

**DA**

**DA**

**DA**



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 17.9.2010  
KOM(2010) 475 endelig

2010/0253 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde**

**(Omarbejdning)**

SEK(2010) 1043

SEK(2010) 1042

## **BEGRUNDELSE**

### **1. KONTEKST FOR FORSLAGET**

#### **1.1. Baggrund**

Efter en storhedsperiode i det 19. århundrede og første halvdel af det 20. århundrede begyndte det at gå nedad for jernbanesektoren som følge af bilernes og lufttrafikkens stigende popularitet fra 1970 og videre frem. For at standse denne nedgang har Det Europæiske Fællesskab vedtaget en række lovgivningsmæssige foranstaltninger, som tager sigte på at sætte skub i jernbanesektoren ved gradvis at oprette et "fælles europæisk jernbaneområde". Den første jernbanepakke, som Kommissionen fremlagde i 1998 og vedtog ved udgangen af 2000, signalerede, at både de nationale og de europæiske politikere ønskede at reformere de forskriftsmæssige rammer for at sikre jernbanesektorens integration på europæisk niveau og gøre det muligt for den at tage konkurrencen op med andre transportformer på de bedst mulige vilkår.

Den første jernbanepakke består af tre direktiver:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001<sup>1</sup>, som ændrede et tidligere rådsdirektiv af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>2</sup>
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001<sup>3</sup>, som ændrede et tidligere rådsdirektiv af 27. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder<sup>4</sup> og
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur<sup>5</sup>.

Disse direktivers ikrafttræden i 2003 har haft en vidtrækkende indvirkning på, hvordan jernbanevirksomhed skal udøves i Den Europæiske Union (EU). Der er to forskellige aktører – jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Jernbanevirksomheder, til hvem der udstedes licenser i overensstemmelse med EU-kriterier, bør have adgang til jernbane-

---

<sup>1</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164), Rådets direktiv 2006/103/EF af 20. november 2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44) og ved akten vedrørende vilkårene for Den Tjekkiske Republiks, Republikken Estlands, Republikken Cyperns, Republikken Letlands, Republikken Litauens, Republikken Ungarns, Republikken Maltas, Republikken Polens, Republikken Sloveniens og Den Slovakiske Republiks tiltrædelse og tilpasningerne af de traktater, der danner grundlag for Den Europæiske Union (EUT L 236 af 23.9.2003, s. 33).

<sup>2</sup> Rådets direktiv 91/440/EØF (EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25).

<sup>3</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 (EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16).

<sup>4</sup> Rådets direktiv 95/18/EØF (EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70).

<sup>5</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29, som ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF af 23. oktober 2002 (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44).

infrastruktur på loyale, ikke-diskriminerende vilkår og kunne tilbyde paneuropæiske tjenesteydelser. Infrastrukturforvalterne kan opkræve afgifter for brugen af deres net og skal stille et minimumsniveau af serviceydelser til rådighed, herunder adgang til visse faciliteter. I direktiverne defineres adgangsrettighederne til gods- og passagertransport samt visse sikkerhedsbestemmelser med hensyn til forvaltningen af jernbanevirksomheder, således at det sikres, at konkurrenter har adgang til net uden forskelsbehandling. Direktiverne indeholder også retningslinjer om, hvordan uafhængige nationale jernbanetilsynsorganer bør oprettes for at sikre ikke-diskriminerende adgang til jernbanemarkederne og overvåge konkurrencen på disse markeder.

Med disse nye forskriftsmæssige rammer er det lykkedes for jernbanesektoren at stabilisere den transporterede volumen og i visse medlemsstater at genvinde markedsandele fra vejtransporten. Faldet i beskæftigelsen var også taget af, før krisen satte ind. Imidlertid har væksten i godstransport målt i transporterede tons i de seneste år ikke været tilstrækkelig stor til, at den markedsandel på 2,3 procentpoint, der blev tabt mellem 1995 og 2003, kunne genvindes. Hvis den observerede udvikling fortsætter, vil jernbanefragts samlede andel af transportmarkedet ikke blive bedre. Hvad angår passagertransport med jernbane, har nedgangen i løbet af de seneste tre årtier været mindre dramatisk end for godstransporten. Jernbanens andel af det samlede passagertransportmarked faldt fra 10,2 % i 1970 til 6,1 % i 2003 for EU-15 (passagerkilometer). I EU-27 faldt andelen af passagertransport med jernbane fra 6,6 % i 1995 til 5,9 % i 2003. Siden er den steget lidt og har stabiliseret sig.

Det aktuelle økonomiske klima forværrer jernbanemarkedets svage præstationer. Aktiviteten inden for godstransport (bl.a. med jernbane) er på det seneste faldet betydeligt (mellem 20 og 50 %, afhængigt af markedssegment), og aktiviteten inden for passagertransport er også taget af. Nogle berørte parter har anført, at de nationale genopretningsplaner ikke fremmer investeringerne så hurtigt, som det var håbet, og at der forventes betydelige jobnedskæringer, især inden for godstransport.

## **1.2. Problemer, som skal løses**

Udviklingen af jernbanesektoren og dens kapacitet til at konkurrere på bæredygtig vis med andre transportformer hæmmes fortsat af alvorlige problemer, som vedrører a) en uhensigtsmæssig finansiering og prisfastsættelse af infrastrukturen, b) vedvarende konkurrencehindringer og c) mangelen på et passende forskriftsmæssigt tilsyn.

- a) Niveauet af investeringer i udvikling og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur er fortsat utilstrækkeligt i mange medlemsstater. I mange tilfælde er den eksisterende infrastrukturens kvalitet fortsat faldende. Den mangel på investeringer, der kan konstateres på nationalt niveau, skyldes til dels, at der ikke findes nogen klare investeringsplaner og langsigtede strategier. Dårlig vedligeholdelse, langsom modernisering og voksende flaskehalsproblemer på nettet har direkte konsekvenser for jernbanevirksomhederne, idet de dermed ikke kan holde trit med andre transportformer og tiltrække investeringer. I mange medlemsstater er afgifterne på adgangen til infrastruktur uhensigtsmæssige med hensyn til niveau og struktur, hvilket forværrer vanskelighederne.
- b) Konkurrencen mellem jernbanevirksomhederne begrænses af forskellige faktorer. Som følge af, at markedsvilkårene ikke er tilstrækkeligt gennemsigtige, og de institutionelle rammer fungerer dårligt, er det fortsat vanskeligt for nye aktører at

levere konkurrencedygtige jernbanetjenester. Et andet vigtigt element er den vedvarende forskelsbehandling, som nye aktører støder på, når de vil have adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser, som ofte ejes og drives af etablerede jernbanevirksomheder. Og der kan stadig konstateres forskelsbehandling i vilkårene for adgang til infrastruktur (kanaltildeling og afgifter).

Ovennævnte problemer forværres yderligere af tilsynsorganernes vanskeligheder med at føre tilsyn, især for at sikre ikke-forskelsbehandling af jernbanevirksomheder og kontrollere, om afgiftsprincipperne anvendes korrekt, eller om reglen om adskillelse af regnskaber overholdes fuldt ud. Disse vanskeligheder skyldes ofte mangel på kvalificeret personale og andre ressourcer. I adskillige tilfælde er den utilstrækkelige uafhængighed hos infrastrukturforvalterne, de etablerede jernbanevirksomheder eller det ministerium, som udøver ejerskabsrettigheder over den etablerede operatør, en forværende faktor.

En fuldstændig gennemførelse af den eksisterende lovgivning vil bidrage betydeligt til at løse disse problemer. Kommissionen har derfor arbejdet for at sikre, at den eksisterende lovgivning håndhæves, ved at indlede overtrædelsesprocedurer mod de medlemsstater, som ikke har gennemført bestemmelserne fuldstændigt eller på korrekt vis.

Der er imidlertid svage punkter, uklarheder og lakuner i de nuværende forskriftsmæssige rammer, som der skal rettes op på, således at det oprindelige formål med lovgivningen kan opfyldes fuldt ud. Kommissionen finder, at en af måderne til at løse disse problemer er en omarbejdning af den første jernbanepakke.

## **2. FORMÅL MED FORSLAGET**

### **2.1. Generelle mål**

Det overordnede mål for Den Europæiske Unions transportpolitik er at oprette et indre marked ved at udarbejde fælles politikker med henblik på at fremme en høj konkurrenceevne og en harmonisk, afbalanceret og bæredygtig udvikling af de økonomiske aktiviteter. Forslaget om at omarbejde den første jernbanepakke og dermed supplere og styrke de eksisterende foranstaltninger, der er truffet på EU-niveau for jernbanesektoren, vil bidrage til, at dette mål nås ved at lette integrationen og udviklingen af det europæiske jernbanemarked.

Oprettelsen af et virkeligt indre marked er grundlæggende for stimuleringen af jernbanesektoren og vil medvirke til at øge konkurrenceevnen inden for gods- og passagertransport. På grund af jernbanetransportens højere energieffektivitet (navnlig i forhold til vejtransport) vil et skift fra vejtransport til jernbanetransport medføre færre CO<sub>2</sub>-emissioner og reducere antallet af andre forurenende stoffer.

### **2.2. Horisontale mål**

Målsætningen om at forenkle, præcisere og modernisere de forskriftsmæssige rammer i Europa er central for Kommissionens arbejde. Med dette tværgående strategiske mål for øje søger Kommissionen at gennemføre en vidtrækkende dagsorden for bedre regulering med henblik på at gøre fremskridt mod Europa 2020-strategien.

En juridisk **forenkling** gennem konsolidering og samling er det første horisontale mål, der ligger til grund for dette omarbejdningsinitiativ. Et af midlerne til at nå dette mål er at fjerne

eksisterende krydshenvisninger mellem de tre direktiver ved at omstrukturere og samle dem i en enkelt retsakt om jernbaneadgang.

