d) Biljettförsäljning på stationer för passagerare.
    - e) Tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar som uteslutande är avsedda för specifika typer av rullande materiel.
-

*BILAGA III***EKONOMISK FÖRMÅGA**

(som avses i artikel 20)

Den information som företag som ansöker om tillstånd ska lämna i enlighet med artikel 20 omfattar följande aspekter:

- 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,
  - f) skatter och sociala avgifter.
-

## BILAGA IV

## INNEHÅLL I BESKRIVNINGEN AV JÄRNVÄGSNÄTET

(som avses i artikel 27)

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 årligen göras förenlig med eller hänvisa till de register över infrastruktur som ska offentliggöras i enlighet med artikel 35 i direktiv 2008/57/EG.
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 information om tillträde som gäller för de tjänster som finns förtecknade i bilaga II och som tillhandahålls av endast en leverantör. I detta avsnitt ska närmare anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall tariffer som används för tillämpningen av artiklarna 31-36 vad gäller både kostnader och avgifter. Det ska innehålla information om avgiftsändringar som redan beslutats eller som förutses för de följande fem åren om den finns att tillgå.
3. Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. I detta ska anges de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillgång till och alla eventuella begränsningar i fråga om utnyttjandet, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Detta avsnitt ska också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstilldelningsförfarandet. Det ska innehålla de specifika 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 tågplaneprocessen och förfaranden för den planerade tågplaneprocessen och oförutsedda underhållsarbeten.
  - 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 infrastrukturen är överbelastad.
  - f) Närmare upplysningar om begränsning av infrastrukturutnyttjande.
  - g) På vilka villkor det tas hänsyn 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 tåglagen för internationell trafik.
4. Ett avsnitt med information om den ansökan om tillstånd som avses i artikel 25 i detta direktiv och säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med direktiv 2004/49/EG eller med uppgifter om en webbplats där sådan information har gjorts tillgänglig gratis i elektroniskt format.
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 II. 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, eller ange en webbplats där sådan information har gjorts tillgänglig gratis i elektroniskt format.
7. Ett modellavtal för ingående av ramavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande i enlighet med artikel 42.

## BILAGA V

**GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER OCH PARAMETRAR I AVTALSÖVERENSKOMMELSE MELLAN BEHÖRIGA MYNDIGHETER OCH INFRASTRUKTURFÖRVALTARE**

(som avses i artikel 30)

I avtalsöverenskommelsen ska bestämmelserna i artikel 30 specificeras och innehålla åtminstone följande delar:

1. Överenskommelsens tillämpningsområde i fråga om infrastruktur och anläggningar för tjänster, strukturerade enligt bilaga II. Det ska omfatta alla aspekter av infrastrukturförvaltning, inklusive underhåll och förnyelse av den infrastruktur som redan är i drift.
2. Strukturen för betalningar eller anslagna medel som fördelas mellan de infrastrukturtjänster som förtecknas i bilaga II, underhåll, och hantering av existerande eftersläpningar i fråga om underhåll.
3. Användarorienterade prestandamål i form av indikatorer och kvalitetskriterier som omfattar aspekter som t.ex.
  - a) tågprestanda, såsom linjehastighet, tillförlitlighet och kundtillfredsställelse,
  - b) nätkapacitet,
  - c) förvaltning av tillgångar,
  - d) verksamhetsvolym,er,
  - e) säkerhetsnivåer och
  - f) miljöskydd.
4. Mängden möjliga eftersläpningar i fråga om underhåll och vilka tillgångar som kommer att fasas ut och därmed utlösa olika finansiella flöden.
5. Incitament som avses i artikel 30.1, med undantag för sådana incitament som genomförs genom regleringsåtgärder enligt artikel 30.3.
6. Minimiskyldigheter i fråga om rapportering för infrastrukturförvaltaren avseende innehåll och frekvens i rapporteringen, inklusive information som ska offentliggöras årligen.
7. Den överenskomna löptiden för överenskommelsen, som ska synkroniseras och vara förenlig med löptiden för infrastrukturförvaltarens verksamhetsplan, koncession eller tillstånd, när så är lämpligt, och de ramar och regler för fastställande och uttag av avgifter som fastställts av staten.
8. Regler för hantering av större driftstörningar och nödsituationer, inklusive beredskapsplaner och förtida upphävande av avtalsöverenskommelsen, och information till användare.
9. Korrigeringsåtgärder som ska vidtas om någon av parterna bryter mot sina avtalsförpliktelser, eller i undantagsfall påverkar tillgången till offentlig finansiering, inbegripet villkor och förfaranden för omförhandling och förtida upphävande.

