

AENDRET FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RAADETS DIREKTIV om ændring af direktiv 91/440/EOEF om udvikling af Faellesskabets jernbaner

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. Den 22. juli 1998 vedtog Kommissionen et forslag [1] til Raadets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EOEF om udvikling af Faellesskabets jernbaner [2]. Den 20. oktober 1998 forelagde Kommissionen Raadet dette forslag (SYN 98/0265). Formaalet med forslaget var at tydeliggøre adskillelsen af regnskaberne for infrastrukturforvaltningen og transportaktiviteterne, at indfoere en adskillelse af regnskaberne for passager- og godstransporttydelser, og at sikre, at en regulerende funktion, som bestemmer adgang til jernbaneinfrastrukturen, varetages af organer eller virksomheder, som ikke selv udbyder jernbanetransporttydelser. Forslaget tydeliggjorde ogsaa statens rolle i forbindelse med udbydelsen af jernbaneinfrastruktur.

[1] KOM(98) 480 endelig udg. af 22.07.1998

[2] Raadets direktiv 91/440/EEC af 29 juli 1991; EFT L 237 af 24.08.1991, s. 25

2. Paa plenarforsamlingen den 10. marts 1999 godkendte Europa-Parlamentet forslaget med visse ændringer. Efter Amsterdam-traktatens ikrafttraeden den 1. maj 1999 maatte Parlamentet godkende foerstebehandlingen igen. Europa-Parlamentet godkendte endelig Kommissionens forslag paa plenarforsamlingen den 15. september 1999 med ti ændringer. Kommissionen godkender foelgende ændringer af forslaget:

- Indsaettelse af en ny betragtning 3a, som nu anfoeres som nr. 4 (ændring 1)
- indsaettelse af en ny betragtning 3b, som nu anfoeres som nr. 5 (ændring 2)
- ændring af artikel 1, nr. 1, som henviser til artikel 1, andet og fjerde led i direktiv 91/440/EOEF (ændring 4)
- ændring af artikel 1, nr. 2, som henviser til artikel 3, andet led i direktiv 91/440/EOEF (ændring 5)
- indsaettelse af ny artikel 1, nr. 2a og artikel 1, nr. 3a (ændring 6 og 7), de grupperes under en ny artikel 1, nr. 3, som henviser til artikel 6 i direktiv 91/440/EOEF
- indsaettelse af ny artikel 1, nr. 4a og artikel 1, nr. 4b (ændring 8 og 9), de grupperes under en ny artikel 1, nr. 4, som henviser til artikel 7 i direktiv 91/440/EOEF
- indsaettelse af ny artikel 1, nr. 5a, som nu anfoeres som artikel 1, nr. 6, som henviser til artikel 10 i direktiv 91/440/EOEF (ændring 10).

3. Den foerste stoerre ændring, som Parlamentet har foreslaaet, vedroerer artikel 6, stk. 1 i direktiv 91/440. AEndring 6 vil efter en kort overgangsperiode kraeve oprettelse af enheder for forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen, der er adskilt fra jernbanevirksomhederne. Det er et yderligere skridt henimod adskillelse, som gaar videre end hvad der oprindeligt blev anset for at vaere strengt noedvendigt af Kommissionen for at naa maaleene om retfaerdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur, effektiv forvaltning og udvikling af to adskilte aktiviteter, gennemsigtighed om jernbaners finansiering og den offentlige stoette, og skabelse af et solidt grundlag for at fastsaette infrastrukturafgifter. Fuldstaendig adskillelse af transporttjenester og forvaltning af infrastruktur i adskilte enheder vil yderligere fremme gennemfoerelsen af disse maal. Kommissionen accepterer derfor denne ændring, men ændrer den ordlyd, som Parlamentet har foreslaaet, saa det specificeres, at hver enhed skal have selvstaendig status som juridisk person, og placerer den nye tekst i den del, der vedroerer adskillelse.

4. AEndring 7, der vedroerer artikel 6, stk. 2, dækker overgangsperioden. Det vil kraeve, at medlemsstaterne opretter saerskilte afdelinger inden for samme virksomhed for transporttydelser og forvaltning af infrastruktur, indtil oprettelsen af saerskilte enheder i henhold til artikel 6, stk. 1, gennemfoeres. Det accepterer Kommissionen, men den foreslaar, at den respektive tekst placeres i artikel 6, stk. 1.

5. Accept af dette yderligere skridt henimod adskillelse af transporttydelser og forvaltning af infrastruktur tvinger Kommissionen til at foretage tre andre ændringer i sit forslag af hensyn til

sammenhaengen. For det foerste erstatter den betragtning 2 i forslaget til direktiv med en ny tekst, der afspejler artikel 6, stk. 1 og tilfoejer en ny betragtning 3, der tager hensyn til den nye artikel 6, stk. 2. For det andet foreslaar den en ny tekst for andet led i artikel 1 i direktiv 91/440/EOEF, saa den afspejler artikel 6, stk. 1, og artikel 6, stk. 2, og et nyt tredje led, som delvis erstatter andet led. I dette tredje led benytter den lejligheden til at tydeliggoere, at de funktioner, der er afgoerende for adgang til infrastruktur boer udoeves af selvstaendige organer, forstaaet som uafhaengige af jernbanevirksomheder. For det tredje udgaar artikel 7, stk. 2, saa det tydeliggoeres, at en jernbanevirksomhed ikke kan forvalte infrastruktur, naar der er adskillelse i saerskilte enheder.

6. Den anden vaesentlige aendring, som Parlamentet har foreslaaet til artikel 10 i direktiv 91/440/EOEF, vil aabne adgang til jernbaneinfrastruktur for international godstransport (aendring 10). Kommissionen er ligesom Parlamentet overbevist om, at aabning af markedet er af afgoerende betydning for at genoplive godstransport ad jernbane og at det boer ske gradvis. Det vil tiltraekke nye jernbanevirksomheder, som bringer nye ideer frem, frisk forvaltning og yderligere kapital, og vil stimulere de eksisterende jernbanevirksomheder til at forbedre deres indsats. I 1995 foreslog den skabelse af adgangsret til at levere alle gods- og internationale passagerydelser [3] og i 1998 lancerede den ideen om at aabne godsmarkedet gradvis [4].

[3] Meddelelse fra Kommission om udvikling af Faellesskabets jernbaner, KOM(95) 337 endelig udg. af 19.7.1995

[4] Meddelelse fra Kommissionen om gennemfoerelse og virkning af direktiv 91/440/EOEF om udvikling af Faellesskabets jernbaner og om adgangsrettigheder for godstransport, KOM(98) 202 endelig udg. af 31.3.1998

Kommissionen accepterer imidlertid fuldtud, at etablering af adgangsret for internationale godsyderelser prioriteres hoejest. De eksisterende ordninger, hvor jernbanevirksomhederne kun er ansvarlige for den del af ydelsen, der finder sted paa deres eget omraade, muliggoer ikke udvikling af afbrydelsesfrie internationale tjenester eller giver ikke incitament til at saenke omkostningerne og forbedre ydelsens kvalitet. Kommissionen stoetter Parlamentets intentioner. I fortsaettelse af Parlamentets synspunkt om, at aabningen af jernbanemarkedet boer ske gradvis, foreslaar den imidlertid, at der som et foerste skridt gives adgang til international godstransport paa et defineret europaeisk net, kaldet det transeuropaeiske banegodstransportnet. Den nye artikel 10a definerer dets elementer.

Kommissionen oensker imidlertid at understrege, at en fuldstaendig aabning af markedet for jernbanetransporttydelser for baade passagerer og gods er vigtig. Den vil derfor forfoelge dette spoergsmaal yderligere og ser fortsat fuld liberalisering som det endelige maal. Med henblik herpaa er det vigtigt at kontrollere udviklingen, og det er grunden til, at Kommissionen foreslaar, at artikel 14 i det gaeldende direktiv, som er foraeldet, erstattes. I henhold til den nye ordlyd i denne artikel vil Kommissionen to aar efter det tidspunkt, som medlemsstaterne har til at opfylde direktivet, aflaege rapport og fremsaette egnede forslag.

7. For at muliggoere udviklingen af direktivet i almindelighed, og isaer af det transeuropaeiske banegodstransportnet vil Kommissionen blive bistaaet af et forskriftsudvalg som anfoert i artikel 5 i Raadets afgoerelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 [5] om fastsaettelse af de naermere vilkaar for udoevelsen af de gennemfoerelsesbefoejelser, der tillaeegges Kommissionen.

[5] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23

Det raadgivende udvalg, der allerede er fastsat i artikel 11 i det gaeldende direktiv 91/440/EOEF opretholdes imidlertid og referencen til proceduren vil derfor blive tilpasset til Raadets ovennaevnte afgoerelse.

8. Hvad angaar den nye version af artikel 7, stk. 1, vil aendring 8 kraeve, at medlemsstaterne sikrer, at der fastlaegges, anvendes og gennemfoeres det hoejest mulige niveau for sikkerhedsstandarder og regler. Det er Kommissionens faste overbevisning, at jernbanernes fine sikkerhedsresultater boer opretholdes og maaske endda forbedres i nogle tilfaelde, men den tvivler staerkt paa, at det som lovkrav boer fastsaettes, at der skal sikres det hoejeste niveau af sikkerhedsstandarder, som er teknisk muligt. Det ville forhindre sikkerhedsregulatorer i at sammenligne forskellige sikkerhedsforanstaltninger med henblik paa at identificere dem, der ved en given omkostning ville reducere antallet af ulykker mest. Virkningen ville enten vaere, at jernbanetransport ikke naaede det hoejest mulige sikkerhedsniveau med de til raadighed staaende ressourcer eller at den naaede et meget hoejt niveau til ekstremt hoeje omkostninger. I det sidste

tilfaelde ville kunderne blive drevet til at bruge vejtransport, som gennemsnitligt er meget farligere end jernbanen. Kommissionen foreslaar derfor, at man bevarer den nuvaerende ordlyd, som giver en mere end tilstraekkelig stor garanti for, at man kan opretholde jernbanernes fantastisk gode sikkerhedsresultater.

9. Kommissionen accepterer ogsaa aendringen af det nye stk. 4 til artikel 7, som det havde foreslaaet, men den har forenklet teksten, da medlemsstaterne maaske ikke har fleraarige planer og kontrakter (aendring 9). Den accepterer de andre aendringer, da de styrker eller tydeliggoer teksten.

10. Kommissionen afslaar imidlertid foelgende to andre aendringer.

- Fjernelsen af referencen i betragtning 4 (nu nr. 7) om fastlaeggelse af sikkerhedsregler i den tekst, som Kommissionen havde foreslaaet (aendring 3).

Kommissionens forslag ville have gjort selvstaendige organer, som ikke selv leverer jernbanetransporttjenester, ansvarlig ikke blot for gennemfoerelsen af sikkerhedsregler men ogsaa for fastlaeggelsen af dem. De samme spoergsmaal om retfaerdig og ikke-diskriminerende behandling opstaar med baade fastlaeggelse og gennemfoerelse af sikkerhedsregler, saa Kommissionen mener, at betragtningen boer daekke begge. Den understreger, at denne forpligtelse, som giver organer, som ikke selv leverer jernbanetransportydelse, ansvaret for funktioner, som bestemmer adgangen, er noedvendig selv med en fuldstaendig adskillelse mellem forvaltning af infrastruktur og transportydelse i to adskilte enheder. Dette skal forhindre, at et saadant ansvar overdrages en jernbanevirksomhed, som ville saette denne virksomhed i stand til at afgoere, under hvilke betingelser dens konkurrenter kunne anvende infrastruktur til at levere transportydelse. Det ville forhindre en retfaerdig og ikke-diskriminerende behandling og vaere i modstrid med traktatens artikel 81 and 86, stk. 1.

- AEndringen af den nye version af det andet led i artikel 1, som foreslaaet af Kommissionen (aendring 4-del)

AEndringen af andet led vil fjerne kravet om, at funktioner, der afgoer adgang til jernbaneinfrastruktur, skal varetages af selvstaendige organer, som ikke selv leverer jernbanetransporttjenester. Af de grunde, der er anfoert under den foregaaende aendring, boer et saadant ansvar overdrages organer eller virksomheder, der er uafhaengige af jernbanevirksomheder.

1.