For det andet mener Kommissionen, at en **præcisering** af nogle af bestemmelserne i lovgivningen om jernbaneadgang vil gøre det lettere at opnå en korrekt og effektiv gennemførelse af EU-retten i alle medlemsstaterne. Som nævnt ovenfor er nogle af bestemmelserne i den første jernbanepakke uklare og definerer ikke i tilstrækkelig grad, hvordan gennemførelsen skal finde sted.

Endelig er der behov for at **modernisere** lovgivningen ved at fjerne forældede bestemmelser (som set i et historisk perspektiv var relevante forud for den fuldstændige åbning af markedet og kan være forbundet med den traditionelle fusion af operatør og infrastrukturforvalter) og indføre nye bestemmelser, der svarer bedre til markedets nuværende funktion (f.eks. vedrørende nye aktører og fuldt eller delvis statsligt ejerskab af infrastruktur).

### **2.3. Specifikke mål**

Den foreslåede omarbejdning af den første jernbanepakke omfatter a) en passende finansiering af og opkrævning af afgifter for jernbaneinfrastruktur, b) vilkårene for konkurrencen på jernbanemarkedet og c) de organisatoriske reformer, der er nødvendige for at sikre en hensigtsmæssig overvågning af markedet.

- a) Den første målsætning for den foreslåede omarbejdning er at sikre en passende, gennemsigtig og holdbar finansiering af infrastrukturen og (takket være mere forudsigelige betingelser for infrastrukturudvikling og –adgang) fremme jernbanevirksomhedernes investeringer samt fastlægge et niveau og en struktur for infrastrukturafgifterne, som er mere hensigtsmæssige, således at jernbaneoperatøernes konkurrenceevne i forhold til andre transportformer forbedres, og der i højere grad opnås en internalisering af miljøomkostningerne.
- b) Det andet sæt mål er at undgå konkurrencefordrejninger som følge af brug af statslige midler til kommercielle aktiviteter, således at det undgås, at kommercielt følsomme oplysninger indhentes af etablerede virksomheder og bruges mod deres potentielle konkurrenter, at fjerne interessekonflikter i forvaltningen af jernbanerelaterede tjenesteydelser og øge disponibiliteten heraf for nye markedsaktører samt øge markedets gennemsigtighed for at sikre effektiv konkurrence.
- c) Hvad angår det forskriftsmæssige tilsyn, skal det med den foreslåede omarbejdning sikres, at tilsynsorganerne er i stand til at udføre deres opgaver på effektiv vis takket være større uafhængighed, øgede beføjelser og yderligere midler, der stilles til deres rådighed.

## **3. IDENTIFICERING AF DE FORESLÅEDE ÆNDRINGER**

### **3.1. Forudgående screening**

På grundlag af en omfattende forskning og evaluering har Kommissionen identificeret en række foranstaltninger, der vil kunne bidrage til at opfylde hvert enkelt af de mål, som er

angivet ovenfor. Ud fra en række undersøgelser, som er gennemført over adskillige år<sup>6</sup>, og under hensyntagen til input fra berørte parter har Kommissionen fremlagt 37 foranstaltninger. Der blev gennemført en grundig forudgående screening af disse 37 foranstaltninger, som resulterede i udvælgelsen af en pakke på 26 foranstaltninger. Den forudgående screening fandt sted i to trin – først blev resultaterne af høringen af berørte parter taget i betragtning, og derefter blev der gennemført en uafhængig vurdering af foranstaltningerne på basis af fem kriterier (effektivitet, gennemførelsestid, virkningsgrad, administrativ gennemførlighed og overensstemmelse med de eksisterende retlige rammer).

### **3.2. Ekstern ekspertise og høring af berørte parter**

Efter beslutningen om at gennemføre en konsekvensanalyse for et initiativ med henblik på at omarbejde den første jernbanepakke fik PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) til opgave at foretage en ekstern undersøgelse under GD TRENs rammekontrakt TREN/A2/143-2007 vedrørende konsekvensanalyser og evalueringer.

Som led i PWC's eksterne undersøgelse blev der foretaget en høring af berørte parter, som omfattede næsten 380 organisationer fra EU-25 (EU-27 minus Cypern og Malta, som ikke har nogen jernbaner). De berørte parter blev anmodet om at fremhæve, hvilke specifikke hindringer der efter deres opfattelse hæmmer en fuldstændig åbning af det internationale jernbanemarked og udviklingen af jernbanerelaterede tjenesteydelser. Desuden blev de berørte parter opfordret til at specificere de områder i EU's lovgivningsmæssige rammer, som kunne forbedres, og give deres synspunkter vedrørende de planlagte foranstaltningers potentielle effektivitet.

### **3.3. Konsekvensanalyse**

På grundlag af ovennævnte eksterne undersøgelse og konklusionerne af høringen af berørte parter foretog Kommissionen en kvantitativ og kvalitativ vurdering af virkningerne af hele pakken af forhåndsudvalgte foranstaltninger. I de tilfælde hvor foranstaltninger ikke var blevet underkastet en konsekvensanalyse, blev der under denne evaluering undersøgt alternativer for de nye foranstaltninger, der skulle modernisere de eksisterende forskriftsmæssige rammer.

### **3.4. Subsidiaritet**

De problemer, der berører jernbanesektoren, omfatter internationale aspekter, som kræver en indsats på EU-niveau. Den manglende samordning i forbindelserne mellem medlemsstaterne og andre aktører mindsker effektiviteten i den internationale jernbanetransport og indebærer risiko for et skift fra jernbanetrafik til vejtransport, som vil føre til større overbelastning og forurening. En præcisering af de forskriftsmæssige rammer for adgangen til jernbanemarkedet med henblik på at lette adgangen til og konkurrencen på markedet samt udvikle jernbaneservicemarkeder, herunder dem, der er knyttet til jernbanetransport, kan bedre opnås af EU end af medlemsstaterne enkeltvis.

---

<sup>6</sup> Herunder Kommissionens rapport om gennemførelsen af den første jernbanepakke (anført ovenfor), Kommissionens meddelelse om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet, undersøgelser af flerårige kontrakter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

## **4. BEMÆRKNINGER TIL DE VIGTIGSTE ÆNDRINGER, DER FORESLÅS**

### **4.1. Adskillelse af regnskaber (artikel 6)**

I de nye bestemmelser præciseres det, at det er nødvendigt at adskille jernbanevirksomhedernes regnskaber for at sikre en passende gennemsigtighed. De fastsætter, at det er obligatorisk at have separate regnskaber for aktiviteter, som er omfattet af et retligt monopol, i modsætning til aktiviteter, der er underkastet konkurrence. Denne foranstaltning er en sikkerhedsklausul mod, at statslige midler, der er bestemt til ikke-profitgivende aktiviteter, omdirigeres til at subsidiere kommercielle aktiviteter, og er derfor nødvendig for at undgå konkurrencefordrejning.

### **4.2. Uafhængighed i forbindelse med væsentlige funktioner (artikel 7)**

Det foreslås at slette bestemmelsen om muligheden for at overdrage opkrævningen af infrastrukturafgifter til jernbanevirksomheder. Denne foranstaltning vil bidrage til en mere loyal konkurrence, i og med at visse (etablerede) jernbanevirksomheder hindres i at indhente kommercielt følsomme oplysninger om kanalspecifikationer fra regningen for konkurrerende jernbanevirksomheder (nye aktører). Den giver også et yderligere incitament til at opnå en sund og ikke-diskriminerende finansiel forvaltning af infrastruktur.

### **4.3. Udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen (artikel 8)**

I henhold til denne artikel vil medlemsstaterne være forpligtet til at offentliggøre mellem- til langsigtede udviklingsstrategier for jernbanesektoren, som gør det muligt at opfylde fremtidige mobilitetsbehov og er baseret på en sund og bæredygtig finansiering af jernbanesystemet. Det vil stimulere langsigtede investeringer, som jernbaneindustrien kan henholde sig til. Langsigtede forpligtelser er nødvendige for at tiltrække nye aktører til markedet og for at udvikle nye tjenesteydelser.

### **4.4. Jernbanerelaterede tjenesteydelser (artikel 13)**

De foreslåede ændringer vedrører moderniseringen af jernbanerelaterede tjenesteydelser og omfatter to aspekter.

For det første fastlægges der krav om uafhængighed (med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning) for forvaltningen af servicefaciliteter og for jernbanetransport for at afskaffe interessekonflikter mellem på den ene side leverandører af jernbanerelaterede tjenesteydelser eller ejere af servicefaciliteter og på den anden side etablerede jernbanevirksomheder. Denne foranstaltning vil medvirke til at sikre ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter.

Den anden foranstaltning, der foreslås i artikel 13, er indførelsen af brugspligt (hvad der ikke bruges mistes) for forvaltningen af jernbanerelaterede servicefaciliteter. Hvis en servicefacilitet ikke bruges, skal ejeren (gennem leje eller leasing) stille den til rådighed for en anden interesseret part. Denne foranstaltning øger disponibiliteten af faciliteter på markedet ved at forhindre problemer med kunstig mætning.



#### **4.5. Grænseoverskridende aftaler (artikel 14)**

De foreslåede bestemmelser præciserer de generelle principper, som gælder for tværgående aftaler mellem jernbanevirksomheder, mellem medlemsstater og mellem medlemsstater og tredjelande. De fastlægger også underretnings- og samarbejdsprocedurer, som gøre det muligt for Kommissionen at sikre, at aftalerne er i overensstemmelse med EU-retten.

#### **4.6. Markedsovervågning (artikel 15)**

Formålet er at gøre det klart, at Kommissionens opgaver med at overvåge jernbanemarkedet vil omfatte spørgsmål som f.eks. investeringer i jernbaneinfrastruktur, prisudvikling og kvalitet i jernbanetransporten og forpligtelser til offentlig tjeneste for passagertransport med jernbane, og at medlemsstaterne derfor skal forelægge de relevante data, der er anført i det nye bilag IV. Denne foranstaltning vil bidrage til at identificere flaskehalsproblemer på servicemarkedet.