## BILAGA VI

**KRAV AVSEENDE KOSTNADER OCH AVGIFTER MED ANKNYTNING TILL JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR**

(som avses i artiklarna 32.1 och 35)

1. De par som ska övervägas av infrastrukturförvaltaren när de fastställer en förteckning över marknadssegment i syfte att införa uppräknings- och avgiftssystemet i enlighet med artikel 32.1 ska innehålla åtminstone följande:
  - 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/vagnslasttåg.
  - g) Reguljär tågtrafik/tillfällig tågtrafik.
2. Den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35 ska vara baserad på följande grundprinciper:
  - a) För att uppnå en överenskommen prestandanivå för tjänsterna och för att inte äventyra en tjänsts ekonomiska livskraft, ska infrastrukturförvaltaren komma överens med sökande 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 meddela järnvägsföretagen tågplanen, som ska användas som grund för beräkning av förseningar, minst fem dagar före tågets avgång. Infrastrukturförvaltaren får tillämpa en kortare tidsfrist i händelse av force majeure eller sena ändringar av tågplanen.
  - c) Alla förseningar ska hänföras till någon av följande klasser och underklasser:
    1. Hantering av drift/planering som kan hänföras till infrastrukturförvaltaren
      - 1.1 Sammanställning av tågplan
      - 1.2 Tågbildning
      - 1.3 Misstag i driftsförfarande
      - 1.4 Felaktig tillämpning av prioritetsregler
      - 1.5 Personal
      - 1.6 Andra orsaker
    2. Infrastrukturenanläggningar som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren
      - 2.1 Signalanläggningar
      - 2.2 Signalanläggningar 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 byggnadskonstruktioner hänförliga till infrastrukturförvaltaren
  - 3.1 Planerat konstruktionsarbete
  - 3.2 Oegentligheter vid utförande av konstruktionsarbete
  - 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 hänförliga till 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 hänförliga till järnvägsföretaget
  - 6.1 Planering/ändring av omloppsplan
  - 6.2 Tågbildning som utförs av järnvägsföretag
  - 6.3 Problem som påverkar passagerarvagnar
  - 6.4 Problem som påverkar godsvagnar
  - 6.5 Problem som påverkar spårvagnar, lok och motorvagnar
  - 6.6 Personal
  - 6.7 Andra orsaker
- 7. Orsaker hänförliga till andra järnvägsföretag
  - 7.1 Orsakad av nästa järnvägsföretag
  - 7.2 Orsakad av föregående järnvägsföretag
- 8. Externa orsaker som inte kan hänföras till infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
  - 8.1 Strejk

- 8.2 Administrativa formaliteter
  - 8.3 Påverkan utifrån
  - 8.4 Konsekvenser av väderleksförhållanden och naturliga orsaker
  - 8.5 Försening på grund av externa orsaker i efterföljande nät
  - 8.6 Andra orsaker
  - 9. Sekundära orsaker som inte kan hänföras till infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
    - 9.1 Allvarliga incidenter, olyckor och faror
    - 9.2 Spåret upptaget på grund av tågets försening
    - 9.3 Spåret upptaget på grund av ett annat tågs försening
    - 9.4 Vändning
    - 9.5 Anslutning
    - 9.6 Ytterligare undersökning behövs
  - d) När det är möjligt ska förseningar tillskrivas en enda organisation, med hänsyn till både ansvaret för orsaken till störningen 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 meddela järnvägsföretagen beräkningen 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 56 åsidosätts, ska det i händelse av tvister avseende verksamhetsstyrningen finnas en metod för tvistlösning som gör det möjligt att avgöra sådana ärenden skyndsamt. Denna metod för tvistlösning ska vara opartisk gentemot de berörda parterna. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.
  - h) En gång per år ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra den årliga genomsnittliga prestandanivå som uppnåtts av järnvägsföretagen på grundval av de viktigaste parametrarna som överenskommits för verksamhetsstyrningen.
-

## BILAGA VII

**TIDSPLAN FÖR TILLDELNINGSFÖRFARANDET**

(som avses i artikel 43)