1998/0265 (COD)

AENDRET FORSLAG TIL

EUROPA-PARLAMENTETS OG RAADETS DIREKTIV

om aendring af direktiv 91/440/EOEF om udvikling af Faellesskabets jernbaner

EUROPA-PARLAMENTET OG RAADET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen [6],

[6] EFT C 321 af 20.10.1998

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg [7],

[7] EFT C

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget, [8]

[8] EFT C

i henhold til fremgangsmaaden i traktatens artikel 251 [9], og

[9] EFT C

ud fra foelgende betragtninger:

(1) Raadets direktiv 91/440/EOEF [10] boer aendres for at tage hensyn til erfaringerne med direktivets gennemfoerelse og udviklingen i jernbanesektoren siden dets vedtagelse, saaledes at det sikres, at direktivets maalsætninger opfyldes;

[10] EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25

(2) For at fremme effektiv drift og udvikling af de to saerskilte aktiviteter, udfoerelse af transport og forvaltning af infrastruktur, sikre retfaerdig og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur, skabe gennemsigtighed i anvendelsen af offentlige midler til jernbanesektoren og etablere et solidt grundlag for infrastrukturafgifter, boer der oprettes saerskilte enheder for transporttydelser og for forvaltning af infrastruktur efter en overgangsperiode;

(3) Indtil disse enheder oprettes, boer der ske en adskillelse inden for den enkelte virksomhed mellem transporttydelser og forvaltning af infrastruktur, og baade driftsregnskaberne og balancerne for de to aktiviteter boer adskilles;

(4) som det er tilfaeldet med andre transportformer, boer liberaliseringen af jernbanesektoren forloebes etapevis i tilknytning til den sideløbende ivaerksaettelse af de noedvendige ledsagende harmoniseringsforanstaltninger;

(5) i overensstemmelse med princippet om gradvis liberalisering samt for at fremme konkurrencen og nye operatoerers adgang til markedet boer adgangsrettigheder i denne fase udvides til alle jernbanevirksomheder, som udfoerer international godstransport paa et defineret net, kaldet det transeuropaeiske banegodstransportnet (TERFN), samt adgang til vigtige terminaler og havne;

(6) hvis jernbanevirksomheder og de internationale sammenslutninger, de danner, skal udfoere de i artikel 10 i direktiv 91/440/EOEF omhandlede transporttydelser, er det noedvendigt, at de fuldt ud kan udnytte den adgangsret, den paagaeldende artikel hjemler;

(7) med henblik herpaa skal alle jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger behandles paa et retfaerdigt og ikke-diskriminerende grundlag, for saa vidt angaar aktiviteter, der er afgoerende for adgangen til infrastruktur, og fastlaeggelse og haandhaevelse af sikkerhedsregler, herunder efterforskning af alvorlige ulykker, skal derfor varetages af uafhaengige organer eller virksomheder, som ikke selv udfoerer jernbanetransport;

(8) for at fremme effektiv forvaltning af infrastruktur i almenvællets interesse boer infrastrukturforvaltere vaere uafhaengige af staten og have ret til frit at forvalte deres interne anliggender, medens medlemsstaterne boer traeffe de noedvendige foranstaltninger med henblik paa udvikling og sikker brug af jernbaneinfrastruktur;

(9) for at fremme effektiv passagerbefordring og godstransport og sikre gennemsigtighed i de finansielle forhold i forbindelse med disse aktiviteter, herunder stoette til omstrukturering, er det noedvendigt at adskille regnskaberne for passagerbefordring og godstransport;

(10) to aar efter det tidspunkt, hvor medlemsstaterne skal opfylde dette direktiv, aflægges Kommissionen rapport om dets gennemfoerelse og fremsaetter relevante forslag;

(11) da de noedvendige foranstaltninger til gennemfoerelse af dette direktiv er generelle foranstaltninger i betydningen i artikel 2 i Raadets afgoerelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsaettelse af de naermere vilkaar for udoevelsen af de gennemfoerelsesbefoejelser, der tillægges Kommissionen [11], boer de vedtages ved anvendelse af den forskriftsprocedure, der er anfoert i afgoerelsens artikel 5 -

[11] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23

UDSTEDT FOELGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 91/440/EOEF foretages foelgende aendringer:

1. Artikel 1, andet, fjerde og femte led udgaar og et nyt tredje led affattes saaledes:

"- ved at oprette saerskilte enheder for udfoerelse af jernbanetransport og for forvaltningen af infrastruktur efter den i artikel 6, stk. 1 naevnte overgangsperiode, og indtil disse enheder oprettes, ved at skabe saerskilte afdelinger inden for samme virksomhed, og ved at adskille baade driftsregnskaber og balancer for hver aktivitet, og ved at overdrage ansvaret for de funktioner, der

er afgørende for retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur, som fordeling af infrastrukturkapacitet, fastlæggelse og anvendelse af en afgiftordning for brug heraf og udstedelse af sikkerhedscertifikater og licenser,

- ved at forbedre disse enheders finansielle struktur,

- ved at sikre jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder, der udfører international godstransport, adgang til medlemsstaternes net".

2. Artikel 3, første og andet led, affattes således:

"- "jernbanevirksomhed": enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften.

- "infrastrukturforvalter": ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur; dette kan også omfatte betjening af kontrol- og sikkerhedssystemerne."

3. Artikel 6 affattes således:

"1. Medlemsstaterne opretter særskilte enheder, med hver sin egen juridiske personlighed, for udførelse af jernbanetransport og for forvaltning af jernbaneinfrastruktur. Statsstøtte, der ydes til den ene af disse enheder, kan ikke overføres til den anden..

Senest to år efter at medlemsstaterne skal opfylde Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../..EF, skal de oprette disse enheder.

Medlemsstaterne må ikke overdrage ansvaret for de funktioner, der er afgørende for retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur, som fordeling af infrastrukturkapacitet, fastlæggelse og anvendelse af en afgiftsordning for brug heraf og udstedelse af sikkerhedscertifikater og licenser, til virksomheder, som selv udfører jernbanetransport.

2. Indtil medlemsstaterne opretter særskilte enheder for udførelse af jernbanetransport og for forvaltning af jernbaneinfrastruktur, skal de kræve, at der sker en tydelig adskillelse mellem hver aktivitet i den samme virksomhed. De skal også træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og særskilte balancer for aktiviteterne i forbindelse med udførelse af transport og aktiviteterne i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Statsstøtte, der ydes til en af disse to aktiviteter, kan ikke overføres til den anden."

4. I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at udvikle den nationale jernbaneinfrastruktur, idet de i givet fald tager hensyn til Fællesskabets samlede behov.

De sørger for, at der fastlægges, anvendes og håndhæves sikkerhedsstandarder og -regler og føres passende kontrol hermed, på en sådan måde, at der sikres en retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur. Disse funktioner omfatter efterforskning af alle alvorlige ulykker, og de varetages af organer eller virksomheder, som ikke selv udfører jernbanetransport og er uafhængige af organer og virksomheder, der udfører sådan transport".

b) Stk. 2 udgår; stk. 3 bliver stk. 2.

c) Der tilføjes følgende stk. 4:

"4. Inden for rammerne af fællesskabslovgivningen og den generelle politik, som staten har fastlagt, skal infrastrukturforvalteren udarbejde en virksomhedsplan, som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse og udvikling af infrastrukturen, samtidig med at der opnås finansiel balance og sikres de nødvendige midler til opfyldelse af disse målsætninger."

5. I artikel 9 tilføjes følgende stk. 4:

"4. Der føeres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med passagerbefordring og aktiviteter i forbindelse med godstransport. Midler, der tilføres hvert af disse to aktivitetsområder, skal figurere særskilt på de relevante regnskaber og må ikke overføres til det andet."

6. Artikel 10 affattes således:

"1. Internationale sammenslutninger tildeles adgangsret og ret til at udføre transittrafik i de medlemsstater, hvor de til sammenslutningerne hørende jernbanevirksomheder er etableret, samt ret til at udføre transittrafik i andre medlemsstater med henblik på udførelse af international transport mellem de medlemsstater, hvor de til sammenslutningerne hørende virksomheder er etableret.

2. Jernbanevirksomheder inden for rammerne af artikel 2 tildeles på rimelige vilkår adgangsret til andre medlemsstaters infrastruktur med henblik på udførelse af international kombineret godstransport.

3. Jernbanevirksomheder inden for rammerne af artikel 2 tildeles på rimelige vilkår adgangsret til et netværk, kaldet det transeuropæiske banegodstransportnet (TERFN), som defineret i bilaget, med henblik på udførelse af international godstransport.

4. Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport, indgår de nødvendige administrative, tekniske og finansielle aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur for at løse spørgsmål vedrørende trafikregulering og sikkerhed i forbindelse med den pågældende transport. De betingelser, der gælder for disse aftaler, skal være gennemsigtige og ikke-diskriminerende."

7. Der indføres følgende artikel:

»Artikel 10a

1. Det transeuropæiske banegodstransportnet (TERFN) består af følgende:

a) Jernbanestrækninger som anført på kortene i bilaget.

b) Infrastrukturforvalterne skal i givet fald stille omkoerselsstrækninger til rådighed, især omkring overbelastet infrastruktur i den betydning, der er anført i direktiv 2000/.../EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering. Når disse strækninger stilles til rådighed, må den samlede rejsetid så vidt muligt ikke stige.

c) Sporadgang til terminaler, som betjener eller potentielt betjener mere end en endelig kunde og til andre lokaliteter og faciliteter, herunder tilbringerstrækninger til og fra disse.

d) Sporadgang til og fra havne, der er anført i bilaget, herunder tilbringerstrækninger.

2. Ovennævnte tilbringerstrækninger dækker i begge ender af rejsen 50 km eller 20% af rejsens længde på de jernbanestrækninger, der er anført i stk. 1, litra a), afhængig af hvilken strækning der er længst.

Tog kan samles og/eller opsplittes og de forskellige sektioner kan have forskellige oprindelses- og bestemmelsessteder.

Alle jernbanevirksomheder er garanteret levering af tjenester i terminaler og havne, og disse tjenester kan kun begrænses over for jernbanevirksomheder, hvis der findes brugbare alternativer."

8. Som artikel 11 og 11a indføres:

Artikel 11

1. Medlemsstaterne kan forelægge Kommissionen ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af dette direktiv. Kommissionen træffer de relevante afgørelser ved anvendelse af den rådgivningsprocedure, der er nævnt i artikel 11a, stk. 2.

Efter anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ undersøger Kommissionen i et særlig tilfælde anvendelsen af artikel 10, stk. 1 til 4, og beslutter inden to måneder fra modtagelsen af en sådan anmodning ved anvendelse af samme procedure, om den pågældende foranstaltning

fortsat kan anvendes. Kommissionen fremsender sin afgørelse til Europa-Parlamentet, Raadet og til medlemsstaterne.

2. Naar generelle foranstaltninger, der har til formaal at gennemfoere vaesentlige bestemmelser i dette direktiv skal aendres, traeffes der egnede afgørelser herom ved anvendelse af den forskriftsprocedure, der er naevnt i artikel 11a, stk. 3.

Artikel 11a

1. Kommissionen bistaas af et udvalg, der bestaar af repraesentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repraesentant som formand (i det foelgende benaevnt "udvalget").

2. Naar der henvises til dette stykke, finder raadgivningsproceduren i artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse.

3. Naar der henvises til dette stykke, finder forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 8 i naevnte afgørelse.

Den frist, der er anfoert i artikel 5, stk. 6 i afgørelse 1999/468/EF er paa 3 maaneder."

9. Artikel 14 affattes saaledes:

"To aar efter det tidspunkt, hvor medlemsstaterne skal opfylde Europa-Parlamentets og Raadets direktiv .../.../EF, forelaegger Kommissionen Europa-Parlamentet, Det OEkonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Raadet en rapport om gennemfoerelsen af direktivet sammen med relevante forslag til en fortsaettelse af Faellesskabets aktion med hensyn til at udvikle jernbanemarkedet og de lovgivningsmaessige rammer, der styrer det."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne vedtager de noedvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest et aar efter dets ikrafttraeden. De underretter straks Kommissionen herom.

Naar medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggoerelsen ledsages af en saadan henvisning. De naermere regler for denne hanvisning fastsaettes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv traeder i kraft paa tyvendedagen efter offentliggoerelsen i De Europaeiske Faellesskabers Tidende.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfaerdiget i Bruxelles, den .

Paa Europa-Parlamentets vegne Paa Raadets vegne

Formand Formand

BILAG

Havne

>TABELPOSITION>

>TABELPOSITION>

>TABELPOSITION>

Maps

Austria - Autriche - OEsterreich

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Belgium - Belgique/Belgie - Belgien Luxembourg - Luxembourg - Luxemburg

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Denmark - Danmark - Daenemark

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Finland - Finlande - Finnland

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

France - France - Frankreich

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Germany - Allemagne - Deutschland

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Great Britain - Grande Bretagne - Grossbritannien

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Ireland - Irlande - Irland Northern Ireland - Irlande du Nord - Nordirland

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Italy - Italie - Italien Greece - Grece - Griechenland

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Netherlands - Pays-Bas - Niederlande

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Spain - Espagne - Spanien-/-Portugal - Portugal - Portugal

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

Sweden - Suede - Schweden

>REFERENCE TIL EN GRAFIK>

AEndret forslag til EUROPA-PARLEMTENTETS OG RAADETS DIREKTIV om aendring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder

(Forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. Den 22. juli 1998 vedtog Kommissionen et forslag til Raadets direktiv [1] om aendring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder [2]. Den 20. oktober 1998 forelagde Kommissionen Raadet dette forslag (SYN 98/0265). Formaalet med forslaget var at udvide direktivets anvendelsesomraade med henblik paa at skabe ensartede spilleregler for europaeiske jernbanevirksomheder.