#### **4.7. Offentliggørelse af netvejledning (artikel 27)**

De foreslåede bestemmelser præciserer, på hvilke måder og med hvilke midler netvejledningerne mest hensigtsmæssigt offentliggøres af infrastrukturforvalterne. Offentliggørelsen af netvejledninger på et 2. officielt EU-sprog og i elektronisk form på Det Europæiske Jernbaneagenturs (ERA) portal vil gøre netvejledningerne mere tilgængelige og dermed øge gennemsigtigheden.

#### **4.8. Oplysninger om afgiftssystemer (artikel 29)**

For at øge gennemsigtigheden i forbindelse med brugen af statslige midler foreslås det at fastsætte, at medlemsstaternes afgiftsrammer og -regler skal offentliggøres i netvejledningerne.

#### **4.9. Kontrakter mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere (artikel 30)**

Med de foreslåede ændringer specificeres processen for udvikling og forvaltning af kontraktmæssige aftaler mellem de nationale kompetente myndigheder og infrastrukturforvalterne om infrastrukturuomkostninger og adgangsafgifter. Især beføjes tilsynsorganet til at vurdere, om den planlagte mellem- til langsigtede budgetramme for infrastrukturspecifikationer for den samme periode er hensigtsmæssig (præstationsmål). En sådan uafhængig vurdering kan mindske risikoen for, at etablerede jernbanevirksomheder udnytter deres politiske styrke til at øve indflydelse på aftalerne.

#### **4.10. Afgiftsprincipper (artikel 31)**

Indholdet i artikel 31 er ændret for at indføre to særskilte foranstaltninger:

Den første foranstaltning vedrører differentieringen af afgifter for sporadgang på grundlag af støjspecifikationer ved det rullende materiel, toget består af. Dette vil indebære et klart incitament til at modernisere infrastrukturen og navnlig til at investere i mere bæredygtige jernbaneteknologier.

For at forbedre afgiftsgennemsløgheden præciseres det, at leverandøren af tjenesteydelser også skal fremlægge oplysninger om afgifter for jernbanerelaterede tjenesteydelser, som infrastrukturforvalterne skal offentliggøre i deres netvejledninger.

#### **4.11. Undtagelser fra afgiftsprincipperne (artikel 32)**

For at forbedre sammenhængen i de nationale afgiftsordninger for sporadgang foreslås det, at der indføres fælles kriterier for identificering af "markedssegmenter", på grundlag af hvilke visse tjenester vil kunne betale tillæg. De pågældende kriterier er angivet i bilag VIII, punkt 3.

For at afkorte den overgangsperiode, hvor strækninger er udstyret med både nationale signalsystemer og det europæiske togkontrolsystem (ETCS), og dermed mindske omkostningerne til infrastrukturvedligeholdelse, foreslås det at nedsætte infrastrukturadgangsafgifterne for ETCS-udstyrede tog.

#### **4.12. Samarbejde mellem infrastrukturforvaltere (artikel 37)**

Hvad angår tildelingen af infrastrukturkapacitet i henhold til artikel 40, foreslås det i den nye artikel 37, at der indføres nye foranstaltninger til at sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om fastlæggelsen af afgiftssystemer for mere end ét net.

#### **4.13. Tilsynsorganer (artikel 55)**

Det foreslås at modernisere bestemmelserne om tilsynsorganernes uafhængighed ved klart at fastsætte, at de skal være uafhængige fra enhver anden offentlig myndighed. Ved at sikre tilsynsorganernes uafhængighed, navnlig i forhold til offentlige myndigheder, som udøver ejerskabsrettigheder i etablerede jernbanevirksomheder, vil man mindske risikoen for interessekonflikter og dermed styrke tilsynsorganernes tilsynskapacitet og troværdighed.

#### **4.14. Tilsynsorganets funktioner (artikel 56)**

Der foreslås i artikel 56 tre foranstaltninger, som indebærer en udvidelse af tilsynsorganernes kompetenceområder. 1) Deres kompetencer vil udtrykkeligt omfatte afgørelser vedrørende adgangen til og opkrævning af afgifter for jernbanerelaterede tjenesteydelser, som er væsentlige for at give adgang til markedet og sikre loyal konkurrence. 2) For at forbedre adskillelsen af regnskaber og undgå, at statslige midler, der er bestemt til ikke-profitgivende aktiviteter, omdirigeres til finansiering af kommercielle aktiviteter, og dermed hindre illoyal konkurrence vil tilsynsorganerne også være beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner i jernbanevirksomhederne og hos infrastrukturforvalterne for at undersøge, om de opfylder bestemmelserne om adskillelse af regnskaber. 3) Endelig skal infrastrukturforvalterne for at gøre det muligt for tilsynsorganerne at arbejde mere effektivt forelægge omkostningsregnskabsdata i en aggregeret og standardiseret form som "forskriftsmæssige regnskaber".

#### **4.15. Samarbejde mellem tilsynsorganer (artikel 57)**

For at styrke det grænseoverskridende samarbejde og forbedre vilkårene for markedsadgang vil tilsynsorganerne skulle samarbejde om at vedtage afgørelser vedrørende adgangs- og afgiftsspørgsmål i forbindelse med international transport. I den sammenhæng skal det i beslutningsprocessen være muligt for tilsynsorganerne i tide at udveksle oplysninger.

#### **4.16. Klassificering af jernbanerelaterede tjenesteydelser (bilag III)**

Fastlæggelsen af, at brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel skal indgå som en del af en minimumsadgangspakke, skal sikre, at denne form for ydelser er underkastet ikke-diskriminerende krav. Desuden vil forpligtelsen til at angive afgifterne for brug af elforsyningsudstyr særskilt fra afgifterne for strøm til elektrisk kørsel give større gennemsigtighed i netdriftsomkostningerne og dermed i højere grad anspore infrastrukturforvalterne til at mindske omkostningerne i forbindelse med tilrådighedsstillelse af infrastruktur.

#### **4.17. Netvejledningens indhold (bilag VI)**

De foranstaltninger, der foreslås i bilag VI, præciserer netvejledningernes indhold, således at deres effektivitet styrkes, og der skabes større gennemsigtighed på jernbanemarkedet. I de nye bestemmelser fastsættes det navnlig, at infrastrukturforvalterne skal offentliggøre 1) en skabelon for ansøgninger om kapacitet, 2) detaljerede oplysninger om tildelingsprocedurerne for internationale kanaler, 3) oplysninger om ansøgninger om jernbanelicenser og jernbanesikkerhedscertifikater, 4) oplysninger om procedurer for tvistbilæggelse og klager vedrørende markedsadgang og 5) oplysninger om adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter (ud over de tarifoplysninger, der i øjeblikket kræves).

#### **4.18. Kontraktmæssige aftaler (bilag VII)**

I det nye bilag VII præciseres de kontraktmæssige aftalers indhold og funktion (jf. artikel 30) med henblik på at stimulere indførelsen af langsigtede strategier for jernbaneudvikling.

#### **4.19. Krav vedrørende infrastrukturuomkostninger og –afgifter (bilag VIII)**

For at bidrage til en sund og bæredygtig finansiering af jernbanesystemerne præciserer det nye bilag VIII visse bestemmelser i artikel 31. Dette omfatter nærmere oplysninger om 1) omkostninger, som ikke må inkluderes i beregningen af direkte omkostninger i forbindelse med minimumsadgangspakken og sporadgangstjenester (som defineret i bilag III, punkt 1 og 2), og kriterierne for identificering af markedssegmenter, på grundlag af hvilke visse tjenester vil kunne betale tillæg, 2) kravene for differentiering af sporadgangsafgifter på grundlag af støjspecifikationerne, 3) hvordan infrastrukturforvalterne definerer markedssegmenter for at vurdere muligheden for indførelse af tillæg og 4) de væsentligste karakteristika ved og generelle principper for præstationsordninger.

#### **4.20. Forskriftsmæssige regnskaber (bilag X)**

Det nye bilag X indeholder de nærmere detaljer vedrørende det fælles standardformat for forelæggelse af forskriftsmæssige regnskaber. Med denne foranstaltning sikres det, at tilsynsorganerne kan analysere infrastrukturforvalternes oplysninger i detaljer, og at deres tilsynsaktiviteter lettes.

---

↓ 2004/49/EF art. 30, nr. 1  
(tilpasset)

2010/0253 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**☒ om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde ☒**

**(Omarbejdning)**

**(EØS-relevant tekst)**

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om ☒ Den Europæiske Unions funktionsmåde ☒, særlig artikel ☒ 91 ☒,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

☒ efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter, ☒

under henvisning til udtalelse fra Det ☒ Europæiske ☒ Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>7</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>8</sup>,

efter ☒ den almindelige lovgivningsprocedure ☒, og

ud fra følgende betragtninger:

---

↓ny

(1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>9</sup>, Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder<sup>10</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26 februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur<sup>11</sup> er blevet væsentligt ændret i 2004 og 2007. Eftersom det er nødvendigt at foretage yderligere ændringer og i betragtning af den

---

<sup>7</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>8</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>9</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

<sup>10</sup> EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.

<sup>11</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

indbyrdes forbindelse mellem disse retsfor skrifter, bør nævnte direktiver af hensyn til klarheden omarbejdes og sammenskrives i en enkelt retsakt.