1. Tågplanen ska upprättas en gång per kalenderår.
  2. Ändringarna av tågplanen ska genomföras vid midnatt den andra lördagen i december. Om en ändring eller justering genomförs efter vintern, framför allt för att, om så behövs, kunna ta hänsyn till ändringar av tidtabeller för regional passagerartrafik, ska detta genomföras vid midnatt den andra lördagen i juni och vid andra tidpunkter mellan dessa datum om det behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om andra datum och i så fall ska kommissionen informeras om detta, såvida det kan påverka internationell trafik.
  3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som ska införas i tågplanen får inte infalla tidigare än tolv månader innan planen börjar gälla.
  4. Senast elva månader innan tågplanen börjar gälla ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de efterföljande processerna.
  5. Senast fyra månader efter det att tidsfristen för budgivning från sökande löpt ut ska infrastrukturförvaltaren utarbeta ett utkast till tågplan.
-

## BILAGA VIII

**FÖRESKRIVEN BOKFÖRING SOM SKA TILLSTÄLLAS REGLERINGSORGANET PÅ BEGÄRAN**

(som avses i artikel 56.10)

## 1. Särredovisning

- a) separata resultat- och balansräkningar för verksamhet avseende godstrafik, persontrafik och infrastrukturförvaltning,
- b) 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 så att det går att fastställa på vilket sätt dessa offentliga medel och andra former av ersättning har använts,
- c) kostnads- och vinstkategorier som gör det möjligt att avgöra huruvida korssubventioner mellan dessa olika aktiviteter har förekommit, i enlighet med regleringsorganets krav,
- d) vilken metod som använts för att fördela kostnaderna mellan olika verksamheter.
- e) om det reglerade företaget utgör en del av en gruppstruktur ska fullständiga uppgifter om betalningar mellan företag inkluderas.

## 2. Övervakning av avgifter för tillträde till järnvägsspår

- a) 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) tillräcklig information så att det blir möjligt att övervaka enskilda avgifter som betalats för tjänster (eller grupper av tjänster); om det krävs av regleringsorganet ska i denna information ingå uppgifter om volymer av enskilda tjänster, priser för enskilda tjänster och sammanlagda intäkter för enskilda tjänster som betalats av interna och externa kunder,
- c) kostnader och intäkter för enskilda tjänster (eller grupper av tjänster) med användning av relevant kostnadsmetod, enligt regleringsorganets krav, så att potentiellt konkurrenshämmande prissättning (korssubventioner, underprissättning och överprissättning) kan identifieras.

## 3. Uppgifter om finansiella resultat

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

## BILAGA IX

## Del A

## UPPHÄVDA DIREKTIV OCH EN FÖRTECKNING ÖVER DERAS SENARE ÄNDRINGAR

(som avses i artikel 65)

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 65)

| 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 X

## 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 2.2                 |
|                           |                   | Artikel 1.3                | Artikel 2.3                 |
|                           |                   |                            | Artikel 2.4–2.9             |
| Artikel 2.4               |                   |                            | Artikel 2.10                |
| Artikel 3                 |                   |                            | Artikel 3 led 1–8           |
|                           |                   |                            | Artikel 3 led 9–11          |
|                           |                   |                            | Artikel 3 led 12–13         |
|                           | Artikel 2 b och c |                            | Artikel 3 led 14–15         |
|                           |                   | Artikel 2                  | Artikel 3 led 16–26         |
| Artikel 4                 |                   |                            | Artikel 4                   |
| Artikel 5                 |                   |                            | Artikel 5                   |
| Artikel 6.1 och 6.2       |                   |                            | Artikel 6.1 och 6.2         |
| Artikel 9.4               |                   |                            | Artikel 6.3                 |
| Artikel 6.1 andra stycket |                   |                            | Artikel 6.4                 |
| Artikel 6.3 och bilaga II |                   |                            | 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 10.1 och 10.2       |
| Artikel 10.3b             |                   |                            | Artikel 11.1, 11.2 och 11.3 |
|                           |                   |                            | Artikel 11.4                |
| Artikel 10.3c och 10.3e   |                   |                            | Artikel 11.5 och 11.6       |
| Artikel 10.3f             |                   |                            | Artikel 12.1–12.4           |
|                           |                   |                            | Artikel 12.5                |
|                           |                   | Artikel 5                  | Artikel 13                  |
|                           |                   |                            | Artikel 14                  |