[1] KOM/98/0480 endelig udg. 22.7.1998

[2] EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.

2. Paa plenarforsamlingen den 10. marts 1999 godkendte Europa-Parlamentet forslaget med visse aendringer. Efter Amsterdam-traktatens ikrafttraeden den 1. maj 1999 maatte Parlamentet godkende foerstebehandlingen igen. Europa-Parlamentet godkendte endelig Kommissionens forslag paa plenarforsamlingen den 15. september 1999 med to aendringer.

3. AEndring af artikel 8: Europa-Parlamentets aendring 1 tilfoejer en saetning til artikel 8 i direktiv 95/18/EF (jf. artikel 1, pkt. 4), som kraever, at de betingelser, der vedroerer den faglige kompetence, skal sikre ligebehandling. Da ligebehandling er en af grundpillerne i Faellesskabets politik og derfor ogsaa i dets jernbanepolitik, vil aendringen bidrage til at tydeliggoere teksten og vil endnu engang minde de nationale lovgivere om, at det er noedvendigt at sikre, at der ikke opstaar forskelsbehandling. Det er isaer noedvendigt at sikre ligebehandling i de tilfaelde, hvor vurderingen delvis sker paa grundlag af skoen. Kommissionen hilser derfor Parlaments forslag velkommen og integrerer det i sit forslag. Kommissionen foreslaar imidlertid, at ordlyden aendres, saa man undgaar enhver misforstaaelse af, hvad ordet "Dette" i Parlaments forslag henviser til.

4. AEndring af artikel 9 (aendring 2): Ifoelge Parlamentets betaenkning skulle foelgende saetning indsaettes i artikel 9, som fastsaetter, at jernbanevirksomheder har pligt til at traeffe foranstaltninger til at daekke deres erstatningsansvar: "For fragttjenester kan dette kun tillades, naar afgifterne afspejler vilje til at betale mere end de afholdte omkostninger, og naar tilsynsorganer har truffet de fornoedne foranstaltninger til at sikre, at der ikke opkraeves for hoeje afgifter". AEndringen synes at knytte fragtjernbanevirksomhedernes behov for at forsikre sig selv sammen med deres vilje til at betale mere end omkostningerne. En saadan bestemmelse vil under ingen omstaendigheder kunne godkendes, fordi forpligtelsen for alle jernbanevirksomheder til at have tilstraekkelige forsikringsordninger eller andre ordninger til daekning er af afgoerende betydning for beskyttelsen af enhver tredjepart, der er indblandet i ulykker eller uheld. Det kunne imidlertid ogsaa vaere saadan, at aendringen havde til formaal at aendre artikel 9 i forslaget til at erstatte direktiv 95/19/EF. Af ovennaevnte aarsager afviser Kommissionen formelt denne aendring, hvad angaar direktiv 95/18/EF.

5. Artikel 11, stk. 8, i det gaeldende direktiv 95/18/EC paalaegger medlemsstaterne og Kommissionen visse forpligtelser. Det er oenskeligt at tydeliggoere disse forpligtelser, og at fortolkningen af den eksisterende tekst og eksisterende praksis sker paa grundlag af sund fornuft. De oplysninger, som medlemsstaterne fremsender til Kommissionen, boer derfor ogsaa omfatte oplysninger om licenser, der er blevet udstedt.

1.

AEndret forslag til

EUROPA-PARLEMTENTETS OG RAADETS DIREKTIV

om aendring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder

EUROPA-PARLEMTENTET OG RAADET FOR DEN EUROPAEISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europaeiske Faellesskab, saerlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, [3]

[3] EFT C 321 af 20.10.1998

under henvisning til udtalelse fra Det Oekonomiske og Sociale Udvalg, [4]

[4] EFT C

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [5]

[5] EFT C

i henhold til fremgangsmaaden i traktatens artikel 251 og i samarbejde med Europa-Parlamentet [6], og

[6] EFT C

ud fra foelgende betragtninger:

(1) Ifoelge Raadets direktiv 91/440/EOEF af 29. juli 1991 om udvikling af Faellesskabets jernbaner [7] har jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder en vis ret til adgang til international jernbanetransport;

[7] EFT L 237 af 24.08.1991, s. 25.

(2) for at sikre paalidelige og tilstraekkelige ydelser er en faelles licensordning paakraevet som garanti for, at alle jernbanevirksomheder til enhver tid opfylder bestemte krav med hensyn til deres haederlighed, finansielle kapacitet og faglige kompetence for at beskytte kunder og tredjeparter og kunne tilbyde ydelser af en hoej sikkerhedsstandard;

(3) for at sikre, at retten til adgang til jernbaneinfrastrukturen anvendes ensartet og uden forskelsbehandling i hele Faellesskabet, indfoertes der med Raadets direktiv 95/18/EF [8] licens for jernbanevirksomheder, naar de udfoerer den form for transport, som er omhandlet i artikel 10 i direktiv 91/440/EOEF, idet en saadan licens er obligatorisk for udfoerelsen af saadanne transportydelser og gyldig i hele Faellesskabet;

[8] EFT K 143 af 27.06.1995, s. 70.

(4) nogle medlemsstater har givet mere omfattende adgangsret end den i direktiv 91/440/EOEF fastsatte, hvorfor det forekommer noedvendigt at sikre en retfaerdig, gennemsigtig og ikke-diskriminerende behandling af alle jernbanevirksomheder, som maatte operere paa dette marked, ved at udvide de i direktivet fastsatte principper for udstedelse af licenser til at omfatte alle virksomheder, der opererer i sektoren;

(5) for bedre at opfylde de oplysningsforpligtelser, der paahviler medlemsstaterne og Kommissionen i henhold til artikel 11, stk. 8, for at sikre alle medlemsstaterne og Kommissionen bedre oplysninger og i henhold til almindelig praksis og en logisk fortolkning af det gaeldende direktiv, boer den raeke oplysninger, som medlemsstaterne og Kommissionen skal afgive, ogsaa omfatte udstedte licenser.

(6) maalene for dette direktiv, fastsaettelse af hovedprincipperne for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og gensidig anerkendelse af saadanne licenser inden for hele Faellesskabet, kan ikke i tilstraekkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, fordi udstedelsen af saadanne licenser helt klart er et internationalt anliggende; disse maal kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, paa grund af deres graenseoverskridende aspekter, bedst opfyldes paa faellesskabsplan; direktivet indeholder kun de minimumsbestemmelser, der er noedvendige for at naa disse maal;

(7) det boer praeciseres, at pendultrafikken med vejkoeretoer gennem tunnelen under Kanalen og passagerbefordring, der udelukkende udfoeres paa et lokalt saerskilt jernbanenet eller paa sporveje eller light rail, ikke er omfattet af anvendelsesomraadet for direktiv 95/18/EF, og jernbanevirksomheder, der udelukkende udfoerer deres egen godstransport paa et net, der kun anvendes til det formaal, er heller ikke omfattet af anvendelsesomraadet for direktiv 95/18/EF;

(8) faellesskabsbetingelserne for adgang til eller transit via jernbaneinfrastrukturen vil blive fastsat i andre faellesskabsbestemmelser;

(9) direktiv 95/18/EF boer aendres i overensstemmelse med det ovenfor anfoerte -

UDSTEDT FOELGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 95/18/EF foretages foelgende aendringer:

1. Artikel 1 affattes saaledes:

"Artikel 1

1. Dette direktiv omhandler de kriterier, der gaelder for en medlemsstats udstedelse, fornyelse og aendring af licenser til jernbanevirksomheder, som er etableret, eller som vil etablere sig i Faellesskabet.

2. Jernbanevirksomheder, som udfoerer passagerbefordring paa lokale saerskilte jernbanenet eller passagerbefordring i byer og forstaeder paa f.eks. sporveje eller light rail, er ikke omfattet af dette direktivs anvendelsesomraade. Jernbanevirksomheder, der udfoerer deres egen godstransport paa et jernbanenet, der kun anvendes til det formaal, er ikke omfattet af dette direktivs anvendelsesomraade.

3. Jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger, hvis aktivitet er begrænset til pendultrafik med vejkoeretoejer gennem tunnelen under Kanalen, er heller ikke omfattet af dette direktivs anvendelsesomraade.

4. Licenser er gyldige paa hele Faellesskabets omraade.«

2. I artikel 2 foretages foelgende aendringer:

a) litra a) affattes saaledes:

»a) »jernbanevirksomhed«: enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet bestaar i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at soerge for traekkraften«.

b) litra d) udgaar.

3. Artikel 3 affattes saaledes:

"Artikel 3

Hver medlemsstat udpeger det organ, der er ansvarligt for at udstede licens til jernbanedrift og for opfyldelse af forpligtelserne i henhold til dette direktiv. Udstedelsen af licenser varetages af et organ, som ikke selv udfoerer jernbanetransport, og som er uafhaengigt af organer eller virksomheder, der udfoerer jernbanetransport.«

4. Artikel 8 affattes saaledes:

"Artikel 8

1. Kravene til faglig kompetence er opfyldt, naar:

a) den jernbanevirksomhed, der soeger licens, har eller vil faa en ledelsesorganisation og er i besiddelse af den viden og/eller erfaring, der er noedvendig for at foere sikker og paalidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i licensen

b) det personale, der er ansvarligt for sikkerheden, isaer lokomotivfoererne, er fuldt kvalificerede inden for de respektive hverv

c) personale, rullende materiel og organisation er i stand til at sikre et hoejt sikkerhedsniveau i forbindelse med driften.

2. En licensansoegning skal med henblik paa kravene i stk. 1 mindst vaere ledsaget af de i bilagets afsnit II omhandlede oplysninger.

3. Der skal kunne fremlaegges dokumentation for, at kvalifikationskravene er opfyldt.

4. Disse krav skal fastsaettes og gennemfoeres paa et ikke-diskriminerende grundlag."

5. I artikel 11, stk. 8 indsaettes ordet "udstedt" foran ordet "suspenderet".

Artikel 2

Medlemsstaterne vedtager de noedvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest et aar efter dets ikrafttraeden. De underretter straks Kommissionen herom.

Naar medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggoerelsen ledsages af en saadan henvisning. De naermere regler for denne henvisning fastsaettes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv traeder i kraft paa tyvendedagen efter offentliggoerelsen i De Europaeiske Faellesskabers Tidende.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfaerdiget i Bruxelles,

Paa Europa-Parlamentets vegne Paa Raadets vegne

Formand Formand

AEndret forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RAADETS DIREKTIV om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

Kommissionen fremsendte den 20. oktober 1998 et forslag til direktiv til Raadet om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (KOM (98) 480 endelig udgave [1] - SYN 98/0267).

[1] KOM (1998) 480 endelig udg. af 22.07.1998

Europa-Parlamentet afgav udtalelse efter foerstebehandling den 10. marts 1999. Efter Amsterdamtraktatens ikrafttraedelse den 1. maj 1999 skulle Europa-Parlamentet bekræfte foerstebehandlingen. Parlamentet bekræftede sin tidligere udtalelse paa samlingen den 15. september 1999.

Det OEkonomiske og Sociale Udvalg afgav sin udtalelse den 26. maj 1999. Regionsudvalget har endnu ikke afgivet udtalelse.

Kommissionen accepterer foelgende af Europa-Parlamentets aendningsforslag:

- AEndringsforslag nr. 3 fordi betragtningen argumenterer for en gradvis markedsaabning, som stemmer overens med traktatforpligtelserne og Kommissionens forslag 95 (337).
- AEndringsforslag nr. 4 fordi betragtningen tilskynder til fremskridt med teknisk harmonisering, som Kommissionen mener er vigtigt.
- AEndringsforslag nr. 6 fordi betragtningen understreger vigtigheden af retfaerdig intermodal konkurrence, som er noedvendig for at sikre effektive og optimale transportvalg.
- AEndringsforslag nr. 7 fordi det medfoerer en bedre definition.
- AEndringsforslag nr. 8 fordi det goer definitionen tydeligere.
- AEndringsforslag nr. 9 fordi det forpligter medlemsstaterne til at oprette et opkrævningsgrundlag.
- aendningsforslag nr. 11 fordi det tager hoejde for, at togtjenesterne kan leveres af flere forvaltere eller tjenesteleverandoerer
- aendningsforslag nr. 16 fordi det stroemliner teksten samtidig med, at det fastholder det foreslaede princip.
- AEndringsforslag nr. 19 accepteres i princippet fordi det tillader andre parter end jernbanevirksomheder at vaere ansoegere i henhold til den nationale lovgivning. Virkningen er gennemfoert i artikel 19 og i form af en aendring af definitionen i artikel 2. Desuden er henvisninger i hele teksten aendret fra "godkendt ansoeger" til "ansoeger".
- aendningsforslag nr. 28 fordi de meningsudvekslinger mellem nationale reguleringsinstanser, som det kraever, vil vaere nyttige.