---

↓ 91/440/EØF betragtning 1  
(tilpasset)

- (2) En større integration af  Unionens  transportsektor er et vigtigt led i  gennemførelsen af  det indre marked; jernbanerne udgør en væsentlig del af  Unionens  transportsektor  og bestræbelserne på at opnå bæredygtig mobilitet .
- 

↓ 91/440/EØF betragtning 2

- (3) Det er vigtigt, at jernbanerne gøres mere effektive, så de kan integreres i et konkurrencemarked, idet der dog tages hensyn til deres særlige karakter.
- 

↓ 95/18/EF betragtning 5  
(tilpasset)

- (4) Transportydelser i byer og forstæder samt regional transport og pendultrafikken gennem tunnelen under Kanalen  bør  falde uden for  dette direktivs  anvendelsesområde.
- 

↓ 91/440/EØF betragtning 3  
(tilpasset)

- (5) For at gøre jernbanetransporten effektiv og konkurrencedygtig i forhold til de andre transportformer bør medlemsstaterne sikre, at jernbanevirksomhederne  har  status som selvstændige virksomheder, således at de kan drives forretningsmæssigt og tilpasse sig markedsbehovene.
- 

↓ 91/440/EØF betragtning 4  
(tilpasset)

- (6) For at sikre den fremtidige udvikling og en effektiv drift af jernbanenettet  bør  driften af transportydelserne og forvaltningen af infrastrukturen  adskilles . Under denne forudsætning er det nødvendigt, at disse  to aktiviteter forvaltes særskilt og  har hver sit regnskab.
- 

↓ 95/18/EF betragtning 2

- (7) Ved anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på jernbanevirksomhed skal der tages hensyn til denne sektors særlige karakteristika.

---

↓ 91/440/EØF betragtning 5  
(tilpasset)

- (8) For at stimulere konkurrencen i forbindelse med drift af transportydelser  og dermed opnå større komfort og bedre service til brugerne  bør medlemsstaterne bevare det almindelige ansvar for udvikling af passende jernbaneinfrastruktur.
- 

↓ 91/440/EØF betragtning 6  
(tilpasset)

- (9) Da der ikke findes fælles regler for fordelingen af infrastrukturomkostninger,  bør  medlemsstaterne efter høring af infrastrukturforvalteren fastsætte regler for jernbanevirksomhedernes betaling af afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen. Disse regler bør ikke forskelsbehandle mellem jernbanevirksomhederne.
- 

↓ 91/440/EØF betragtning 7  
(tilpasset)

- (10) Medlemsstaterne skal sørge for, at  infrastrukturforvalterne og de  eksisterende offentligt  ejede eller kontrollerede  jernbanevirksomheder har en sund økonomisk struktur  under behørig hensyntagen til Unionens statsstøtteregele .
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 8  
(tilpasset)

- (11) Til en effektiv godstrafik og navnlig den grænseoverskridende del heraf kræves det, at der tages skridt til  at åbne  markedet.
- 

↓ 95/18/EF betragtning 4  
(tilpasset)

- (12) For at sikre, at denne ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen anvendes ensartet og uden forskelsbehandling i hele  Unionen , bør der indføres licens for jernbanevirksomheder.
- 

↓ 2007/58/EF betragtning 7  
(tilpasset)

- (13) På de strækninger, hvor toget standser undervejs,  bør  nye operatører  have  tilladelse til at medtage og afsætte passagerer undervejs, således at det sikres, at disse operationer er økonomisk levedygtige, og  det undgås,  at potentielle konkurrenter  stilles  ringere end de etablerede jernbanevirksomheder.
- 

↓ 2007/58/EF betragtning 8  
(tilpasset)

- (14) Indførelsen af sådanne nye  frit tilgængelige  internationale  passagerruter  med stop undervejs som nævnt ovenfor bør ikke bruges til at åbne markedet for

indenlands passagertransport, men bør udelukkende sigte på stop, der støtter den internationale rute. Hovedformålet  med de nye transportydelser bør være  international passagertransport.  Ved vurderingen af  , om dette er rutens hovedformål, bør der tages hensyn til kriterier som f.eks. omsætningsandel samt volumen, beregnet på grundlag af mængden af transporterede indenlandske eller internationale passagerer, samt rutens længde.  Vurderingen af, hvad der er rutens hovedformål, bør foretages  af det relevante  nationale  tilsynsorgan efter anmodning fra en berørt part.

---

↓ 2007/58/EF betragtning 9  
(tilpasset)

- (15) Efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej<sup>12</sup> kan medlemsstaterne og de lokale myndigheder tildele kontrakter om offentlig tjeneste  , som  kan indbefatte enerettigheder for driften af visse ruter. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der er overensstemmelse mellem bestemmelserne i nævnte forordning og princippet om, at international passagertransport åbnes for konkurrence.
- 

↓ 2007/58/EF betragtning 10  
(tilpasset)

- (16) Åbning af international passagertransport for konkurrence kan få følger for tilrettelæggelsen og finansieringen af passagertransport med jernbane, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse retten til markedsadgang, hvis der er risiko for, at denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i disse kontrakter om offentlig tjeneste, og hvis det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55 i  dette  direktiv, på grundlag af en objektiv økonomisk analyse efter anmodning fra de kompetente myndigheder, der tildelte kontrakten om offentlig tjeneste, godkender en sådan begrænsning.
- 

↓ 2007/58/EF betragtning 12  
(tilpasset)

- (17) Ved vurderingen af, om der er risiko for ubalance i den økonomiske ligevægt i kontrakten om offentlig tjeneste, bør der tages hensyn til forud fastlagte kriterier som f.eks. indvirkningen på rentabiliteten af ruter, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, herunder de deraf følgende indvirkninger på nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, som tildelte kontrakten, passagerernes efterspørgsel, billetpriser, billetordninger, og for den forslåede nye rute antal stop på begge sider af grænsen og deres beliggenhed, samt køreplan og antal afgang.  I overensstemmelse med  en sådan vurdering og afgørelsen fra det relevante tilsynsorgan bør medlemsstaterne kunne tillade, ændre eller afvise ansøgningen om adgang til en rute med international passagertransport, herunder opkræve en afgift af operatøren af en ny rute med international passagertransport i henhold til den økonomiske analyse og i overensstemmelse med  EU-retten  og principperne om ligebehandling og ikke-forskelsbehandling.
- 

<sup>12</sup> EFT L 315 af 3.12.2007, s. 1.

---

↓ 2007/58/EF betragtning 13

- (18) For at bidrage til udførelse af passagertransport på strækninger, der opfylder en forpligtelse til offentlig tjeneste, bør medlemsstater have mulighed for at give myndigheder med ansvar for sådanne tjenester tilladelse til at opkræve en afgift på passagertransport, som henhører under disse myndigheders kompetenceområde. Denne afgift bør bidrage til finansiering af forpligtelser til offentlig tjeneste, som er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste.

---

↓ 2007/58/EF betragtning 14

- (19) Tilsynsorganet bør i sin optræden undgå enhver form for interessekonflikt og mulig inddragelse i forbindelse med tildeling af den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste. Tilsynsorganets kompetence bør udvides til også at omfatte vurdering af formålet med en international rute og, hvor det er relevant, af den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste.

---

↓ 2007/58/EF betragtning 16  
(tilpasset)

- (20) Med henblik på at  investere i  tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, f.eks. højhastighedsforbindelser,  har  ansøgere  behov for  retssikkerhed  i betragtning af  de omfattende og langsigtede investeringer, der er tale om.

---

↓ 2007/58/EF betragtning 17

- (21) De nationale tilsynsorganer bør udveksle oplysninger og, hvis det i enkelte tilfælde er relevant, samordne principper for og praksis med hensyn til at vurdere, om der opstår økonomisk ubalance i en kontrakt om offentlig tjeneste. De skal gradvis udarbejde retningslinjer på grundlag af deres erfaringer.

---

↓ ny

- (22) For at sikre loyal konkurrence mellem jernbanevirksomhederne bør transportydelser og drift af servicefaciliteter adskilles. På den baggrund er det nødvendigt, at disse to aktivitetsformer forvaltes uafhængigt i særskilte juridiske enheder. En sådan uafhængighed indebærer ikke nødvendigvis, at der skal oprettet et særskilt organ eller en særskilt virksomhed for hver enkelt servicefacilitet.

---

↓ 95/18/EF betragtning 9

- (23) For at sikre pålidelige og tilstrækkelige ydelser er det nødvendigt at sikre, at jernbanevirksomhederne til enhver tid opfylder visse krav med hensyn til deres hæderlighed, finansielle kapacitet og faglige kompetence.



---

↓ 95/18/EF betragtning 10

- (24) For at beskytte kunderne og tredjemand er det vigtigt, at det sikres, at jernbanevirksomhederne er tilstrækkeligt forsikret til dækning af deres erstatningsansvar.
- 

↓ 95/18/EF betragtning 12  
(tilpasset)

- (25) En jernbanevirksomhed  bør også være forpligtet  til at overholde de nationale bestemmelser og  EU-bestemmelserne  om jernbanedrift, som  anvendes på ikke-diskriminerende vis og  skal sikre, at den kan drive sin virksomhed  fuldstændig  sikkert  og med behørig hensyntagen til sundhed, sociale vilkår og arbejdstagernes og forbrugernes rettigheder  på specifikke strækninger.
- 

↓ 95/18/EF betragtning 14

- (26) Procedurene for udstedelse, opretholdelse og ændring af licenser til jernbanevirksomheder bør være gennemsigtige og i overensstemmelse med princippet om ikke-diskrimination.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 5  
(tilpasset)

- (27) For at sikre gennemsigtighed og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur  og jernbanerelaterede tjenesteydelser for alle jernbanevirksomheder, skal  alle oplysninger, der er nødvendige for at kunne udnytte adgangsretten, offentliggøres i en netvejledning.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 6

- (28) Hensigtsmæssige kapacitetstildelingsordninger for jernbaneinfrastruktur kombineret med konkurrencedygtige operatører vil give en bedre fordeling af transporten på de forskellige transportformer.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 7

- (29) Tilskyndelse til optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen medvirker til at nedbringe samfundets omkostninger ved transport.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 10  
(tilpasset)

- (30) Hensigtsmæssige afgiftsordninger for jernbaneinfrastruktur kombineret med hensigtsmæssige afgiftsordninger for anden transportinfrastruktur samt konkurrencedygtige operatører bør resultere i en optimal balance mellem forskellige transportformer  på et bæredygtigt grundlag .