| Direktiv 91/440/EEG | Direktiv 95/18/EG       | Direktiv 2001/14/EG                | Detta direktiv              |
|---------------------|-------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Artikel 10b         | Artikel 3               |                                    | Artikel 15                  |
|                     | Artikel 4.1–4.4         |                                    | Artikel 16                  |
|                     | Artikel 5               |                                    | Artikel 17.1–17.4           |
|                     | Artikel 6               |                                    | Artikel 18                  |
|                     | Artikel 7.1             |                                    | Artikel 19                  |
|                     | Bilagan, del I, punkt 1 |                                    | Artikel 20.1                |
|                     |                         |                                    | Artikel 20.2                |
|                     |                         |                                    | Artikel 20.3                |
|                     | Artikel 8               |                                    | Artikel 21                  |
|                     | Artikel 9               |                                    | Artikel 22                  |
|                     | Artikel 4.5             |                                    | Artikel 23.1                |
|                     | Artikel 10              |                                    | Artikel 23.2 och 23.3       |
|                     | Artikel 11              |                                    | Artikel 24                  |
|                     | Artikel 15              |                                    | Artikel 25                  |
|                     |                         | Artikel 1.1 andra stycket          | Artikel 26                  |
|                     |                         | Artikel 3                          | Artikel 27                  |
| Artikel 10.5        |                         |                                    | Artikel 28                  |
|                     |                         | Artikel 4.1, 4.3, 4.4, 4.5 och 4.6 | Artikel 29                  |
|                     |                         | Artikel 6.2–6.5                    | 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 37                  |
|                     |                         | 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                |

| Direktiv 91/440/EEG | Direktiv 95/18/EG | Direktiv 2001/14/EG            | Detta direktiv |
|---------------------|-------------------|--------------------------------|----------------|
|                     |                   | 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<br>och 33.3 | Artikel 59     |
|                     |                   |                                | Artikel 60     |
|                     |                   | Artikel 34.2                   | Artikel 61     |
| Artikel 11a         |                   | Artikel 35.1, 35.2<br>och 35.3 | Artikel 62     |
| Artikel 10.9        |                   |                                | Artikel 63     |
|                     |                   | Artikel 38                     | Artikel 64     |
|                     |                   |                                | Artikel 65     |
|                     | Artikel 17        | Artikel 39                     | Artikel 66     |
| Artikel 16          | Artikel 18        | Artikel 40                     | Artikel 67     |
|                     |                   |                                | Bilaga I       |
|                     |                   | Bilaga II                      | Bilaga II      |
|                     | Bilaga            |                                | Bilaga III     |
|                     |                   | Bilaga I                       | Bilaga IV      |
|                     |                   |                                | Bilaga V       |
|                     |                   |                                | Bilaga VI      |
|                     |                   | Bilaga III                     | Bilaga VII     |
|                     |                   |                                | Bilaga VIII    |

## RÅDETS MOTIVERING

### I. INLEDNING

Den 21 september förelade kommissionen rådet sitt förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning) <sup>(1)</sup>.

Den 16 november 2011 antog Europaparlamentet sitt yttrande vid första behandlingen <sup>(2)</sup>.

Den 12 december 2011 nådde rådet en politisk överenskommelse om ett utkast till direktiv. Efter juristlingvisternas granskning antog rådet sin ståndpunkt vid första behandlingen den 8 mars 2012 i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet i artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Rådet tog i sitt arbete hänsyn till yttrandena från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

### II. ANALYS AV STÅNDPUNKTEN VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

#### 1. Allmänt

Förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning) syftar till att omarbeta det första järnvägspaketet för att förenkla, förtydliga och modernisera det rättsliga regelverket i Europas järnvägssektor samtidigt som framsteg görs för att understödja Europa 2020-strategin. Syftet med omarbetningsinitiativet är att förenkla lagstiftningen genom att konsolidera och förtydliga lagstiftningen om tillträde till järnvägsmarknaden. Syftet är också att uppdatera lagstiftningen genom att ta bort föråldrade bestämmelser och införa nya bestämmelser som bättre svarar mot hur järnvägsmarknaden fungerar i dag.

Det förslag till omarbetning som kommissionen lagt fram omfattar i huvudsak följande:

- Finansiering och avgiftsuppbörd för järnvägsinfrastrukturer.
- Tillträdes- och konkurrensvillkoren på järnvägsmarknaden.
- Myndighetstillsynen över järnvägsmarknaden.