Kommissionen accepterer principperne i aendningsforslag 14, dvs. forenkling af reglerne for passagertrafik og mulighed for at oege fragtafgifterne naar det er paavist, at det ikke skader den intermodale konkurrenceevne. Artikel 8 og 9 er derfor omformuleret for at afspejle dette.

Kommissionen har af foelgende grund ikke accepteret Europa-Parlamentets ovrige aendningsforslag:

- AEndringsforslag nr. 5. Kommissionen anerkender, at oeget konkurrence kan forbedre de tvaernationale fragttjenester og at samordning spiller en rolle forudsat at EU's konkurrenceregler overholdes. Ingen af disse spoergsmaal er imidlertid direkte relevante for forslaget som kun vedroerer afgiftsfastsaettelse og kapacitetstildeling. Ideen om at tillade andre parter end jernbanevirksomheder at ansoege om kapacitet kan desuden i hoej grad vaere med til at goere jernbaner mere attraktive og det aendrer ikke paa de licens-indehavende jernbanevirksomheders evne til at levere tjenesteydelser.

- AEndringsforslag nr. 10 tillader en anden model med uddelegering af opkrævningsreglerne og modtagelse af afgifter til tilsynsorganet; dette ville kræve en særskilt appelinstans. Dette kan ikke accepteres, fordi det sammenblander behovet for et organ, der kan regulere infrastrukturforvalterens aktiviteter og vil medføre øget bureaukrati. Under alle omstændigheder vil Kommissionens forslag tillade, at afgiftsopkrævning foretages af et andet organ end en jernbanevirksomhed.

- AEndringsforslag nr. 12 accepteres ikke, fordi det oprindelige forslag udtrykkeligt indeholder mulighed for, at afgifterne kan inkludere et afkast, så afgifterne kan dække investeringer. Formuleringen af artikel 9 (se ændringsforslag 14) tillader højere afgifter på både passager- og godstransport, som kan inkludere et afkast. AEndringsforslaget er derfor ikke nødvendigt og desuden forkert anbragt under artikel 8, stk. 3.

- AEndringsforslag nr. 13 accepteres ikke, fordi det fjerner det meste af teksten vedrørende eksterne omkostninger og udskyder en eventuel internalisering af eksterne omkostninger indtil der findes en intermodal løsning. Kommissionen mener imidlertid, at medlemsstaterne bør have mulighed for at indføre opkrævning for eksterne omkostninger forudsat at det sikres, at banetransporten ikke straffes for dens eksterne omkostninger før de andre transportformer.

- AEndringsforslag nr. 15 accepteres ikke, fordi det fjerner meget af klarheden omkring begrænsninger på rabatter. Rabatter er imidlertid en nem måde at diskriminere mellem foretagender, som ofte anvendes. I forbindelse med nogle aktiviteter vil virksomhedsspecifikke kontrakter muligvis være en rimelig forretningsmæssig adfærd, men det er ikke tilfældet med baneinfrastruktur.

- AEndringsforslag nr. 17 afvises, for det forhindrer realiseringen af en af forslagens målsætninger om at give infrastrukturforvaltere mulighed for at optimere kapacitetstildelingen og forsøge at tilfredsstille alle banetraffikkens behov. Dermed kan infrastrukturen bruges mere intensivt, hvilket reducerer de gennemsnitlige omkostninger og gør banetransport billigere. På den anden side, hvor det er muligt at fastlægge prioritetskriterier under de foreslåede kapacitetstildelingsregler bør dette efter nærhedsprincippet overlades til medlemsstaterne. Der er ingen grund til på EF-plan at fastsætte en udtrykkelig prioritering af offentlige tjenester. Den del af ændringsforslaget, der vedrører tildeling af særlige rettigheder, artikel 14a, stk. 1, litra b, dækkes desuden allerede af artikel 27 i forslaget, og er derfor overflødig. Den foreslåede artikel 14a, stk. 2, er overflødig fordi artikel 14a, stk. 1, litra a), ikke accepteres. Uanset dette er ændringsforslaget overflødigt, fordi det ikke forhindrer den form for kompensation, som faktisk er mulig ved, at operatøren køber den relevante kapacitet. Spørgsmaalet om kompensation for forsyningspligtigheder behandles desuden i forordning 1191/69 som ændret og falder derfor ikke ind under det foreliggende forslag.

- AEndringsforslag nr. 18 accepteres ikke, fordi det blot i mere generelle vendinger er en gentagelse af ændringsforslag nr. 17 samt af ovenstående grunde. Hvad angår sikring af finansieringen af ny infrastruktur, åbner artikel 9 og 27 tilsammen god mulighed for dette og yderligere henvisninger er derfor ikke nødvendige.

- AEndringsforslag nr. 20 accepteres ikke, fordi det forlænger den maksimale løbetid for rammeaftaler til 7 år og gør længere perioder mindre mere almindelige. Kommissionen har fuld forståelse for behovet for sikkerhed til at foretage investeringer, som var begrundelsen for at indføre artiklen, men mener at 5 år er en passende kontraktperiode for disse aftaler. Det er sandsynligt at forretningsmæssige krav ændrer sig i denne periode, men forslaget åbner under alle omstændigheder mulighed for længere perioder når de begrundes med investeringer. Der er således ingen grund til at forlænge kontraktens sædvanlige løbetid og undtagelser bør begrundes for at sikre, at længere perioder ikke bliver standard.

- AEndringsforslag nr. 21 accepteres ikke, fordi det fjerner forpligtelsen til at behandle alle transporttydelser lige og til at høre alle parter om køreplansudkastet. Lige behandling af alle transporttydelser er et grundlæggende element i direktivforslaget og i den optimale benyttelse af infrastrukturen. I Kommissionens forslag forventes det ikke, at der gives fortrinsstilling til bestemte trafiktyper, så længe der ikke er meget stor kapacitetsmangel. Det er vanskeligt at se hvorfor det ikke skulle være ønskeligt. Her er det også vigtigt at bemærke, at infrastrukturforvalterne har en monopolagtig status.

- AEndringsforslag nr. 22 accepteres ikke, fordi det fjerner behovet for at høre ansøgere under samordningsprocessen og for at offentliggøre principperne i netvejledningen. Begge er essentielle for åbenhed og gennemskuellighed i tildelingsprocessen.

- AEndringsforslag nr. 23 accepteres, ikke fordi den foreslåede 3-måneders frist kun behøves på grund af ændringsforslag nr. 26, som ikke kunne accepteres.

- AEndringsforslag nr. 24 accepteres delvist, fordi en af hindringerne for godstransportens udvikling er, at det er vanskeligt at finde kanaler til godstrafik med kort varsel. For meget af trafikken er det i øjeblikket for sent når der skal ventes på, at kanalerne identificeres. For at afspejle tanken bag ændringsforslaget er artiklens tekst blevet kraftigt revideret.

- AEndringsforslag nr. 25 accepteres ikke, fordi det kun bevarer muligheden for at forbeholde bestemte infrastrukturer men fjerner muligheden for at give fortrinsstilling til bestemte trafiktyper på specialiseret infrastruktur, og Kommissionen mener, at denne mulighed er væsentlig for visse infrastrukturer. Det gælder højhastighedspassagertrafik eller -godstrafik hvor det er naturligt, at der gives fortrin til den trafik, som infrastrukturen er udviklet til. Det er dog også vigtigt at sikre, at anden trafik som opfylder driftskravene på linien også kan anvende den, hvis der er kapacitet til rådighed.

- AEndringsforslag nr. 26 accepteres ikke, fordi proceduren for kapacitetsanalysen ville udgå, og denne analyse tilskynder til en optimal brug af jernbaneinfrastrukturen og lavere omkostninger. Proceduren skal følges når alle kapacitetsbehov ikke kan opfyldes i planlægningsprocessen. Den tilgængelige kapacitet påvirkes af mange faktorer og disse faktorer påvirkes af og har omkostningsmæssige konsekvenser for en række parter. Infrastrukturforvalterens monopolagtige status indebærer at det er afgørende, at denne skal høre andre berørte parter. Som følge af disse forskellige elementer og eventuelle afvejninger er det vigtigt med en åben debat inden for et passende tidsrum, således at resultaterne kan anvendes i forbindelse med planlægningsprocessen.

- AEndringsforslag nr. 27 accepteres ikke, fordi det fjerner kravet om at høre brugere i forbindelse med en kapacitetsforbedringsplan eller om at angive de aspekter, der tages i betragtning, eller en handlingsplan. Disse elementer er vigtige i forbindelse med kapacitetsforbedringsplanens udarbejdelse og skal angives nærmere. Infrastrukturforvaltere har en monopolagtig stilling og det er vigtigt at det kræves, at de tager højde for infrastrukturbrugernes synspunkter. Da brugere sandsynligvis vil skulle betale for eventuelle investeringer i forbindelse med en kapacitetsforbedringsplan, bør de have mulighed for at udtrykke deres synspunkter om forslaget. Teksten er imidlertid gjort tydeligere og er blevet forenklet i lyset af Parlamentets forslag.

AEndret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen [2],

[2] EFT C 321, 20.10.1998

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg [3],

[3] EFT C

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [4]

[4] EFT C

i henhold til fremgangsmaaden i traktatens artikel 251 og, [5],

[5] EFT C

ud fra følgende betragtninger:

- (1) OEget integration i Faellesskabets jernbanesektor er et vigtigt led i fuldfoerelsen af det indre marked og bestraelserne paa at opnaa baeredygtig mobilitet;
- (2) i henhold til Raadets direktiv 91/440/EOEF af 29. juli 1991 om udvikling af Faellesskabets jernbaner [6] har jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder en vis ret til adgang til international jernbanetransport; denne ret indebaerer, at jernbaneinfrastruktur kan benyttes af flere forskellige brugere;
- [6] EFT L 237, af 24.8.1991, s. 25.
- (3) ved Raadets direktiv 95/19/EF af 19. juni 1995 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkraevning af infrastrukturafgifter [7] er der fastsat generelle principper for tildelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet;
- [7] EFT L 143, af 27.6.1995, s. 75.
- (4) disse to direktiver har resulteret i betydelig variation med hensyn til jernbaneinfrastrukturafgifternes struktur og niveau og kapacitetstildelingsprocessernes form og varighed;
- (5) hensigtsmaessige kapacitetstildelingsordninger for jernbaneinfrastruktur kombineret med konkurrerende operatoerer vil give en bedre fordeling af transporten paa de forskellige transportformer;
- (6) tilskyndelse til optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen medvirker til at nedbringe samfundets omkostninger ved transport;
- (7) til en effektiv godstrafik og navnlig den graenseoverskridende del heraf kraeves det, at der tages skridt til en forsigtig aabning af markedet;
- (7a) den gradvise aabning af jernbanetransportmarkedet boer ledsages af tekniske harmoniseringsforanstaltninger, der boer ivaerksaettes saa hurtigt og effektivt som muligt;
- (8) koebere af jernbanetransporttydelser foretraekker maaske at kunne deltage direkte i kapacitetstildelingsprocessen;
- (8a) genoplivelsen af de europaeiske jernbaner gennem oeget konkurrence mellem de europaeiske jernbanevirksomheder kraever rimelige konkurrencebetingelser mellem jernbane- og vejtransport, isaer gennem behoerig hensyntagen til de forskellige eksterne virkninger;
- (9) afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal give alle virksomheder lige adgang uden forskelsbehandling og i videst muligt omfang imoedekomme alle brugeres og trafiktypers behov paa en retfaerdig og ikke-diskriminerende maade;
- (10) afgifts- og kapacitetstildelingsordninger boer tilskynde jernbaneinfrastrukturforvaltere til at optimere udnyttelsen af deres infrastruktur til gavn for hele samfundet;
- (11) kapacitetstildelingsordningerne boer give jernbanevirksomhederne klare og konsekvente signaler, paa grundlag af hvilke de kan traeffe rationelle beslutninger;
- (12) infrastrukturforvaltere har behov for en vis fleksibilitet for at opnaa en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturnettet;
- (13) der maa ved udformningen af kapacitetstildelings- og afgiftsordningerne eventuelt tages hensyn til det forhold, at forskellige elementer i jernbaneinfrastrukturnettet kan vaere konstrueret med henblik paa forskellige hovedbrugere;
- (14) de krav, der goer sig gaeldende for passagertrafik, kan i mange tilfaelde vaere i modstrid med de krav, godstrafikken stiller; passagertraffikens krav kan resultere i et net, som er dyrere at anlægge og vedligeholde end et net, der udelukkende er konstrueret til godstransport;
- (15) de forskellige transporttjenesters behov maa afvejes korrekt;
- (16) den voksende hastighedsforskel mellem det rullende materiel til henholdsvis godstrafik og passagertrafik kan skaerpe konflikten mellem disse to trafiktyper;
- (17) transporttjenester, der udfoeres paa kontrakt for offentlige myndigheder, kan noedvendiggøre saerlige regler for fortsat at vaere attraktive for brugerne;