---

↓2001/14/EF betragtning 11

- (31) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal give alle virksomheder lige adgang uden forskelsbehandling og i videst muligt omfang imødekomme alle brugeres og trafiktypers behov på en retfærdig og ikke-diskriminerende måde.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 16

- (32) Afgifts- og kapacitetstildelingsordninger skal tillade loyal konkurrence inden for jernbanetransporten.
- 

↓2001/14/EF betragtning 12

- (33) Inden for de rammer, der fastlægges af medlemsstaterne, bør afgifts- og kapacitetstildelingsordninger tilskynde jernbaneinfrastrukturforvaltere til at optimere udnyttelsen af deres infrastruktur.
- 

↓2001/14/EF betragtning 13

- (34) Kapacitetstildelingsordningerne bør give jernbanevirksomhederne klare og konsekvente signaler, på grundlag af hvilke de kan træffe rationelle beslutninger.
- 

↓2001/14/EF betragtning 35

- (35) Enhver afgiftsordning vil sende økonomiske signaler til brugerne. Det er vigtigt, at signalerne til jernbanevirksomhederne er konsekvente og kan danne grundlag for rationelle beslutninger.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 14

- (36) Under hensyntagen til brugernes eller de potentielle brugeres behov for at planlægge deres virksomhed og til kundernes og bidragsydernes behov er det vigtigt, at infrastrukturforvalterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturkapacitet tildeles på en sådan måde, at det afspejler behovet for at opretholde og forbedre driftssikkerheden for jernbanetransport.
- 

↓2001/14/EF betragtning 15

- (37) Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitamenter til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet og til at forbedre dets resultater.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 9  
(tilpasset)

- (38) Medlemsstaterne  bør have mulighed for at  tillade købere af jernbanetransport-ydelser at deltage direkte i kapacitetstildelingsprocessen.

---

↓2001/14/EF betragtning 17

- (39) Det er vigtigt at tage hensyn til både de godkendte ansøgere og infrastrukturforvalterens krav.
- 

↓2001/14/EF betragtning 18

- (40) Det er vigtigt at maksimere den fleksibilitet, infrastrukturforvaltere råder over med hensyn til tildeling af infrastrukturkapacitet, men dette bør ske under hensyntagen til nødvendigheden af at imødekomme ansøgernes rimelige behov.
- 

↓2001/14/EF betragtning 19

- (41) Kapacitetstildelingsprocessen skal hindre, at der pålægges andre virksomheder, som har eller vil anmode om at få ret til at benytte infrastrukturen til at udvikle deres aktiviteter, unødvendige begrænsninger.
- 

↓2001/14/EF betragtning 21

- (42) Der må ved udformningen af kapacitetstildelings- og afgiftsordningerne eventuelt tages hensyn til det forhold, at forskellige elementer i jernbaneinfrastrukturnettet kan være konstrueret med henblik på forskellige hovedbrugere.
- 

↓2001/14/EF betragtning 23

- (43) Eftersom forskellige brugere og kategorier af brugere ofte har forskellig indvirkning på infrastrukturkapaciteten, må de forskellige transporttjenesters behov afvejes korrekt.
- 

↓2001/14/EF betragtning 24

- (44) Transporttjenester, der udføres på kontrakt for offentlige myndigheder, kan nødvendiggøre særlige regler for fortsat at være attraktive for brugerne.
- 

↓2001/14/EF betragtning 25

- (45) Afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne skal tage hensyn til virkningerne af den voksende mætning af infrastrukturkapaciteten og den knaphed på infrastrukturkapacitet, der kan blive slutresultatet.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 26  
(tilpasset)

- (46) I de forskellige tidsrammer for planlægningen af trafiktyper bør  det  sikres, at ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der indgives efter færdiggørelsen af  den årlige  køreplan, kan imødekommes.

---

↓2001/14/EF betragtning 28

- (47) For at opnå et optimalt resultat for operatører og trafiktyper bør der forlanges en gennemgang af infrastrukturkapacitetsudnyttelsen, hvis en samordning af ansøgninger om kapacitet er påkrævet for at imødekomme brugernes behov.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 29  
(tilpasset)

- (48) I betragtning af infrastrukturforvalteres monopolstilling bør  det kræves af dem, at de gennemgår  den disponible infrastrukturkapacitet og metoderne til at forbedre den, hvis det ved tildelingen af infrastrukturkapacitet ikke er muligt at imødekomme brugernes krav.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 30  
(tilpasset)

- (49) Manglende information om andre jernbanevirksomheders ansøgninger  og  om begrænsninger i systemet kan gøre det vanskeligt for jernbanevirksomheder at optimere deres ansøgninger om infrastrukturkapacitet.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 31

- (50) Det er vigtigt at sikre bedre samordning af tildelingsordningerne for at gøre jernbanerne mere attraktive for trafik, der benytter mere end én infrastrukturforvalters net, og for international trafik.
- 

↓2001/14/EF betragtning 32

- (51) Det er vigtigt at minimere de konkurrencefordrejninger, der kan opstå mellem jernbaneinfrastrukturer eller mellem transportformer som følger af væsentlige forskelle i afgiftsprincipperne.
- 

↓2001/14/EF betragtning 33

- (52) Det bør afgrænses nærmere, hvilke elementer i infrastruktur tjenesten der er afgørende for, at en operatør kan levere en transportydelse, og som skal stilles til rådighed mod betaling af minimumsadgangsafgifter.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 34  
(tilpasset)

- (53)  Det er nødvendigt at investere  i jernbaneinfrastruktur, og infrastrukturafgiftsordningerne bør give infrastrukturforvaltere incitamenter til at gøre de fornødne investeringer økonomisk rentable.

---

↓ 2001/14/EF betragtning 36

- (54) For at kunne fastlægge infrastrukturafgifter på passende og retfærdige niveauer er det nødvendigt, at infrastrukturforvalterne registrerer og fastsætter værdien af deres aktiver og danner sig et klart indtryk af de omkostningsbestemmende faktorer ved infrastrukturens drift.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 37

⇒ ny

- (55) Det bør sikres, at der tages hensyn til eksterne omkostninger, når der træffes beslutninger på transportområdet ⇒, og at afgifterne på jernbaneinfrastruktur kan bidrage til internaliseringen af eksterne omkostninger på en sammenhængende og afbalanceret måde for alle transportformer ⇐.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 38

⇒ ny

- (56) Det er vigtigt at sikre, at afgifter for ⇒ indenlandsk og ⇐ international trafik fastsættes således, at jernbanerne fortsat kan imødekomme markedets behov. Følgelig bør infrastrukturafgifterne fastsættes på et niveau svarende til de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 39

- (57) Det samlede niveau for dækningen af omkostningerne gennem infrastrukturafgifter indvirker på behovet for offentlig støtte. Medlemsstaterne kan i varierende omfang kræve dækning af de samlede omkostninger. Enhver infrastrukturafgiftsordning bør dog sikre, at den trafik, der som et mindstemål kan dække de meromkostninger, den medfører, kan benytte jernbanenettet.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 40

- (58) Jernbaneinfrastruktur er et naturligt monopol, og det er derfor nødvendigt at give infrastrukturforvaltere incitamenter til at nedbringe omkostningerne og forvalte deres infrastruktur effektivt.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 41  
(tilpasset)

- (59) ☒ Der bør opnås en udvikling af jernbanetransporten, bl.a. ☒ ved at anvende de disponible ☒ EU-instrumenter ☒, dog med forbehold af allerede fastlagte prioriteringer.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 42  
(tilpasset)

- (60) Rabatter til jernbanevirksomheder skal være baseret på de reelle administrative besparelser ☒, der er opnået, herunder navnlig besparelser i transaktions-

omkostninger  . Rabatter kan endvidere benyttes til at fremme en effektiv anvendelse af infrastrukturen.

---

↓2001/14/EF betragtning 43

- (61) Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere bør have incitament til at sikre færrest mulige forstyrrelser på nettet.
- 

↓2001/14/EF betragtning 44

- (62) Tildelingen af kapacitet er forbundet med en omkostning for infrastrukturforvalteren, som han skal have sikkerhed for at få dækket.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 46  
(tilpasset)

- (63) For at sikre en effektiv forvaltning og en rimelig og ikke-diskriminerende anvendelse af jernbaneinfrastrukturen er det påkrævet, at der oprettes et tilsynsorgan, der tilser, at  bestemmelserne i dette direktiv  overholdes, og fungerer som klageinstans uanset muligheden for at foretage en retlig prøvelse.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 47  
(tilpasset)

- (64) Det er nødvendigt, at der træffes særlige foranstaltninger for at tage hensyn til visse medlemsstaters geopolitiske og geografiske situation og til jernbanesektorens særlige  organisation  i forskellige medlemsstater, samtidigt med, at det indre markeds integritet sikres.
- 

↓ny

- (65) Kommissionen bør have beføjelse til at tilpasse bilagene til dette direktiv. Siden de pågældende foranstaltninger er almengyldige og tager sigte på at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, skal de vedtages som delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten.
- 

↓ 2001/14/EF betragtning 48

- (66) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>13</sup> .