Rådet är visserligen ense med kommissionen om förslagets syfte, men rådets strategi innebär flera ändringar i förhållande till det ursprungliga förslaget. Flera av de föreslagna bestämmelserna är inte godtagbara eftersom de anses medföra alltför långtgående konsekvenser, särskilt vad beträffar villkoren för järnvägsföretagens tillträde till anläggningar för tjänster, principerna för uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur och anläggningar för tjänster samt tillsynsorganets uppgifter. Andra bestämmelser har formulerats om i syfte att förenkla och förtydliga de tre nu gällande direktiven.

På grund av denna strategi ändras kommissionens ursprungliga förslag i viss utsträckning genom denna rådets ståndpunkt vid första behandlingen genom att det formuleras om och genom att flera bestämmelser i texten utgår. Detta innebär att de ändringar som införts i Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen och som avser dessa borttagna bestämmelser inte kan godtas av rådet.

<sup>(1)</sup> Dok. 13789/10.

<sup>(2)</sup> TA/2011/503/P7

## 2. **Centrala policyfrågor**

- i) Villkoren för järnvägsföretagens tillträde till anläggningar för tjänster och till de tjänster som tillhandahålls vid dessa anläggningar (artikel 13 och bilaga III)

För att kunna ge nya järnvägsföretag fullgott marknadstillträde och därigenom öka konkurrensen i järnvägssektorn, föreslår kommissionen att det införs krav på oberoende i rättsligt och organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutsfattande, för förvaltning av anläggningar för tjänster och för tillhandahållande av järnvägstransport. Syftet är att undanröja intressekonflikter mellan, å ena sidan, leverantörer av järnvägsrelaterade tjänster eller ägare av anläggningar och, å andra sidan, dominerande järnvägsföretag.

Rådet anser att kommissionens förslag behöver ändras i detta avseende, så att hänvisningen till "oberoende i rättsligt avseende" ersätts med oberoendekravet "i organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutsfattande". Mer specifikt inför rådet en åtskillnad mellan anläggningar för väsentliga tjänster för vilka en ökad konkurrensnivå bör säkerställas och övriga anläggningar för tjänster. När det gäller de sistnämnda föreskriver rådet endast att särredovisning ska ske. För de anläggningar för väsentliga tjänster till vilka tillträdet behöver förbättras inför rådet ett oberoendekrav i organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutsfattande.

Rådet tillägger dessutom att ett sådant oberoende inte ska medföra något krav på att ett separat organ eller företag upprättas för en anläggning för tjänster, utan kravet kan tillgodoses genom en klar uppdelning inom ett och samma företag.

I sitt ursprungliga förslag föreslår kommissionen också att det införs "use-it-or-lease-it"-bestämmelser för förvaltningen av anläggningar för järnvägsrelaterade tjänster. Om en anläggning för tjänster inte har använts under en viss tid måste den göras tillgänglig av anläggningens ägare (genom uthyrning eller leasing) för en annan berörd part. Den föreslagna åtgärden syftar till att öka tillgängligheten för anläggningar på marknaden genom att undvika problem med konstgjord mättnad.

Rådet instämmer med den föreslagna strategin men föreslår att tidsperioden fastställs till tre år i stället för två år som kommissionen ursprungligen angav i sitt förslag. Dessutom anser rådet att järnvägsföretaget måste vända sig till operatören och uttrycka sitt intresse, grundat på påvisade behov, för att använda anläggningen. Slutligen tillägger rådet också att operatören ska ha rätt att förhindra att anläggningen leasas eller hyrs genom att visa att en omlägningsprocess pågår.

Europaparlamentet föreslår att ett bredare tillämpningsområde ska införas vad beträffar kraven på särskiljning i artikel 13.2 medan rådet inte godtar att ytterligare anläggningar för tjänster ska omfattas av kraven på särskiljning.

Mot denna bakgrund godtog rådet inte Europaparlamentets ändring nr 62.

- ii) Principer för fastställande och uttag av avgifter och undantag från principerna för avgifter (artiklarna 31 och 32 samt bilaga VIII)

### Direkta kostnader

I kommissionens ursprungliga förslag föreskrivs att avgifter för "minimipaketet av tillträdestjänster" som fastställs i bilaga III punkt 1 ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs enligt bilaga VIII punkt 1. Den sistnämnda innehåller en förteckning över element som ska undantas vid beräkningen av direkta kostnader för minimipaketet av tillträdestjänster. Kommissionen föreslår att det införs en möjlighet att ändra den genom delegerade akter.