- (18) forskellige brugere og kategorier af brugere har ofte forskellig indvirkning paa kapaciteten;
- (19) afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal tage hensyn til virkningerne af den voksende maetning af kapaciteten og den knaphed paa kapacitet, der kan blive slutresultatet;
- (20) de forskellige tidsrammer for planlaegningen af trafiktyper betyder, at det boer sikres, at ansogninger om kapacitet, der indgives efter faerdiggoerelsen af togplanen, kan imoedekommes;
- (21) brugen af informationsteknologi kan goere udarbejdelsen af togplaner hurtigere og mere fleksibel og saette ansogjerne bedre i stand til at byde paa kapacitet samt goere det lettere at fastlaegge kanaler, som gaar over mere end én infrastrukturforvalters net;
- (22) for at opnaa et optimalt resultat for operatoerer og trafiktyper boer der forlanges en gennemgang af kapacitetsudnyttelsen, hvis en samordning af infrastrukturkapaciteten er paakraevet for at imoedekomme brugernes behov;
- (23) i betragtning af infrastrukturforvalterens monopolstilling boer der forlanges en gennemgang af den disponible kapacitet og metoderne til at forbedre den, hvis det ved tildelingen af infrastrukturkapacitet ikke er muligt at imoedekomme brugernes ansogninger;
- (24) manglende information om andre jernbanevirksomheders ansogninger samt om begraensninger i systemet kan goere det vanskeligt for jernbanevirksomheder at optimere deres ansogninger om kapacitet;
- (25) det er vigtigt at sikre bedre samordning af tildelingsordningerne for derved at goere jernbanerne mere attraktive for trafik, der benytter mere end én infrastrukturforvalters net, og for international trafik;
- (26) det er vigtigt at minimere de konkurrencefordrejninger, der kan opstaa mellem jernbaneinfrastrukturer eller mellem transportformer som foelger af vaesentlige forskelle i afgiftsprincipperne;
- (27) det boer afgraenses naermere, hvilke elementer i infrastruktur tjenesten der er afgoerende for, at en operatoer kan levere en transportydelse, og som skal stilles til raadighed mod betaling af minimumsadgangsafgifter;
- (28) der boer investeres i jernbaneinfrastruktur, og infrastrukturafgiftsordningerne boer give infrastrukturforvaltere incitamentet til at foretage de fornoedne investeringer, hvis de er oekonomisk rentable;
- (29) enhver afgiftsordning vil sende oekonomiske signaler til brugerne; det er vigtigt, at signalerne til jernbanevirksomhederne er konsekvente og kan danne grundlag for rationelle beslutninger;
- (30) hensigtsmaessige afgiftsordninger for jernbaneinfrastrukturer kombineret med hensigtsmaessige afgiftsordninger for anden transportinfrastruktur samt konkurrencedygtige operatoerer vil resultere i en optimal balance mellem forskellige transportformer;
- (31) infrastrukturforvaltere skal have et vist raaderum til at variere afgifterne for at tilskynde til en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturnettet, f.eks. mulighed for at variere kanaler eller en laengerevarende aftale med operatoerer;
- (32) infrastrukturforvaltere boer for at kunne fastlaegge infrastrukturafgifter paa passende og retfaerdige niveauer registrere og fastsaette vaerdien af deres aktiver og danne sig et klart indtryk af de omkostningsbestemmende faktorer ved infrastrukturens drift;
- (33) det boer sikres, at der tages hensyn til eksterne omkostninger, naar der traeffes beslutninger paa transportomraadet, som skitseret i Kommissionens groenbog om fair og effektiv prissaetning paa transportomraadet [8].
- [8] KOM(95) 691 endelig udg.
- (34) enhver infrastrukturafgiftsordning boer sikre, at den trafik, der som et mindstemaal kan daekke de meromkostninger, den paafoerer samfundet, kan benytte jernbanenettet;
- (35) forhandlinger om de enkelte kanaler vil kunne afspejle markedsvaerdien af adgangen, men en skaev informationsformidling kan paavirke resultaterne negativt, og besvaeret med forhandlingerne kan vaere for stort;

(36) jernbaneinfrastruktur er et naturligt monopol, og det er derfor nødvendigt at give infrastrukturforvaltere incitamenter til at nedbringe omkostningerne og forvalte deres infrastruktur effektivt;

(37) det er vigtigt at sikre, at afgifter for international trafik fastsættes således, at jernbanerne fortsat kan imødekomme markedets behov;

(38) det samlede niveau for dækningen af omkostningerne gennem infrastrukturafgifter indvirker på behovet for offentlig støtte;

(39) rabatter til jernbanevirksomheder skal være baseret på reelle konstaterede besparelser;

(40) jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitamenter til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet;

(41) tildelingen af kapacitet er forbundet med en omkostning for infrastrukturforvalteren, som han skal have sikkerhed for at få dækket;

(42) målene for dette direktiv, en koordinering af medlemsstaternes ordninger vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgifter for brug heraf, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne i betragtning af behovet for at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen til infrastrukturen samt nødvendigheden af at tage hensyn til de internationale aspekter, der helt klart er forbundet med driften af visse elementer i jernbanenettene; disse mål kan derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet, i traktatens artikel 5, på grund af behovet for koordinerede grænseoverskridende foranstaltninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet handler Fællesskabet ved dette direktiv kun i det omfang, det er nødvendigt for at nå disse mål;

(43) Raadets forordning (EOEF) nr. 2830/77 af 12. december 1977 om foranstaltninger, der er nødvendige for at gøre jernbanevirksomhedernes bogføring og årsregnskaber sammenlignelige [9], Raadets forordning (EOEF) nr. 2183/78 af 19. september 1978 om fastsættelse af ensartede principper for jernbanevirksomhedernes omkostningsberegning [10], og Raadets beslutning 82/529/EOEF af 19. juli 1982 om prisdannelsen for international godstransport med jernbane [11], og Raadets beslutning nr. 83/418/EOEF af 25. juli 1983 om jernbaneforetagenders kommercielle uafhængighed i forvaltningen af deres internationale passager- og godstrafik [12], alle senest ændret ved akten vedrørende Oestrige, Finlands og Sveriges tiltrædelse, er blevet overflødige og bør derfor ophæves;

[9] EFT L 334, af 24.12.1977, s. 13.

[10] EFT L 258, af 21.9.1978, s. 1.

[11] EFT L 234, af 9.8.1982, s. 5.

[12] EFT L 237, af 26.8.1983, s. 32

(44) de i direktiv 95/19/EF fastsatte krav om sikkerhedscertifikater bør indgå i nærværende direktiv, og direktiv 95/19/EF bør ophæves;

UDSTEDT FOELGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Indledende bestemmelser

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv fastlægger de principper og procedurer, der skal anvendes ved fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Medlemsstaterne sikrer, at afgifts- og kapacitetstildelingsordninger for relevant jernbaneinfrastruktur overholder de i direktivet fastsatte principper, og giver infrastrukturforvalteren mulighed for at markedsføre den disponible infrastrukturkapacitet og udnytte den så effektivt som muligt.

2. Dette direktiv finder anvendelse paa hovedlinjeinfrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport.

3. Saerskilte lokale net til passagerbefordring og net, som kun kan anvendes til passagerbefordring i byer og forstaeder, saasom sporveje og light rail, er ikke omfattet af dette direktivs anvendelsesomraade.

Privatejede net, der kun tjener ejerens eget brug med henblik paa hans godstransport er ikke omfattet af direktivets anvendelsesomraade.

4. Jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger, hvis aktivitet er begrænset til pendultrafik med vejkoeretoer gennem tunnelen under Kanalen, er heller ikke omfattet af dette direktivs anvendelsesomraade.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstaas ved :

(a) »ansoegning uden varsel«, en ansoegning om kapacitet, som fordi behovet ikke kendes tilstraekkeligt tidligt, ikke kan indgives i forbindelse med den normale planlaegningsproces.

(b) »Tildeling« en infrastrukturforvalters eller et tildelingsorgans tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

(c) »ansoeger« en jernbanevirksomhed eller en international sammenslutning af jernbanevirksomheder. Medlemsstaterne kan ogsaa betragte andre fysiske eller juridiske personer som paa grundlag af offentlige tjenester eller erhvervsmaessige interesser oensker at levere infrastrukturkapacitet til jernbanetransporttjenester , f.eks. offentlige myndigheder, jf. forordning (EOEF) 1191/69 (som aendret), speditoerer, og operatoerer inden for kombineret transport, som "ansoegere"

(d) »kapacitetsbegrænset infrastruktur«, et afsnit af infrastruktur, hvor efterspoergslen efter kapacitet ikke kan imoedekomes i fuldt omfang, selv ikke efter samordning af de forskellige ansoegninger om kapacitet

(e) »kapacitetsforbedringsplan«, en foranstaltning eller raeke af foranstaltninger med en tidsplan for gennemfoerelsen, som tager sigte paa at afhjaelpe de kapacitetsbegrænsninger, der er aarsag til, at et afsnit af infrastruktur erklæres for »kapacitetsbegrænset infrastruktur«

(f) »samordning«, den proces, hvorved tildelingsorganet og godkendte ansoegere forsoeger at finde en loesning, hvis der foreligger indbyrdes modstridende ansoegninger om infrastrukturkapacitet

(g) »rammeaftale«, en generel aftale, der fastsaetter en godkendt ansoegers behov for jernbaneinfrastrukturkapacitet i et tidsrum, der straecker sig laengere end en togplansperiode

(h) »infrastrukturkapacitet«, mulighed for at planlaegge kanaler paa en bestemt del af infrastrukturen

(i) »infrastrukturforvalter«, ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlaeg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur. Dette kan omfatte drift af kontrol- og sikkerhedssystemer.

(j) »net«, hele den jernbaneinfrastruktur, der ejes og/eller forvaltes af en infrastrukturforvalter

(k) »netvejledning«, den vejledning, der indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne. Den indeholder desuden alle andre oplysninger, der er noedvendige for at kunne ansøge om kapacitet.

(l) »jernbanevirksomhed«, enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet bestaar i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at soerge for traekkraften

(m) »tilsynsorgan«, den organisation, som foerer tilsyn med ordningerne for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og fastsaettelse og opkraevning af afgifter for brugen af jernbaneinfrastruktur

(n) »planlægningsproces«, den proces, som indledes med indgivelsen af ansøgningerne om infrastrukturkapacitet og afsluttes med udarbejdelsen af en togplan

o) »kanal«, den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan koere fra et punkt til et andet i en bestemt tidsperiode

p) »togplan«, de data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser paa den relevante infrastruktur i den periode, togplanen er i kraft.

Artikel 3

Netvejledning

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder og offentliggør en netvejledning i samråd med ansøgere og andre interesserede parter.

2. I netvejledningen redegøres der for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder.

Den indeholder oplysninger om vilkaarene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur. Den indeholder et særskilt afsnit om afgiftsprincipper og i givet fald tariffer, som anført i artikel 7, og et afsnit om kriterier og regler for kapacitetstildelingen, som anført i artikel 17. Den indeholder ogsaa detaljerede oplysninger om procedurer og tidsfrister, der skal overholdes

3. Netvejledningen stilles til rådighed for alle parter, der er eller maatte ønske at blive ansøgere, til en pris, som ikke overstiger udgivelsesomkostningerne.

4. Netvejledningen ajourføres og ændres i nødvendigt omfang.

KAPITEL II

II INFRASTRUKTURAFGIFTER

Artikel 4

Fastsættelse, opkrævning og inddrivelse af afgifter

1. Medlemsstaterne fastlægger overordnede principper for afgifterne under overholdelse af kravet om forvaltningsmæssig uafhængighed i artikel 7 i direktiv 91/440/EOEF. Infrastrukturforvalteren fastsætter de nærmere regler for afgifterne, opkræver afgifter for brugen af infrastruktur og inddriver betalingen - gælder disse fastsættes af et afgiftsorgan, som er uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til juridisk status, organisation og beslutningstagning. Henvvisninger i dette kapitel til infrastrukturforvalteren skal forstås som henvvisninger til begge organisationer.

2. Infrastrukturforvaltere samarbejder om effektiv drift af togtrafik, der gaar over mere end ét infrastrukturnet. De kan oprette de nødvendige fælles organisationer for at muliggøre dette. Ethvert samarbejde og enhver fælles organisation er undergivet de i dette direktiv fastsatte regler.

3. Medmindre der er truffet særlige ordninger i henhold til artikel 9, stk. 2, sikrer infrastrukturforvaltere, at den gældende afgiftsordning er baseret paa de samme principper for hele deres net.