---

<sup>13</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

---

↓ 2001/13/EF betragtning 7  
(tilpasset)

- (67) Målene for dette direktiv, dvs. ☒ fremme af udviklingen af jernbanerne i Unionen, ☒ fastsættelse af hovedprincipperne for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder ☒ og koordinering af medlemsstaternes ordninger vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgifter for brug heraf, ☒ kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, fordi udstedelsen af sådanne licenser og driften af væsentlige dele af jernbanenettene helt klart har internationale aspekter ☒, og der skal tages hensyn til behovet for at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen til infrastrukturen, ☒ og ☒ målene ☒ kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, på grund af deres grænseoverskridende aspekter bedre opfyldes af ☒ Unionen ☒. Direktivet går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- 

↓ ny

- (68) Forpligtelsen til at gennemføre nærværende direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til de tidligere direktiver. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, hvori der stort set ikke er foretaget ændringer, følger af de tidligere direktiver.
- 

↓ 2007/58/EF betragtning 21  
(tilpasset)

- (69) Medlemsstater, der ikke har noget jernbanesystem og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, ville være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre ☒ dette direktiv ☒ i national lovgivning. Sådanne medlemsstater bør derfor fritages ☒ fra denne forpligtelse ☒.
- 

↓ 2007/58/EF betragtning 23  
(tilpasset)

- (70) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning<sup>14</sup> tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og ☒ Unionens ☒ interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- 

↓ ny

- (71) Dette direktiv bør ikke berøre ikke de tidsfrister for medlemsstaternes gennemførelse af ovennævnte direktiver, der er anført i bilag XI, del B —

---

<sup>14</sup> EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

---

↓2001/14/EF (tilpasset)

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

## KAPITEL I

### ⊗ GENERALE ⊗ BESTEMMELSER

---

↓ 91/440/EØF (tilpasset)

#### *Artikel 1*

#### ⊗ Emne og anvendelsesområde ⊗

1. ⊗ Dette direktiv fastlægger: ⊗

- a) ⊗ de gældende regler ⊗ for forvaltningen af jernbaneinfrastruktur og for jernbanetransportaktiviteter, som udøves af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat, ⊗ som beskrevet i kapitel II ⊗
- 

↓ 2001/13/EF art. 1, nr. 1)  
(tilpasset)

- b) de kriterier, der gælder for en medlemsstats udstedelse, fornyelse og ændring af licenser til jernbanevirksomheder, som er etableret, eller som vil etablere sig i ⊗ Unionen, som beskrevet i kapitel III ⊗
- 

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

- c) de principper og procedurer, der ⊗ gælder ⊗ for fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, ⊗ som beskrevet i kapitel IV ⊗.

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



---

↓ Berigtigelse, EFT L 305  
af 6.11.1991, s. 22 (tilpasset)

⊗ Artikel 2 ⊗

⊗ Udelukkelser fra anvendelsesområdet ⊗

1. ⊗ Kapitel II finder ikke anvendelse på ⊗ jernbanevirksomheder, ⊗ som kun forestår transport ⊗ i byer og forstæder samt regional transport.

---

↓ 2001/13/EF art. 1, nr. 1)  
(tilpasset)

2. Medlemsstaterne kan undtage følgende ⊗ fra anvendelsen af kapitel III ⊗ :

---

↓ 2001/13/EF art. 1, nr. 1)

- a) virksomheder, som kun udfører jernbanepassagertransport på lokal og regional særskilt jernbaneinfrastruktur
  - b) jernbanevirksomheder, som kun udfører jernbanepassagertransport i byer og forstæder
- 

↓ 2001/13/EF art. 1, nr. 1)

- c) jernbanevirksomheder, som kun udfører regional godstransport
  - d) virksomheder, som kun udfører godstransport på privatejet jernbaneinfrastruktur, som udelukkende eksisterer til brug for infrastrukturejeren til dennes egen godstransport.
- 

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

3. Medlemsstaterne kan undtage følgende ⊗ fra anvendelsen af kapitel VI ⊗ :

- a) ⊗ lokale ⊗ og regionale ⊗ særskilte ⊗ net til passagertransport på jernbaneinfrastruktur
  - b) net, der kun er beregnet til ⊗ jernbanepassagertransport ⊗ i byer og forstæder
  - c) regionale net, som kun anvendes til regional godstransport af en jernbanevirksomhed, som ikke er omfattet af ⊗ stk. 1 ⊗ , indtil en anden ansøger anmoder om kapacitet på dette net
- 

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

- d) privatejet ⊗ jernbaneinfrastruktur ⊗ , der ⊗ udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer ⊗

---

↓ 2007/58/EF art. 2, nr. 1)  
(tilpasset)

e) transport i form af befordring med jernbane i transit gennem ☒ Unionen ☒ .

---

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 3)  
(tilpasset)

4. Bortset fra artikel 6, stk. 1, og artikel 10, 11, 12 og 28 omfatter dette direktiv ikke virksomheder, hvis togaktivitet udelukkende omfatter pendultrafik med vejkøretøjer gennem tunnelen under Kanalen, ☒ og transportvirksomhed i form af pendultrafik med vejkøretøjer gennem tunnelen under Kanalen ☒.

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 1)  
(tilpasset)

5. Medlemsstaterne kan undlade at anvende artikel 10, 11, 12 og 28 for enhver jernbanebefordring i transit gennem ☒ Unionen ☒, når den begynder og ender uden for ☒ Unionens ☒ område.

---

↓ 91/440/EØF (tilpasset)

### Artikel 3

#### ☒ Definitioner ☒

I dette direktiv ☒ gælder følgende definitioner: ☒

---

↓ 2001/12/EF, art. 1, nr. 4), litra a)  
(tilpasset)

- 1) "jernbanevirksomhed": enhver offentlig eller privat virksomhed med licens i henhold til ☒ dette direktiv ☒, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagertransport med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften; udtrykket omfatter også virksomheder, der kun leverer trækraft
  - 2) "infrastrukturforvalter": ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg ☒, forvaltning ☒ og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur ☒, herunder trafikstyring, togkontrol og signaler ☒; ~~h~~infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan tildeles forskellige organer eller virksomheder
- 

↓ 91/440/EØF  
⇒ ny

- 3) "jernbaneinfrastruktur": alle elementerne i bilag I, del A, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970 vedrørende fastlæggelsen af indholdet af de forskellige poster i bogføringsskemaerne i tillæg I til

forordning (EØF) nr. 1108/70 af 4. juni 1970<sup>15</sup>, ⇒ der af hensyn til klarheden er medtaget i bilag I til dette direktiv ⇐ ændret ved forordning (EØF) nr. 2116/78, med undtagelse af sidste led, der i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv affattes således: "Bygninger med tilknytning til infrastrukturen"

---

↓2001/12/EF art. 1, nr. 4), litra b)

- 4) "international godstransport": transport af gods, hvor et tog krydser mindst en af en medlemsstats grænser; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt oprindelses- og bestemmelsessted, når blot alle togvogne krydser mindst én grænse
- 

↓2007/58/EF art. 1, nr. 3)

- 5) "international passagertransport": passagertransport, hvor et tog krydser mindst én grænse til en medlemsstat, og hvor hovedformålet er passagerbefordring mellem stationer i forskellige medlemsstater; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgang- og bestemmelsessted, når blot alle togvognene krydser mindst én grænse
- 

↓91/440/EØF

- 6) "transport i byer og forstæder": transportydelser til opfyldelse af behovene i en by eller et byområde samt transportbehovene mellem denne by eller dette byområde og forstæderne
- 7) "regional transport": transportydelser til opfyldelse af en regions transportbehov
- 

↓2007/58/EF art. 1, nr. 4)  
(tilpasset)

- 8) "transit": passage af ☒ Unionens ☒ område uden pålæsning eller aflæsning af varer og/eller uden optagning eller afsætning af passagerer på ☒ Unionens ☒ område
- 

↓95/18/EF (tilpasset)

- 9) "licens": en tilladelse udstedt af en medlemsstat til en virksomhed, ☒ hvorved dennes kapacitet til at udføre jernbanetransport anerkendes ☒ . Denne kapacitet kan være begrænset til udførelsen af særlige former for transportydelser
- 10) "licensudstedende myndighed": det organ, der er ansvarlig for udstedelsen af licenser i en medlemsstat
- 

<sup>15</sup> EFT L 278 af 23.12.1970, s. 1.

---

↓ 2001/14/EF

11) "tildeling": en infrastrukturforvalters tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

12) "ansøger": en jernbanevirksomhed og andre fysiske eller juridiske personer som f.eks.  kompetente  myndigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og speditører samt operatører inden for kombineret transport  , som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet  .

13) "overbelastet infrastruktur":  en del  af infrastruktur, hvor efterspørgslen efter infrastrukturkapacitet i visse perioder ikke kan imødekommes i fuldt omfang, selv ikke efter samordning af de forskellige ansøgninger om kapacitet

14) "kapacitetsforbedringsplan": en foranstaltning eller række af foranstaltninger med en tidsplan for gennemførelsen  til  at afhjælpe de kapacitetsbegrænsninger, der er årsag til, at  en del  af infrastruktur erklæres for "overbelastet infrastruktur"

15) "samordning": den proces, hvorved  infrastrukturforvalteren  og ansøgere forsøger at finde en løsning, hvis der foreligger indbyrdes modstridende ansøgninger om infrastrukturkapacitet

16) "rammeaftale": en juridisk bindende generel  offentlig- eller privatretlig  aftale, der fastsætter en ansøgers og infrastrukturforvalterens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med den infrastrukturkapacitet, der skal tildeles, og de afgifter, der skal opkræves, i et tidsrum, der strækker sig længere end en køreplansperiode

---

↓ 2001/14/EF

17) "infrastrukturkapacitet": mulighed for at planlægge efterspurgte kanaler på en bestemt del af infrastrukturen i en vis periode

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

18) "net": hele den jernbaneinfrastruktur, der forvaltes af en infrastrukturforvalter

19) "netvejledning": den vejledning, der indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne  , herunder  alle andre oplysninger, der er nødvendige for at kunne ansøge om infrastrukturkapacitet

20) "kanal": den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode

---

↓ 2001/14/EF

21) "køreplan": de data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser på den relevante infrastruktur i den periode, køreplanen er i kraft.