Rådet stöder principen om att avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster och för tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs men anser att bilaga VIII punkt 1 bör strykas och att beräkningsmetoden för direkta kostnader som uppstått till följd av tågtrafiken ska fastställas genom

genomförandeakter för att säkerställa att denna artikel ges en harmoniserad tillämpning. Avslutningsvis inför rådet också en möjlighet för infrastrukturförvaltaren att besluta att gradvist anpassa sig till metoden för beräkning av direkta kostnader under en period av fem år efter det att tidsfristen för direktivets införlivande har löpt ut. Denna bestämmelse är avsedd att ge medlemsstaterna tid att gradvist öka de medel som avsätts till infrastruktur för att kunna följa denna gemensamma metod.

#### Bulleravgifter

Kommissionen föreslår att när avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter tillåts i unionslagstiftning för vägburna godstransporter ska infrastrukturavgifterna modifieras för att ta hänsyn till kostnaden för bullereffekter som orsakas av tågdriften. Den föreslagna differentieringen av avgifter för tillträde till järnvägsspår på grundval av buller syftar till att skapa ett tydligt incitament till att modernisera rullande materiel.

Rådet anser att kommissionens strategi i fråga om avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter måste förbli ett frivilligt system för medlemsstaterna för att undvika att det uppstår negativa ekonomiska konsekvenser för infrastrukturförvalterna. Vidare införs en möjlighet för kommissionen att anta genomförandeåtgärder med angivande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter för att säkerställa att man vid differentieringen av avgifter, i förekommande fall, beaktar känsligheten i det område som påverkas av buller, särskilt när det gäller storleken på den befolkning som påverkas samt sådan tågsammansättning som medför konsekvenser för bullernivån.

#### European Train Control System (ETCS)

I det förslag som kommissionen lagt fram föreskrivs att tåg som utrustats med ETCS (European Train Control System) ska medges en tillfällig nedsättning av infrastrukturavgiften. Rådet stöder härvid en frivilligmodell och motsätter sig alla obligatoriska åtgärder i sammanhanget.

Europaparlamentet instämmer på det hela taget med kommissionens strategi när det gäller de grundläggande reglerna för uttag av infrastrukturavgifter. Europaparlamentet har till och med föreslagit att gå längre än kommissionens förslag när det gäller villkoren för bulleravgifter och att i synnerhet göra avgifterna obligatoriska oberoende av åtgärder inom vägtransportsektorn. Parlamentet insisterar också på att nedsättningen av avgifter för tåg som utrustats med ETCS ska bli en obligatorisk åtgärd. Parlamentet föreslår vidare att möjligheten att ta ut avgifter för andra miljökostnader ska inskränkas enbart om sådana avgifter tillämpas på vägburna godstransporter enligt unionslagstiftningen och insisterar på att eventuella intäkter ska öronmärkas för transportsystemen.

Mot denna bakgrund kunde rådet inte beakta ändringarna 78, 79, 80 och 132.

#### iii) Finansiering av infrastrukturförvaltare och infrastrukturkostnader samt redovisning (artiklarna 8 och 30 samt bilaga VII)

I sitt ursprungliga förslag föreskriver kommissionen att infrastrukturförvaltare ska ges incitament för att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur och nivån på tillträdesavgifter. I förslaget anges att genomförandet av dessa incitament endast kan ske med hjälp av ett avtal mellan den nationella behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren om infrastrukturkostnader och tillträdesavgifter. Enligt kommissionens förslag ska avtalen mellan de nationella myndigheterna och infrastrukturförvalterna ingås för en period på minst fem år. Kommissionens övergripande syfte i denna fråga är att stimulera införandet av långsiktiga strategier för utveckling av järnvägar.

I princip instämmer rådet med kommissionens hållning i denna fråga men föredrar att behålla möjligheten att tillämpa kontrollåtgärder för genomförandet av ovanstående incitament som ett alternativ till ovannämnda avtal samt att minska avtalens minimilängd till tre år. Dessutom föreslår rådet att det förtydligas att det är medlemsstaternas ansvar att bestämma nivån på den offentliga finansiering som ska avsättas för finansiering av infrastruktur.

Rådet ställer sig bakom kommissionens målsättning om att utarbeta en utvecklingsstrategi för förvaltare av järnvägsinfrastruktur under förutsättning att offentliggörandet av denna strategi förblir vägledande. Dessutom motsätter sig rådet införandet av en fast tidsfrist för att säkerställa att infrastrukturförvaltarens bokföring är i balans och föredrar att en hänvisning görs till en skälig period som inte ska överstiga den avtalsperiod som avses i artikel 30.2.