4. Infrastrukturforvaltere sikrer, at anvendelsen af afgiftsordningen resulterer i objektive, ensartede og ikke-diskriminerende afgifter for forskellige jernbanevirksomheder, som udfoerer samme form for transport paa samme del af markedet.

5. En infrastrukturforvalter eller et afgiftsorgan behandler forretningsmæssige oplysninger fra ansøgere.

Artikel 5

Tjenesteydelser

1. Jernbanevirksomheder er berettigede til den pakke af tjenesteydelser, der i bilaget er beskrevet som minimumsadgangsydelser, samt i nødvendigt omfang til de tjenesteydelser, der er beskrevet i bilaget som adgangsydelser. Saafremt tjenesterne ikke udbydes af den samme infrastrukturforvalter, skal jernbanevirksomhederne indgaa aftaler med samtlige

infrastrukturforvaltere hhv. udbydere. Udbyderen af "hovedinfrastrukturen" skal vaere behjaelpelig med at udbyde disse tjenester.

2. For at opnaa en sikker drift af nettet kan infrastrukturforvalteren kraeve, at jernbanevirksomhederne faar leveret en raeke tjenesteydelser. Disse tjenesteydelser er beskrevet i bilaget som obligatoriske ydelser og kan leveres af infrastrukturforvalteren eller af et andet organ, der er godkendt af et uafhaengigt tilsynsorgan.

3. Hvis infrastrukturforvalteren tilbyder nogle af de tjenesteydelser, der i bilaget er beskrevet som ekstra ydelser, skal han paa anmodning levere dem til en ansøger.

4. Jernbanevirksomheder kan anmode infrastrukturforvalteren eller andre leverandoerer om en raeke andre hjaelpeydelser, der i bilaget er anfoert som saadanne. Infrastrukturforvalteren er ikke forpligtet til at levere disse tjenesteydelser.

Artikel 6

Infrastrukturuomkostninger og -regnskaber

1. Medlemsstaterne fastsaetter vilkaar, herunder i givet fald krav om forudbetaling, for at sikre, at en infrastrukturforvalters regnskaber under normale forretningsvilkaar og over en rimelig periode som et mindstemaal udviser balance mellem paa den ene side indtaegterne fra infrastrukturafgifter, overskud af andre forretningsaktiviteter og statsstoette og paa den anden side udgifterne til infrastrukturen. Statsstoette skal ydes i overensstemmelse med traktatens artikel 73, 87 og 88 .

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

3. Medlemsstaterne sikrer, at bestemmelsen i stk. 2 efterkommes enten ved en kontraktmaessig aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren af mindst tre aars gyldighed, hvori er fastsat bestemmelser for statsstoette som anfoert i stk. 1, eller ved indfoerelse af passende regler, hvortil er knyttet de fornoedne befoejelser.

4. Hvor der foreligger en kontraktmaessig aftale, som beskrevet i stk. 3, vedtages vilkaarene for kontrakten og strukturen i de beloeb, der udbetales som finansiel stoette til infrastrukturforvalteren, paa forhaand for hele kontraktperioden.

5. Infrastrukturforvaltere udarbejder og foerer over de aktiver, de forvalter, en fortegnelse, hvoraf skal fremgaa infrastrukturens aktuelle vaerdi samt specifikation af udgifter til forbedringer og udskiftning af infrastrukturen.

6. Infrastrukturforvalteren fastlaegger metoder for en forholdsmaessig fordeling af omkostningerne mellem forskellige typer rullende materiel og operationer ud fra den mest noejagtige foreliggende viden om, hvad der har foraarsaget omkostningerne.

Artikel 7

Vejledning om afgifter og afgiftsordninger

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder i samraad med ansøgere og andre beroerte parter en vejledning om afgifter og afgiftsordninger, som indgaar i netvejledningen.

2. Vejledningen skal indeholde de noedvendige oplysninger om afgiftsordningen og tilstraekkelige oplysninger om afgifter for de i bilaget anfoerte tjenesteydelser, der kun leveres af en enkelt leverandoer. Vejledningen skal indeholde baade oplysninger om den gaeldende afgiftsordning og om forventede aendringer i afgifterne de naeste fem aar. Den skal indeholde en generel analyse af salg og indtaegter, som ikke giver mulighed for at identificere de afgifter, en virksomhed skal betale for en bestemt tjenesteydelse.

3. Hvis en infrastrukturforvalter anvender en rabatordning, som defineret i artikel 10, en praestationsordning, som defineret i artikel 12, eller reservationsafgifter, som defineret i artikel 13, skal vejledningen indeholde naermere oplysninger om disse ordninger.

4. Efter rimelig anmodning fra en ansøger forlanger tilsynsorganet, at infrastrukturforvaltere inden en maaned gratis giver tilsynsorganet tilstraekkeligt detaljerede oplysninger om den omkostningsberegning, der ligger til grund for beregningerne af infrastrukturafgifterne, samt data,

der viser, paa hvilket grundlag de fastlaegger og fordeler omkostningerne mellem forskellige typer rullende materiel og tjenesteydelser, saaledes at ansøgeren kan sikre sig, at afgifterne opfylder dette direktivs krav.

5. For at kunne vurdere, hvorvidt det kan lade sig goere at drive en transporttjeneste, giver en infrastrukturforvalter gratis senest en maaned efter en ansogning fra en ansøger oplysning om, hvilke afgifter der gaelder for typer af rullende materiel eller tjenesteydelser, som ikke er medtaget i de offentliggjorte oplysninger.

Artikel 8

Afgiftsprincipper

1. Afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur betales til infrastrukturforvalteren og anvendes til at finansiere hans virksomhed.
2. Medlemsstaterne kan kraeve, at infrastrukturforvalteren fremlaegger den noedvendige dokumentation for afgifterne.
3. Med forbehold af bestemmelserne i stk. 4 eller 5 eller artikel 9 fastsaettes infrastruktureafgiften for den brug af jernbaneinfrastruktur, som omfatter minimumsadgangsydelserne og andre adgangsydelser, til den omkostning, der paaloeber direkte som foelge af togets drift.
4. Infrastruktureafgiften kan indeholde en afgift, som afspejler kapacitetsbegrænsninger paa specifikke infrastrukturafsnit i spidsbelastningsperioder.
5. Infrastruktureafgiften kan forhoejes med en ekstra afgift for at tage hensyn til omkostningerne ved togdriftens miljoevirkninger. En saadan afgift skal vaere differentieret efter omfanget af den foraarsagede virkning. Hvis der ikke tilsvarende kraeves betaling for miljoeomkostninger ved andre konkurrerende transportformer, skal disse afgifter resultere i, at der samlet ikke sker nogen aendring i infrastrukturforvalterens indtaegter. Hvis der er indfoert et sammenligneligt afgiftsniveau for miljoeafgifter inden for banedrift og konkurrerende transportformer, og det resulterer i ekstra indtaegter, afgoes medlemsstaterne, hvordan indtaegterne skal anvendes.
6. For at undgaa alt for store uoenskede fluktuationer kan de i stk. 3, 4 og 5 omhandlede afgifter beregnes som gennemsnit for et rimeligt antal togtjenester og rimeligt lange tidsrum. Infrastruktureafgifternes relative stoerrelse afhaenger dog af transporttjenesternes omkostninger
7. Hvis de tjenesteydelser, der i bilag 1 er anfoert som ekstra ydelser, obligatoriske ydelser og haelpedydelser, kun leveres af én leverandoer, afhaenger afgiften for den paagaeldende tjenesteydelse af omkostningen ved at levere den, udregnet paa grundlag af den faktiske brug.
8. Der opkraeves afgifter for kapacitet, der anvendes til infrastrukturvedligeholdelse. Disse afgifter maa ikke overstige infrastrukturforvalterens nettoindtaegtstab som foelge af vedligeholdelsen.
9. Niveauet for afgifterne i stk. 4 og 5 og artikel 9 beregnes paa grundlag af en metode, som fastlaegges efter hoering af de beroerte parter. Metoden beskrives i netvejledningen.

Artikel 9

Undtagelser fra afgiftsprincipperne

1. Saafremt en medlemsstat oensker at tillade hoejere indtaegter, end indtaegterne fra de i artikel 8 tilladte afgifter, kan infrastrukturforvalteren, hvis markedet kan baere det, forhoeje disse paa basis af effektive, gennemskuelige og ikke diskriminerende alternativer samtidig med, at en optimal konkurrenceevne garanteres, isaer hvad angaar den internationale godstransport. Afgiftssystemet maa ikke fuldt opveje jernbaneforetagenders produktivitetsforbedringer.

Der kan fastsaettes en hoejere afgift enten i form af forhoejelser inden for individuelle markedssegmenter, forhandlinger om separate kontrakter eller et system med faste eller variable afgifter. Inden for markedssegmenter, der generelt mindst kan betale for transporttjenesternes driftsomkostninger, skal disse tjenester ikke forhindres i at benytte infrastrukturkapacitet

2. Infrastrukturforvalteren kan for specifikke investeringsprojekter fastsaette eller fortsaette med at fastsaette hoejere afgifter paa grundlag af projekternes langsigtede omkostninger, hvis de forbedrer effektiviteten og/eller rentabiliteten og ellers ikke ville vaere ivaerksaet. Afgiftsordningen kan ogsaa

inkludere aftaler om risikodeling i forbindelse med nye investeringer, især mellem infrastrukturforvaltere og ansøgere.

3. For at undgå diskriminering skal det sikres, at en given infrastrukturforvalters gennemsnitlige og marginale afgifter for den samme brug af dennes infrastruktur er sammenlignelige og at der opkræves ens afgifter for sammenlignelige tjenester inden for samme markedssegment. Infrastrukturforvalteren skal i sin netvejledning påvise, at afgiftssystemet opfylder disse krav, dog uden at offentliggøre fortrolige forretningsoplysninger.

4. Infrastrukturforvaltere skal samarbejde for at sikre transporttjenesternes optimale konkurrenceevne med henblik på at fastlægge afgifter for fragttjenesters brug af infrastruktur, når fragttjenesterne krydser mere end ét net. Infrastrukturforvalterne kan oprette de relevante fælles organer for at samarbejdet kan finde sted. Alle samarbejdsformer og alle fælles organisationer er underlagt reglerne i dette direktiv.

Artikel 10

Rabatter

1. Enhver rabat på de afgifter, infrastrukturforvalteren opkræver af en jernbanevirksomhed for en hvilken som helst transporttjeneste, skal være i overensstemmelse med de i stk. 2, 3 og 4 fastsatte kriterier, jf. dog traktatens artikel 81, 82 og 86 .

2. Rabatter må ikke overstige infrastrukturforvalterens faktiske besparelser ved operationen sammenholdt med en tilsvarende særskilt enkelttur. Ved fastsættelsen af rabattens størrelse må der ikke tages hensyn til besparelser, som allerede er indregnet i afgiften.

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

4. Der skal gælde særskilte rabatordninger for forskellige typer af transporttjenester.

Artikel 11

Kompensationsordninger for udaækkede eksterne marginalomkostninger og infrastrukturomkostninger

1. Medlemsstaterne kan indføre en tidsbegrænset ordning, der ved brug af jernbaneinfrastruktur kompenserer for de påviseligt udaækkede eksterne marginalomkostninger og infrastrukturomkostninger ved andre transportformer, såfremt disse overstiger de eksterne marginalomkostninger og infrastrukturomkostninger ved jernbanetransport.

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

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

Artikel 12

Praestationsordning

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

2. Grundprincipperne for præstationsordningen finder anvendelse på hele nettet.

Artikel 13

Reservationsafgifter

Infrastrukturforvaltere kan efter de i stk. 2 til 6 fastsatte principper opkræve en passende afgift for kapacitet, som der ansøges om, men som ikke udnyttes. Afgiften skal tilskynde til effektiv kapacitetsudnyttelse.

KAPITEL III

TILDELING AF KAPACITET

Artikel 14

Rettigheder til kapacitet

1. Retten til at tillade togdrift paa jernbaneinfrastruktur tilkommer infrastrukturforvalteren af det paa gaeldende net.
2. Kapacitet tildeles af en infrastrukturforvalter, og naar foerst den er tildelt en ansøger, kan modtageren ikke overdrage den til en anden virksomhed eller tjeneste. En jernbanevirksomheds udnyttelse af kapacitet til udfoerelse af operationer paa vegne af en ansøger, som ikke er en jernbanevirksomhed, betragtes ikke som en overdragelse.
3. Ansøgere kan hoejst faa overladt retten til at benytte bestemt jernbaneinfrastrukturkapacitet i form af en kanal for et tidsrum svarende til en togplansperiode.

En infrastrukturforvalter og en ansøger kan, som anfoert i artikel 20, indgaa en rammeaftale om brug af kapacitet paa den relevante jernbaneinfrastruktur for et laengere tidsrum end en togplansperiode.