---

↓ 91/440/EØF (tilpasset)

## ⊗ KAPITEL II ⊗

# ⊗ UDVIKLING AF JERNBANERNE I UNIONEN ⊗

## AFDELING 1

---

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 5)

### FORVALTNINGSMÆSSIG UAFHÆNGIGHED

---

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 6)  
(tilpasset)

#### Artikel 4

#### ⊗ Jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes uafhængighed ⊗

1. Medlemsstaterne skal sikre, at jernbanevirksomheder ⊗, som direkte eller indirekte ejes eller kontrolleres af medlemsstaterne, ⊗ med hensyn til ledelse, forvaltning, administration og intern administrativ, økonomisk og regnskabsmæssig kontrol har en uafhængig status, som navnlig sikrer dem særskilt kapital, budget og regnskabsføring i forhold til staten.
  2. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for egen ledelse, forvaltning, administration og intern kontrol under overholdelse af de rammer og særlige regler for opkrævning og tildeling, som medlemsstaterne indfører.
- 

↓ 91/440/EØF (tilpasset)  
→<sub>1</sub> Berigtigelse, EFT L 305 af  
6.11.1991, s. 22

#### Artikel 5

#### ⊗ Forvaltning af jernbanevirksomheder efter kommercielle principper ⊗

1. Medlemsstaterne skal give jernbanevirksomhederne mulighed for at tilpasse deres aktiviteter til markedet og forvalte dem under deres ledelsesorganers ansvar med henblik på effektive og hensigtsmæssige transportydelser med de mindst mulige omkostninger for den krævede kvalitet.
- Jernbanevirksomhederne skal ⊗ uanset deres ejerforhold ⊗ drives efter de principper, som gælder for kommercielle virksomheder. Dette omfatter også de forpligtelser til offentlig

tjeneste, som ☒ medlemsstaterne ☒ pålægger dem, og de kontrakter om offentlig tjeneste, som de indgår med statens kompetente myndigheder.

2. Jernbanevirksomhederne vedtager selv deres aktivitetsprogrammer, herunder investerings- og finansieringsplaner. Disse programmer udformes med henblik på at opnå finansiell ligevægt i virksomhederne og at nå de øvrige mål for den tekniske, kommercielle og finansielle forvaltning; →<sub>1</sub> de skal desuden ☒ angive ☒ midlerne til gennemførelse af disse mål. ←

3. ☒ Med henvisning til ☒ de generelle politiske retningslinjer, som ☒ hver medlemsstat ☒ fastsætter, og under hensyntagen til de nationale planer eller kontrakter, eventuelt flerårige, herunder investerings- og finansieringsplaner, kan jernbanevirksomhederne navnlig frit:

---

↓ 91/440/EØF

- a) fastlægge deres interne organisation, dog med forbehold af bestemmelserne i artikel 7, 29 og 39
- b) føre kontrol med transportydelserne og disses markedsføring samt fastsætte tarifferne, jf. dog forordning (EF) nr. 1370/2007
- c) træffe beslutninger vedrørende deres personale, aktiver og køb
- d) udvikle deres markedsandel, skabe ny teknologi og nye transportydelser samt anvende nye driftsmetoder

---

↓ 91/440/EØF

- e) påbegynde nye aktiviteter på områder, der har tilknytning til jernbanevirksomhed.

---

↓ ny

4. Hvis medlemsstaten direkte eller indirekte ejer eller kontrollerer jernbanevirksomheden, må dens kontrolrettigheder i forhold til ledelsen ikke være større end de ledelsesrelaterede rettigheder, som der i henhold til national selskabsret tilstås aktionærer i private aktieselskaber. De politiske retningslinjer, jf. stk. 3, som staten måtte fastsætte for selskaber som led i udøvelsen af aktionærkontrol, må kun være af generel art og må ikke gribe ind i ledelsens specifikke forretningsmæssige beslutninger.

---

↓ 91/440/EØF (tilpasset)  
⇒ ny

## AFDELING 2

### ADSKILLELSE AF INFRASTRUKTURFORVALTNING OG TRANSPORTVIRKSOMHED OG AF FORSKELLIGE FORMER FOR TRANSPORTVIRKSOMHED

---

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 7)  
(tilpasset)

#### Artikel 6

##### Adskillelse af regnskaber

1. Medlemsstaterne skal sikre, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Statsstøtte, der ydes til et af disse to aktivitetsområder, må ikke overføres til det andet.
  2. Medlemsstaterne kan desuden bestemme, at denne adskillelse skal indebære, at der skal være særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed, eller at forvaltningen af infrastruktur  og transportvirksomhed  skal varetages af særskilte  enheder .
- 

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 10)  
(tilpasset)

3.  Medlemsstaterne skal sikre, at der  føres og offentliggøres  særskilte  driftsregnskaber og balancer  på den ene side  for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport  og på den anden side for aktiviteter i forbindelse med passagertransport .  Offentlige  midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med  transporttjenester  som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt  for hver kontrakt om offentlig tjeneste  i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.
- 

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 7)  
(tilpasset)  
⇒ ny

4. Regnskaberne vedrørende de  forskellige  aktivitetsområder , der henvises til i stk. 1 og 3,  skal føres således, at  det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, til et andet .

## Artikel 7

### ☒ Uafhængighed i forbindelse med en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner ☒

1. Medlemsstaterne skal sikre, at fastlæggelse af retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur som opført på listen i bilag II overdrages organer eller selskaber, der ikke selv udfører nogen form for jernbanetransport. Uanset strukturform skal det fremgå, at denne målsætning er opfyldt.

↓ ny

Bilag II kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 7)  
(tilpasset)

Medlemsstaterne kan imidlertid overdrage ansvaret for ☒ at bidrage til udviklingen af ☒ jernbaneinfrastrukturen, ☒ f.eks. gennem ☒ investeringer, vedligeholdelse og finansiering, til jernbanevirksomheder eller ethvert andet organ.

~~4. Anvendelsen af stk. 3 behandles i en rapport som Kommissionen forelægger senest den 15. marts 2006 i overensstemmelse med artikel 10b.~~

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

2. Hvis infrastrukturforvalteren ikke er uafhængig af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation eller beslutningstagning, varetages de funktioner, der er beskrevet i kapitel IV, afdeling 3 og 4, af ☒ henholdsvis ☒ et afgiftsorgan ☒ og et tildelingsorgan ☒, som er uafhængige af enhver jernbanevirksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning.

↓ ny

3. Når der i bestemmelserne i kapitel IV, afdeling 2 og 3, henvises til en infrastrukturforvalters væsentlige funktioner, henvises der også til opkrævningsorganet eller tildelingsorganet inden for hver deres kompetenceområder.



## AFDELING 3

### FINANSIEL SANERING

#### Artikel 8

#### ☒ Sund finansiering af infrastrukturforvaltningen ☒

1. Medlemsstaterne ☒ skal ☒ udvikle den nationale jernbaneinfrastruktur, idet de i givet fald tager hensyn til ☒ Unionens ☒ samlede behov. ⇒ Med henblik herpå offentliggør de senest to år efter dette direktivs ikrafttræden en udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen med henblik på at opfylde fremtidige mobilitetsbehov på grundlag af en sund og bæredygtig finansiering af jernbanesystemet. Strategien skal dække en periode på mindst fem år og skal kunne forlænges. ⇐

2. Medlemsstaterne kan desuden under overholdelse af traktatens artikel ☒ 93, 107 og 108 ☒ tildele infrastrukturforvalteren tilstrækkelige finansielle midler i forhold til ☒ dennes ☒ opgaver, ☒ infrastrukturens ☒ dimension og de finansielle behov, navnlig til dækning af nyinvesteringer.

3. Inden for rammerne af medlemsstaternes overordnede politik ⇒ og under hensyntagen til den udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, der er nævnt i stk. 1, ⇐ ☒ vedtager ☒ infrastrukturforvalteren en virksomhedsplan, som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse ☒, tilvejebringelse ☒ og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiell balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger. ⇒ Infrastrukturforvalteren sikrer, at ansøgerne høres, før virksomhedsplanen godkendes. Det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan afgiver en ikke-bindende udtalelse om, hvorvidt virksomhedsplanen er hensigtsmæssig til at opfylde disse målsætninger. ⇐

4. Medlemsstaterne sikrer, at en infrastrukturforvalters regnskaber under normale forretningsvilkår og over en periode ⇒ på højst tre år ⇐ som et mindstemål udviser balance mellem på den ene side indtægterne fra infrastrukturafgifter, overskud af andre forretningsaktiviteter og statsfinansiering og på den anden side udgifterne til infrastrukturen ☒, herunder forskud fra staten, når det er relevant ☒.

↓ 2001/14/EF

Uden at det berører en eventuel langsigtet målsætning om brugerbetaling af infrastruktur-omkostningerne for alle transportformer på grundlag af en fair, ikke-diskriminerende konkurrence mellem de forskellige transportformer, kan en medlemsstat, når jernbanetransporten er i stand til at konkurrere med andre transportformer, inden for afgiftsrammerne i artikel 31 og 32 kræve, at infrastrukturforvalteren afbalancerer sine regnskaber uden statsstøtte.

↓ 91/440/EØF

#### Artikel 78

~~Infrastrukturforvalteren opkræver en afgift for brug af den pågældende infrastruktur, som jernbanevirksomhederne skal betale for at benytte infrastrukturen. Efter høring af forvalteren vedtager medlemsstaterne de nærmere regler for fastsættelse af denne afgift.~~

~~Ved beregning af brugsafgiften, der foretages således, at enhver form for forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder undgås, kan der navnlig tages hensyn til det samlede antal korte togkilometer, togets sammensætning og andre særlige forhold, der skyldes faktorer som for eksempel hastighed, akseltryk samt kørselsfrekvens og -perioder.~~

↓ 91/440/EØF (tilpasset)  
→<sub>1</sub> Berigtigelse, EFT L 305  
af 6.11.1991, s. 22  
⇒ ny

#### Artikel 9

##### ⊗ Gennemsigtig gældslettelse ⊗

1. ⇒ Med forbehold af Unionens statsstøtteregele og i overensstemmelse med traktatens artikel 93, 107 og 108 iværksætter medlemsstaterne ⇐ →<sub>1</sub> ~~Medlemsstaterne iværksætter sammen med de eksisterende offentlige jernbanevirksomheder~~ ← passende ordninger til nedbringelse af ⊗ offentligt ejede eller kontrollerede ⊗ virksomheders gæld til et niveau, der ikke hindrer en sund økonomisk forvaltning, og til gennemførelse af en sanering af deres finansielle situation.