Europaparlamentet föreslår att de nationella utvecklingsstrategierna för infrastruktur ska löpa över en längre period, att samråd om utvecklingsstrategierna ska tillämpas i ökad utsträckning med berörda parter, att medlemsstaterna ges en mer markerad skyldighet att tillhandahålla offentlig finansiering samt att den tidsfrist för att säkerställa att infrastrukturförvaltarens bokföring är i balans som kommissionen föreslog i sin ursprungliga text förkortas. Mot denna bakgrund kunde rådet inte godta Europaparlamentets ändringar nr 55 och nr 78.

iv) Särskiljande av infrastrukturförvaltare från järnvägsföretag (artiklarna 6 och 7)

Rådet delar kommissionens ståndpunkt om att inte behandla särskiljandet av infrastrukturförvaltare från järnvägsföretag inom ramen för det omarbetade förslaget om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Europaparlamentet föreslår emellertid att särskilda krav ska införas med avseende på IT-tjänster och personalpolitik. Parlamentet ändrar vidare de befintliga kraven som uppställs i fråga om särredovisning av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Slutligen uppmanar parlamentet kommissionen att lägga fram ett nytt lagstiftningsförslag i denna fråga före utgången av 2012 för att säkerställa ett fullständigt särskiljande mellan infrastrukturförvaltning och transportverksamheter. Parlamentet insisterar på att det i det nya förslaget också ska finnas föreskrifter om öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg.

Mot denna bakgrund kunde rådet inte beakta ändringarna 51, 52, 53 och 54.

v) Tillsynsorganets uppgifter (artiklarna 55–57)

Kommissionens förslag innehåller flera nya bestämmelser som syftar till att säkerställa att tillsynsorgan har förutsättningar att fullgöra sina åligganden på ett effektivt sätt, tack vare förstärkt oberoende, utökade befogenheter och ytterligare medel till deras förfogande.

Mot denna bakgrund föreslås att man moderniserar bestämmelserna om tillsynsorganens oberoende genom att tydligt föreskriva att organen måste vara oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata myndigheter. Den föreslagna åtgärden syftar till att minska den potentiella risken för intressekonflikter och följaktligen till att stärka tillsynsorganens tillsynskapacitet.

Kommissionens förslag innehåller dessutom en utvidgning av tillsynsorgans befogenheter till att omfatta följande uppgifter: (1) 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) Förhindra att statliga medel avsedda för olönsam verksamhet omdirigeras för att finansiera kommersiell verksamhet. Enligt kommissionsförslaget kommer tillsynsorgan också att ha befogenhet att genomföra externa revisioner eller att ta initiativ till externa revisioner hos järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6. Slutligen föreslår kommissionen i sitt omarbetningsinitiativ att infrastrukturförvaltare ska tillhandahålla kostnadsbokföringsuppgifter i ett aggregerat och standardiserat format som "föreskriven bokföring" för att göra det möjligt för tillsynsorganen att arbeta mer effektivt.

Även om rådet på det hela taget delar kommissionens hållning om att stärka ställningen för tillsynsorganen, anser rådet att det är nödvändigt att de föreslagna bestämmelserna ses över vad beträffar kraven på oberoende för personalen i tillsynsorganen. Vidare anser rådet att regleringsorganens möjlighet att ingripa i finansieringsfrågor ska vara frivillig. Rådet godtar heller inte att föreskriven bokföring ska offentliggöras.

Rådet beslutar också att ge tillsynsorganen befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och anta lämpliga åtgärder för att korrigera en icke önskvärd utveckling på dessa marknader, utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen. Rådet ställer sig också bakom principen om att det inrättas en samordnad samarbetsram mellan de nationella tillsynsorganen.

Europaparlamentet avser att ge de nationella tillsynsorganen omfattande befogenheter när det gäller tillsyn över direktivets genomförande och föreslår att de nationella tillsynsorganens oberoende och finansiering ökas ytterligare, samtidigt som deras nuvarande befogenheter att korrigera en icke önskvärd utveckling på marknaderna inskränks. Avslutningsvis stöder Europaparlamentet också formaliseringen av samarbetet mellan nationella tillsynsorgan genom att det skapas ett nätverk och begär att kommissionen ska lägga fram ett lagstiftningsförslag om inrättandet av ett europeiskt tillsynsorgan.