4. Infrastrukturforvaltere og ansøgere indgaa kontrakter, der fastlaegger deres respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver tildeling af kapacitet.

Artikel 15

Kapacitetstildeling

1. Medlemsstaterne kan fastlaegge principper for tildelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet under overholdelse af de i artikel 7 i direktiv 91/440/EOEF fastsatte bestemmelser om forvaltningsmaessig uafhaengighed. Infrastrukturforvalteren eller et tildelingsorgan, der er uafhaengigt af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning fastsaetter de naermere regler for tildelingen af kapacitet og foretager tildelingen. Henvi sning til infrastrukturforvalteren i dette kapitel skal forstaa s som en henvi sning til det relevante organ i hvert tilfaelde. Infrastrukturforvalteren sikrer bl.a., at jernbaneinfrastrukturkapacitet tildeles paa et retfaerdigt og ikke-diskriminerende grundlag og i overensstemmelse med faellesskabsretten.
2. Infrastrukturforvaltere og tildelingsorganer behandler de forretningsmaessige oplysninger, de modtager, fortroligt.

Artikel 16

Samarbejde om tildeling af kapacitet paa mere end ét net

1. Infrastrukturforvaltere samarbejder om effektiv tilvejebringelse og tildeling af kapacitet, der gaar over mere end ét net. De kan oprette de noedvendige faelles organisationer for at muliggøre dette. Ethvert samarbejde og enhver faelles organisation er undergivet reglerne i dette direktiv.

For at koordinere tildelingen af kapacitet paa internationalt plan opretter de bl.a. en organisation, hvori der sidder repraesentanter for infrastrukturforvaltere for alle jernbaneinfrastrukturer, hvis tildelingsbeslutninger har betydning for mere end én anden infrastrukturforvalter. Denne organisation kan omfatte de noedvendige repraesentanter for infrastrukturforvaltere uden for faellesskabet. Kommissionen underrettes om og indbydes til at overvaere organisationens moeder som observatoer.

2. Paa alle moeder og alle andre aktiviteter, der vedroerer tildeling af infrastrukturkapacitet til togdrift, der omfatter flere net, traeffes beslutningerne udelukkende af repraesentanter for infrastrukturforvaltere.
3. Deltagerne i det i stk. 1 og 2 omhandlede samarbejde sikrer, at navne paa deltagere, driftsmetoder og alle relevante kriterier, som anvendes ved vurdering og tildeling af kapacitet, goeres offentligt tilgaengelige. Infrastrukturforvaltere, der indgaa r i et i stk.
4. 1 omhandlet samarbejde, kan vurdere behovet for og om noedvendigt organisere og ansøge om etablering af internationale kanaler for at lette drift af godstog med kort varsel.

Saadanne internationale kanaler, der er arrangeret paa forhaand, stilles til raadighed for ansoegere via enhver af de deltagende infrastrukturforvaltere.

Artikel 17

Netvejledning - kapacitetstildeling

1. Infrastrukturforvaltere udarbejder i samraad med ansoegere, andre beroerte parter og i givet fald andre infrastrukturforvaltere en vejledning om principper og kriterier for kapacitetstildeling, som indgaar i netvejledningen.

2. I denne vejledning redegøres der for de generelle kapacitetskarakteristika ved den infrastruktur, der er til raadighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse.

3. Vejledningen skal indeholde naermere oplysninger om procedurer og tidsfrister vedroerende kapacitetstildelingsprocessen. Der redegøres for de specifikke kriterier, der anvendes i denne proces, saerlig:

- a) de naermere vilkaar, paa hvilke ansoegere kan ansoege om kapacitet fra infrastrukturforvalteren
- b) de krav, der stilles til ansoegere
- c) tidsplanen for ansoegnings- og tildelingsprocessen
- d) de principper, der gaelder for samordningsprocessen
- e) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis infrastrukturkapaciteten er begraenset
- f) naermere oplysninger om infrastruktur, der er forbeholdt saerlige formaal
- g) alle omstaendigheder, under hvilke der tages hensyn til tidligere niveauer for kapacitetsudnyttelsen ved prioritering af ansoegninger om infrastrukturkapacitet.

4. I vejledningen redegøres der i enkeltheder for de foranstaltninger, der skal sikre hensigtsmaessig behandling af godstransport, international transport og ansoegninger med kort varsel.

5. Vejledningen offentliggøres mindst fire maaneder inden udloebet af fristen for ansoegninger om infrastrukturkapacitet.

Artikel 18

Principper for tildelingen

Infrastrukturforvalteren tager ved udarbejdelsen af vejledningen om kapacitetstildeling bl.a. hensyn til, hvorvidt foelgende er noedvendigt eller oenskeligt:

- a) deling af kapaciteten og sikring af udviklingen af infrastrukturen til befordring af passagerer og transport af gods i indenlandsk og international trafik paa den mest effektive og oekonomiske maade i alle jernbanetransportbrugerens interesse
- b) ingen forskelsbehandling mellem virksomheder eller kategorier af virksomheder
- c) skaerpet konkurrence inden for udfoerelse af jernbanetransport
- d) opretholdelse og forbedring af driftssikkerheden for jernbanetransport
- e) imoedekommelse af rimelige behov hos ansoegere og infrastrukturforvalteren med hensyn til den fremtidige udvikling af deres aktiviteter
- f) maksimering af den fleksibilitet, infrastrukturforvaltere raader over med hensyn til tildeling af kapacitet, men under hensyntagen til noedvendigheden af at imoedekomme den ansoegerens rimelige behov
- g) ingen unoedvendige begraensninger for oenskerne hos andre virksomheder, der har eller vil anmode om at faa ret til at benytte infrastrukturen til at udvikle deres aktiviteter

h) behørig hensyntagen til de finansielle interesser hos det offentlige, der anvender offentlige midler til køb af passagerbefordringsydelse

i) incitamenter til gode præstationer.

Artikel 19

ansøgere

1. Ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet kan kun indgives af godkendte ansøgere. Ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet kan i princippet indgives af jernbanevirksomheder og deres internationale sammenslutninger. Medlemsstaterne kan også tillade andre ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet.

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

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

Artikel 20

Rammeaftaler

1. Med forbehold af traktatens artikel 81, 82 og 90 kan en ansøger og en infrastrukturforvalter indgå en rammeaftale, der specificerer karakteristika for den jernbaneinfrastrukturkapacitet, som ansøgeren har behov for i et tidsrum, der overstiger en togplansperiode. Rammeaftalen specificerer ikke en kanal nærmere, men bør være udformet med henblik på at imødekomme ansøgerens legitime forretningsmæssige behov.

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

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

4. Parterne i en rammeaftale kan vedtage boeder, såfremt det bliver nødvendigt at ændre eller ophæve aftalen.

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

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

7. Brugere med særlige behov kan ønske at definere aspekter af kapaciteten nærmere i rammeaftalen, end det normalt er tilladt, i erkendelse af aftalens økonomiske eller sociale betydning. Infrastrukturforvaltere kan tage hensyn til sådanne behov for mere specifikt defineret kapacitet, såfremt den købes på grundlag af en kontrakt, der sikrer dækning af den for infrastrukturforvalteren dermed forbundne omkostning, og det er foreneligt med principperne i netvejledningen.

Artikel 21

Plan for tildelingsprocessen

1. Infrastrukturforvalteren overholder den i bilag 2 fastsatte plan for kapacitetstildelingen.

2. Togplanen fastlægges én gang hvert kalenderår.

3. Infrastrukturforvaltere fastlægger sammen med andre relevante infrastrukturforvaltere internationale kanaler, der skal indgå i togplanen, før der indledes høringer om togplansudkastet. Kun absolut nødvendige justeringer bør foretages.

Artikel 22

Ansoegning

1. ansøgere kan anmode infrastrukturforvalteren om en aftale, der giver ret til at benytte jernbaneinfrastruktur mod betaling af en afgift, som fastsat i kapitel II.
2. Ansoegninger, der vedrører den almindelige togplan, skal overholde tidsfristerne i artikel 21.
3. En godkendt ansøger, som har indgået en rammeaftale, indgiver sin ansøgning i overensstemmelse med aftalen.
4. Ansøgere kan ansøge om kapacitet, der gaar over mere end ét net, ved at indgive ansøgning til en enkelt infrastrukturforvalter. Infrastrukturforvalteren kan derefter paa vegne af ansøgeren søge om kapacitet hos den anden beroerte infrastrukturforvalter.
5. Infrastrukturforvaltere sikrer, at ansøgere, der ønsker kapacitet, som gaar over mere end ét net, kan indgive ansøgning direkte til ethvert fælles organ, som infrastrukturforvalterne opretter.

Artikel 23

Planlægning

1. Infrastrukturforvalteren imødekommer i videst muligt omfang alle ansøgninger om kapacitet, herunder ansøgninger om kanaler, der gaar over mere end ét net, og tager i videst mulig omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.
2. Infrastrukturforvalteren sikrer, at ingen type transportydelse eller ansøger gives fortrinstilling ved planlægningsprocessen og samordningen, jf. dog artikel 20, stk. 7, artikel 25, stk. 3, og artikel 27.
3. Infrastrukturforvalteren hører alle beroerte parter om udkastet til togplan og giver dem mindst en måned til at fremsætte deres synspunkter. Beroerte parter omfatter alle, som har ansøgt om kapacitet, samt andre parter, som har bemærkninger til, hvordan togplanen kan paavirke deres mulighed for at levere jernbanetransportydelse i togplansperioden.
4. Infrastrukturforvalteren træffer de nødvendige foranstaltninger til at forsøge at løse paapegede problemer.

Artikel 24

Samordning

1. Hvis infrastrukturforvalteren under planlægningsprocessen støder paa konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger han gennem en samordning af ansøgningerne at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.
2. Hvis der opstaar en situation, der kraever samordning, har infrastrukturforvalteren ret til inden for rimelige graenser at tilbyde kapacitet, der adskiller sig fra den, der er ansøgt om.
3. Infrastrukturforvalteren tilstræber gennem høring af de beroerte ansøgere at løse eventuelle konflikter med henblik paa opfyldelse af de i artikel 18 anførte principper.
4. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for principperne for samordningen. De skal isaer afspejle vanskeligheden ved at arrangere internationale kanaler og de konsekvenser, ændringer kan faa for andre infrastrukturforvaltere.
5. Hvis ansøgninger om kapacitet ikke kan imødekommes uden samordning, tilstræber infrastrukturforvalteren at imødekomme alle ansøgninger gennem samordning.

Artikel 25

Knaphed paa kapacitet

1. Hvis det efter samordning af ansøgningerne om kanaler og høring af ansøgerne ikke er muligt at imødekomme ansøgninger om kapacitet i tilstrækkeligt omfang, skal infrastrukturforvalteren omgaaende erklære den del af infrastrukturen, hvor dette har gjort sig gaeldende, for

kapacitetsbegrænset infrastruktur. Det samme gælder for infrastruktur, hvor der i nær fremtid kan forventes knaphed på kapacitet.

2. Hvis infrastrukturen er blevet erklæret for kapacitetsbegrænset infrastruktur, skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse, som beskrevet i artikel 28, medmindre en kapacitetsforbedringsplan, som beskrevet i artikel 29, allerede er under gennemførelse.
3. Hvis de afgifter, der opkræves i henhold til artikel 8, stk. 4, ikke har givet et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blevet erklæret for kapacitetsbegrænset infrastruktur, kan infrastrukturforvalteren desuden benytte prioriteringskriterier ved tildelingen af kapacitet.
4. Prioriteringskriterierne skal tage hensyn til en transporttjenestes betydning for samfundet i forhold til enhver anden transporttjeneste, som derved udelukkes. Der skal også tages hensyn til virkningerne i andre medlemsstater.
5. Ved fastlæggelsen af prioriteringskriterierne tages der behørigt hensyn til betydningen af godstransporttjenester og især internationale godstransporttjenester.
6. For så vidt angår kapacitetsbegrænset infrastruktur, tager infrastrukturforvalteren i passende omfang skridt til at sikre, at han kan imødekomme ansøgninger med kort varsel, som er forudset eller kan forudses på planlægningstidspunktet. Han sikrer, at muligheden for at imødekomme disse ansøgninger står i rimeligt forhold til muligheden for at imødekomme ansøgninger, der er indgivet inden togplanens udarbejdelse.
7. I netvejledningen redegøres der for de gældende procedurer og anvendte kriterier i forbindelse med kapacitetsbegrænset infrastruktur.

Artikel 26

Ansoegninger uden varsel

1. Infrastrukturforvalteren skal besvare ansøgninger, der indgives uden varsel, hurtigst muligt og inden for fem arbejdsdage. Oplysninger om reservekapacitet stilles til rådighed for alle ansøgere, der måtte ønske at benytte denne kapacitet.
2. Infrastrukturforvaltere foretager om nødvendigt en evaluering af behovet for reservekapacitet, der skal være til rådighed inden for den endelige togplan, for at de kan reagere hurtigt på forventede ansøgninger om kapacitet, der indgives uden varsel.

Artikel 27

Infrastruktur til særlige formål

1. Medmindre der findes egnede alternative strækninger, skal jernbaneinfrastrukturkapacitet kunne benyttes af alle typer transporttjenester, der opfylder de nødvendige karakteristika for drift på den pågældende linje.
2. Hvor der findes egnede alternative strækninger, kan infrastrukturforvalteren i samråd med de berørte parter forbeholde infrastruktur til brug for bestemte typer trafik. Med forbehold af traktatens artikel 81, 82 og 86 kan infrastrukturforvalteren i så tilfælde give denne type trafik fortrinsstilling ved tildelingen af kapacitet.

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

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

Artikel 28

Kapacitetsanalyse

1. Formålet med den i artikel 25, stk. 2, omhandlede kapacitetsanalyse er at afdække de begrænsninger i kapaciteten, der gør det umuligt at imødekomme ansøgninger om kapacitet i fuldt omfang, og at stille forslag til, hvordan yderligere ansøgninger kan imødekommes. Analysen

skal afdække årsagerne til problemerne, og hvilke foranstaltninger der kan træffes på kort og mellemlang sigt for at afhjælpe dem.

2. Analysen skal omfatte infrastrukturen, driftsprocedurerne, karakteren af de forskellige tjenester, der opererer på infrastrukturen, og alle disse faktorer indvirkning på kapaciteten. Blandt de foranstaltninger, der kan foreslaas, kan nævnes ændret linjeføring af tjenester, ændrede tider for tjenester, hastighedsændringer og infrastrukturforbedringer.

3. En kapacitetsanalyse udføres af infrastrukturforvalteren i samråd med nuværende og forventede kommende brugere af den pågældende infrastruktur.

4. En kapacitetsanalyse skal være udført senest to måneder efter, at infrastruktur er blevet erklæret for kapacitetsbegrænset.

Artikel 29

Kapacitetsforbedringsplan

1. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af en i artikel 28 omhandlet kapacitetsanalyse fremlægger infrastrukturforvalteren en kapacitetsforbedringsplan.

2. En kapacitetsforbedringsplan udarbejdes efter samråd med brugere af den pågældende kapacitetsbegrænsede infrastruktur. Planen skal afdække: de forskellige muligheder for at forbedre kapaciteten.

- årsagerne til kapacitetsbegrænsningen

- den forventede fremtidige trafikudvikling

- begrænsninger for infrastrukturudviklingen

-omkostningerne ved de forskellige optioner, herunder forventede ændringer i adgangsafgifter

og på basis af en rentabilitetsanalyse af de foreslåede foranstaltninger til at forbedre kapaciteten, fastslå hvilke tiltag, der bør tages for at forbedre kapaciteten, herunder en handlingsplan for deres gennemførelsen. Medlemsstaten skal eventuelt godkende planen forinden.

3. Hvis en infrastrukturforvalter ikke foreslår en plan eller gennemfører handlingsplan, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen, skal han, medmindre det skyldes forhold, der ligger uden for hans kontrol eller den eneste mulighed ikke er rentabel, efter anmodning fra jernbanevirksomheder, der benytter den pågældende infrastruktur, opføre med at opkræve alle afgifter, som er begrundet i knapheden på kapacitet på den pågældende infrastruktur.

Artikel 30

Brugen af kanaler

1. Infrastrukturforvaltere fastsætter vilkår for brugen af de kanaler, som de tildeler ansøgere efter de i stk. 2, 3 og 4 fastsatte retningslinjer.

2. Hvor det drejer sig om kapacitetsbegrænset infrastruktur, skal infrastrukturforvalteren kræve, at en kanal opgives, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under 75 % af de operationer, hvortil den er reserveret.

3. Hvor det drejer sig om infrastrukturforsnit, hvor der var behov for samordning, men som ikke er erklæret for kapacitetsbegrænset, kan infrastrukturforvalteren kræve, at en kanal opgives, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under 75 % af de operationer, hvortil den er blevet reserveret.

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

Artikel 31

Infrastrukturkapacitet til vedligeholdelse

1. Ansøgnings om infrastrukturkapacitet med henblik paa at udfoere vedligeholdelse forelaegges under planlaegningsprocessen.
2. Infrastrukturforvalteren tager behoerigt hensyn til, hvilke konsekvenser reservering af kapacitet til vedligeholdelse af spor har for andre ansøgere.

Artikel 32

Voldgift

1. Infrastrukturforvalteren sikrer, at der, naar han tildeler jernbanekapacitet eller deltager i en faelles organisation med henblik paa tildeling af international jernbanekapacitet, er adgang til en voldgiftsinstans, som kan afgoere en tvist inden for ti arbejdsdage. Voldgiftsinstansen bistaar med at loese tvister om tildeling af infrastrukturkapacitet. Voldgiftsprocedureerne og -metoderne vedtages i samraad med ansøgere og offentliggoeres som del af netvejledningen.
2. Hvis voldgift er paakraevet, betaler hver deltager sine egne omkostninger. Yderligere omkostninger ved voldgiften deles ligeligt mellem parterne.
3. Hvis ansøgere og en infrastrukturforvalter eller en faelles organisation af infrastrukturforvaltere anmoder om voldgift, forpligter de sig til at afgive alle oplysninger, der noedvendige for at kunne traeffe en afgoerelse, og accepterer at vaere bundet af voldgiftsinstansens afgoerelse.

KAPITEL IV

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 33

Tilsynsorgan

1. Med forbehold af artikel 32 opretter medlemsstaterne et organ, der er ansvarligt for den overordnede styring af omraadet for fastsaettelse og opkraevning af jernbaneinfrastrukturafgifter og kapacitetstildeling. Dette organ skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig struktur og beslutningstagning vaere uafhaengigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. Organet virker i overensstemmelser med de i stk. 2 til 8 anfoerte principper.
2. En jernbanevirksomhed kan indgive klage til tilsynsorganet, hvis den mener at vaere blevet uretfaerdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller paa anden maade kraenket, isaer ved en af infrastrukturforvalteren truffet afgoerelse vedroerende:
 - a) netvejledningen
 - b) kriterier i netvejledningen
 - c) tildelingsprocessen og dens resultat
 - d) afgiftsordningen
 - e) niveauet for eller strukturen i infrastrukturafgifter, som virksomheden skal eller kan komme til at skulle betale.
3. Tilsynsorganet sikrer, at afgifter, der er fastsat af infrastrukturforvalteren, er i overensstemmelse med kapitel II og ikke indebaerer forskelsbehandling. Forhandlinger i henhold til artikel 9, stk. 1, mellem jernbanevirksomheder og en infrastrukturforvalter om niveauet for infrastrukturafgifter er kun tilladt, hvis de foregaar under overvaagning af tilsynsorganet. Tilsynsorganet griber ind, hvis forhandlingerne kan forventes at stride mod dette direktiv.
4. Tilsynsorganet er befoejet til fra infrastrukturforvalteren, ansøgerne og alle involverede tredjeparter i den paagaeldende medlemsstat at forlange relevante oplysninger, som skal afgives hurtigst muligt.
5. Tilsynsorganet anmodes om at afgoere alle klager og traeffe de fornoedne foranstaltninger senest to maaneder efter modtagelsen af alle oplysninger.
6. En afgoerelse truffet af tilsynsorganet er bindende for alle de af afgoerelsen omfattede parter.

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

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

9. De nationale tilsynsorganer udveksler jævnligt synspunkter og erfaringer af hensyn til en koordinering af deres beslutningsgrundlag. Kommissionen bistaar dem med dette.

Artikel 34

Sikkerhedscertificering

1. Reglerne for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, der er eller bliver etableret i Fællesskabet, og internationale sammenslutninger heraf, naar disse virksomheder og sammenslutninger udfoerer de tjenester, der er omhandlet i artikel 10 i direktiv 91/440/EOEF, og paa de deri fastsatte vilkaar, skal vaere i overensstemmelse med reglerne i stk. 2 og 3 i naervaerende direktiv.

2. Medlemsstaterne soerger for, at der forelaegges et sikkerhedscertifikat, der fastsaetter de sikkerhedsmaessige krav, som jernbanevirksomhederne skal opfylde med henblik paa at sikre en risikofri koersel paa de beroerte straekninger.

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

Jernbanevirksomheden skal navnlig kunne dokumentere, at det personale, den har ansat til at koere og ledsage de tog, som udfoerer de tjenester, der er omhandlet i artikel 10 i direktiv 91/440/EOEF, har den fornoedne uddannelse til at kunne overholde de trafikregler, som infrastrukturforvalteren anvender, og de sikkerhedsregler, som skal overholdes af hensyn til togtrafikken.

Jernbanevirksomheden skal endvidere godtgoere, at det rullende materiel, som naevnte tog bestaar af, er godkendt af den offentlige myndighed eller af infrastrukturforvalteren, og at det kontrolleres efter de driftsbestemmelser, der gaelder for den benyttede infrastruktur. Sikkerhedscertifikatet udstedes af den myndighed, som den medlemsstat, hvor infrastrukturen er beliggende, har udpeget med henblik herpaa.

Artikel 35

Rapport og revision af bilag

1. Kommissionen forelaegger fire aar efter, at dette direktiv er traadt i kraft, en beretning for Raadet, om noevdendigt ledsaget af forslag til yderligere faellesskabsforanstaltninger.

2. Naar der er behov for at revidere direktivets bilag 1 eller 2, anvendes proceduren i artikel 11a, stk. 3, i Raadets direktiv 91/440/EOEF, som aendret ved Europa-Parlamentets og Raadets direktiv 2000/./EF.

Artikel 36

Gennemfoerelse

Medlemsstaterne vedtager de noevdendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest ét aar efter dets ikrafttraeden. De underretter straks Kommissionen herom.

Naar medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggoerelsen ledsages af en saadan henvisning. De naermere regler for denne henvisning fastsaettes af medlemsstaterne.

Artikel 37

Ophaevelse af gaeldende retsakter

Forordning (EOEF) nr. 2830/77, forordning (EOEF) nr. 2183/78, beslutning 82/529/EOEF og direktiv 95/19/EF ophæves med virkning fra den i artikel 36 fastsatte dato.

Artikel 38

Ikkrafttraeden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 39

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udferdiget i Bruxelles,

På Parlamentets vegne På Raadets vegne

Formand Formand

BILAG 1

Minimumsadgangsydelser omfatter:

- (a) behandling af ansøgnings om kapacitet
- (b) ret til at benytte den sporkapacitet, der tildeles
- (c) brug af koeresporskifter og skiftestationer
- (d) togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser
- (e) alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt kapacitet.

Adgangsydelser omfatter:

- (a) adgang til brændstofpåfyldningsfaciliteter;
- (b) adgang til passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter;
- (c) adgang til godsterminaler;
- (d) adgang til rangerterraener;
- (e) adgang til togformeringsfaciliteter;
- (f) adgang til depotspor;
- (g) adgang til vedligeholdelsesfaciliteter og andre tekniske faciliteter.

Obligatoriske ydelser omfatter:

- (a) assistance i tilfælde af alvorlige uheld eller alvorlige forstyrrelser af den normale togtrafik
- (b) indgreb af politiet om nødvendigt;
- (c) tilsyn med virksomheders overholdelse af sikkerhedsstandarder og lovfastede standarder.

Ekstra ydelser omfatter:

- (a) brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel
- (b) strøm til elektrisk kørsel
- (c) forvarmning af passagertog
- (d) levering af brændstof

(e) rangering

(f) særlige kontrakter om:

- kontrol af transport af farligt gods
- assistance til koersel af specialtog.

Hjælpeydelse omfatter:

- (a) adgang til telenet
- (b) levering af supplerende oplysninger
- (c) teknisk inspektion af rullende materiel.

BILAG 2

Tildelingsproces

(1) Ændringer af togplanerne sker fra midnat den sidste lørdag i maj måned. Hvis der foretages ændringer i togplanerne efter sommeren skal det ske den sidste lørdag i september hvert år og om nødvendigt på andre tidspunkter mellem disse to datoer.

(2) Fristen for modtagelse af ansøgninger om kapacitet, der skal indføres i togplanen, fastsættes til senest 12 måneder inden togplanen træder i kraft.

(3) Senest 11 måneder inden togplanens ikrafttræden sikrer infrastrukturforvalterne, at der er etableret foreløbige internationale togkanaler i samarbejde med andre relevante tildelingsorganer, jf. artikel 16. Infrastrukturforvalterne sikrer, at disse så vidt muligt overholdes i forbindelse med de efterfølgende processer.

(4) Infrastrukturforvalteren udarbejder et forslag til togplan senest fire måneder efter fristen for ansøgeres indsendelse af bud.