Mot denna bakgrund kunde rådet inte godta ändringarna 48, 96, 97, 98, 99 och 100.

vi) Delegerade akter och genomförandakter

I det ursprungliga förslaget från kommissionen föreslås att delegerade akter ska användas som ett instrument för ändringar i olika bilagor, inbegripet deras avsnitt.

Rådet anser dock att de bilagor och avsnitt för vilka kommissionen ska bemyndigas att anta delegerade akter måste reduceras och begränsas till vissa ändringar i bilagorna V, VIII punkt 4 c, IX och X. Rådet avskaffar därför kommissionens möjlighet att genom delegerade akter anta ändringar i bilagorna I (järnvägsinfrastrukturanläggningar), II (en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter), III (tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretagen), VI (beskrivningen av järnvägsnätet), VII (avtal), en del av bilaga VIII (avgifter), på grund av att dessa bilagor innehåller väsentliga beståndsdelar.

Rådet inför också genomförandeåtgärder för antagandet av enhetliga villkor för tillämpning av vissa delar av bilagorna och avsnitten, såsom artikel 13 om villkoren för tillgång till järnvägsrelaterade tjänster, artikel 31.3 för att inrätta en metod för att fastställa direkta kostnader, artikel 31.5 för att inrätta en gemensam metod för avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter och artikel 32 för att inrätta en gemensam metod för ETCS-modulering.

Generellt föreslår Europaparlamentet att kommissionens befogenheter att anta delegerade akter antingen ska begränsas ytterligare eller avskaffas. Europaparlamentet säger dessutom nej till användandet av genomförandakter för antagandet av enhetliga villkor för tillämpningen av vissa delar av bilagorna och avsnitten.

Mot denna bakgrund accepterades inte ändringarna 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81-82 eller 87 av rådet.

3. **Andra policyfrågor**

Generellt avvisar rådet de av Europaparlamentets ändringar som inte överensstämmer med bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet om en mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter (2002//C 77/01). I punkt 8 i detta interinstitutionella avtal fastslås att *"om det under lagstiftningsförfarandet skulle visa sig nödvändigt att i den rättsakt som utgör en omarbetning göra innehållsmässiga ändringar av de bestämmelser som inte ändras i kommissionens förslag, skall dessa ändringar göras enligt det förfarande som anges i fördraget i enlighet med den tillämpliga rättsliga grunden"*.

Rådet anser att Europaparlamentets ändringar av bestämmelser som inte är införda i kommissionens omarbetade förslag inte är oundgängliga av enhetlighets- och tydlighetsskäl. Därför kunde rådet inte beakta ändringarna 16, 17, 27, 29-30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 eller 95.

4. **Andra ändringsförslag som antagits av Europaparlamentet**

Ytterligare ändringar från Europaparlamentet, som inte togs med i rådets ståndpunkt vid första behandlingen, rör

- införande av ytterligare krav som gäller information och biljettförsäljning för passagerare (ändring 57),
- bestämmelser som styr tidsfrister för beslut i nationella tillsynsorgan (ändring 59),

- utvidgning av marknadsövervakningens omfattning till sysselsättning och arbetsvillkor samt till investeringar i järnvägsinfrastruktur (ändring 65),
- krav enligt vilka det sökande järnvägsföretaget vid tiden för ansökningen också ska visa att det innehar ett säkerhetsintyg (ändring 73),
- skyldighet att offentliggöra beskrivningen av järnvägsnätet på engelska (ändring 75),
- restriktiva tidsfrister som åläggs infrastrukturförvaltaren avseende information till berörda parter om oplanerat underhållsarbete (ändring 93),
- tidsfrist på tolv månader för införlivande (ändring 112),
- förstärkta bestämmelser om tillgängliga tjänster på stationerna för passagerare (ändring 115),
- införande av en hänvisning till direktiv 2009/72/EG i den mån det rör försörjningen av drivmotorström (ändring 115),
- utvidgning av den information för övervakning av järnvägsmarknaden som avses i bilaga IV punkt 1 till insamlingen av data om incidenter, olyckor och allvarliga olyckor (ändring 116),
- ytterligare krav avseende täckande av civilrättsligt ansvar (ändring 140).

### III. SLUTSATS

Vid fastställandet av sin ståndpunkt vid första behandlingen har rådet fullt ut beaktat kommissionens förslag och Europaparlamentets yttrande efter första behandlingen. När det gäller de ändringar som Europaparlamentet föreslår, noterar rådet att ett stort antal ändringar – i princip, delvis eller i sin helhet – redan har införts i ståndpunkten vid första behandlingen.

---