2. ⊗ Af hensyn til de mål, der er nævnt i stk. 1, skal medlemsstaterne kræve ⊗, at der i disse virksomheders regnskabsafdelinger oprettes en særskilt gældsnedbringelsesenhed.

Alle de lån, som virksomheden har optaget både til finansiering af investeringer og til dækning af for store driftsudgifter som følge af jernbanetransporten eller jernbaneinfrastrukturforvaltningen, kan overføres til denne enheds balancer, indtil de er afviklet. Gæld fra datterselskabers aktiviteter kan ikke tages i betragtning.

↓ny

3. Stk. 1 og 2 gælder ikke for gæld eller skyldige renter på sådan gæld, som virksomhederne har optaget efter den 15. marts 2001 eller efter datoen for tiltrædelse af Unionen for så vidt angår medlemsstater, der er tiltrådt Unionen efter den 15. marts 2001.

↓2001/12/EF art. 1, nr. 9)

~~3. Medlemsstaternes støtte til afvikling af den i denne artikel omhandlede gæld ydes under overholdelse af traktatens artikel 73, 87 og 88.~~

↓ 91/440/EØF (tilpasset)

## AFDELING 4

### ADGANG TIL JERNBANEINFRASTRUKTUR ☒ OG -TJENESTER ☒

↓ 2001/12/EF art. 1, nr.11)  
(tilpasset)

#### Artikel 10

#### ☒ Betingelser for adgang til jernbaneinfrastruktur ☒

~~2. Jernbanevirksomheder, der hører under anvendelsesområdet for artikel 2, tildeles på rimelige vilkår ret til adgang til andre medlemsstaters infrastruktur med henblik på udførelse af international kombineret godstransport.~~

↓ 2004/51/EF art. 1, nr. 2), litra a)  
(tilpasset)  
⇒ ny

~~3. Jernbanevirksomheder, der hører under anvendelsesområdet for artikel 2, tildeles på retfærdige vilkår adgang til det transeuropæiske jernbanegodstransportnet, jf. artikel 10 a og bilag I, og senest den 1. januar 2006 til hele jernbanenettet med henblik på udførelse af internationale godstransporttjenester.~~

1. Endvidere Jernbanevirksomheder, der er omfattet af dette direktiv, ~~senest den 1. januar 2007~~ tildeles adgang på retfærdige ☒, ikke-diskriminerende og gennemsigtige ☒ vilkår til alle medlemsstaters infrastruktur med henblik på udførelse af alle former for jernbanegodstransport. ⇒ Dette skal omfatte sporadgang til havne. ⇐

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)  
(tilpasset)

2. Jernbanevirksomheder, som er omfattet af  dette direktiv  , får ~~senest den 1. januar 2010~~ ret til adgang til infrastrukturen i samtlige medlemsstater med henblik på at udføre international passagertransport. Under en international passagertransport har jernbanevirksomhederne ret til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)

Senest den 31. december 2011 indrømmes der ret til adgang til infrastrukturen i de medlemsstater, hvor international passagertransport med jernbane udgør over halvdelen af den del af jernbanevirksomhedernes omsætning, der vedrører passagerer.

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)  
(tilpasset)

Efter anmodning fra de relevante kompetente myndigheder eller berørte jernbanevirksomheder afgør de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, om  hovedformålet er passagerbefordring mellem to stationer i forskellige medlemsstater.

---

↓ny

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af dette stykke. Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3.

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)  
(tilpasset)

### Artikel 11

#### Begrænsning af retten til adgang og til at medtage og afsætte passagerer

1. Medlemsstaterne kan begrænse den i artikel 10 fastsatte ret til adgang på de strækninger mellem afgang- og bestemmelsesstedet, der er omfattet af en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste i overensstemmelse med gældende  EU-ret . En sådan begrænsning kan kun føre til en begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat, i de tilfælde, hvor udøvelsen af denne ret ville skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste.

2. Det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, afgør, om der er opstået ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste på grundlag af en objektiv økonomisk analyse og i henhold til forud fastlagte kriterier efter anmodning fra:

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)

- a) den eller de kompetente myndigheder, som indgik kontrakten om offentlig tjeneste
- b) enhver anden berørt kompetent myndighed, som har ret til at begrænse adgangen i henhold til denne artikel
- c) infrastrukturforvalteren
- d) den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig tjeneste.

De kompetente myndigheder og de jernbanevirksomheder, der varetager den offentlige tjeneste, forelægger det eller de relevante tilsynsorganer de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå til en afgørelse. Det relevante tilsynsorgan vurderer de forelagte oplysninger og hører om nødvendigt alle relevante parter og underretter de relevante parter om sin begrundede afgørelse inden for en forud fastsat rimelig frist og under alle omstændigheder senest to måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger.

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)  
(tilpasset)

3. Det relevante tilsynsorgan begrundet sin afgørelse og præciserer, hvornår, hvor længe og på hvilke betingelser  nedenstående kan ansøge om fornyet behandling af afgørelsen  :

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)

- a) den eller de relevante kompetente myndigheder
  - b) infrastrukturforvalteren
  - c) den jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste
  - d) den jernbanevirksomhed, som ansøger om markedsadgang,
- 

↓ny

4. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af stk. 1, 2 og 3 i denne artikel. Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3.

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)  
(tilpasset)

5. Medlemsstaterne kan endvidere begrænse retten til at medtage og afsætte passagerer på stationer i samme medlemsstat på en rute for international passagertransport, hvis der er indrømmet eneret til at befordre passagerer mellem de pågældende stationer i en koncessionskontrakt, der er indgået inden den 4. december 2007 på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår og i overensstemmelse med de relevante principper i

☒ EU-retten ☒. Denne begrænsning kan gælde for kontraktens oprindelige løbetid eller 15 år, alt efter hvilken frist der er kortest.

~~3d. Dette direktivs bestemmelser kræver ikke af en medlemsstat, at den før den 1. januar 2010 indrømmer den i stk. 3a omhandlede ret til adgang til jernbanevirksomheder, herunder virksomheder under disses direkte eller indirekte kontrol, der har licens i en medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes.~~

6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i stk. 1, 2, 3 og 5 omhandlede afgørelser er undergivet domstolskontrol.

## ☒ Artikel 12 ☒

### ☒ Optrævning af afgift af jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport ☒

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)

1. Med forbehold af artikel 11, stk. 2, kan medlemsstaterne på de i denne artikel fastsatte betingelser bemyndige den myndighed, der har ansvar for passagertransport med jernbane, til at opkræve en afgift af jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport på strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence, og hvor driften finder sted på strækningen mellem to stationer i den pågældende medlemsstat.

I dette tilfælde er jernbanevirksomheder, der udfører national eller international passagertransport, omfattet af samme afgift for driften af de strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence.

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)  
(tilpasset)

2. Afgiften har til formål at yde myndigheden kompensation for forpligtelsen til at yde offentlig tjeneste, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, som er indgået i overensstemmelse med ☒ EU-retten ☒. Det afgiftsprovener, der udbetales som kompensation, må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af de relevante forpligtelser til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af nævnte forpligtelser.

3. Afgiften skal pålægges i overensstemmelse med ☒ EU-retten ☒, navnlig principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet, især mellem gennemsnitsprisen for passagertransport og afgiftens størrelse. De samlede pålagte afgifter i henhold til dette stykke må ikke bringe den økonomiske bæredygtighed i fare for den passagertransport, som pålægges afgiften.

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 8)

4. De relevante myndigheder skal opbevare de oplysninger, der er nødvendige for at sikre, at afgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver disse oplysninger til Kommissionen.

↓2001/12/EF art. 1, nr. 11)

~~4. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ behandler Kommissionen i det konkrete tilfælde anvendelsen og gennemførelsen af denne artikel og træffer to måneder efter modtagelse af sådan en anmodning og efter at have hørt det i artikel 11a, stk. 2, omtalte udvalg, afgørelse om, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen meddeler sin afgørelse til Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne.~~

~~Med forbehold af traktatens artikel 226 kan alle medlemsstater henvise Kommissionens afgørelse til Rådet inden for en frist på en måned. Rådet kan i ganske særlige tilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned.~~

↓2004/51/EF art. 1, nr. 2), litra c)

~~6. Spor, der fører til terminaler og havne, samt levering af tjenesteydelser i terminaler og havne, som er knyttet til de former for jernbanedrift, der er omhandlet i stk. 1, 2 og 3, og som mere end én slutbruger benytter eller kunne benytte, stilles til rådighed for alle jernbanevirksomheder på en ikke-diskriminerende og gennemsigtig måde, og anmodninger fra jernbanevirksomheder må kun underlægges begrænsninger, hvis der foreligger levedygtige jernbanalternativer på markedsvilkår.~~

↓ 2001/14/EF (tilpasset)  
⇒ ny

### Artikel 13

#### ⊗ Betingelser for adgang til tjenesteydelser ⊗

1. Jernbanevirksomheder er uden forskelsbehandling berettigede til de minimumsadgangsydelser, der er ⊗ fastlagt ⊗ i bilag III, punkt 1.

2. Ydelserne i bilag III, punkt 2, leveres ⇒ af alle operatører af servicefaciliteter ⇐ uden forskelsbehandling, og anmodninger fra jernbanevirksomheder kan kun forkastes, hvis der findes levedygtige alternativer på markedsvilkår. Hvis ydelserne ikke tilbydes af samme infrastrukturforvalter, skal yderen af »hovedinfrastrukturen« gøre, hvad han med rimelighed kan, for at lette tilvejebringelsen af disse tjenesteydelser.

↓ny

Hvis operatøren af servicefaciliteten tilhører et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på mindst et af de jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal operatøren være organiseret på en sådan måde, at den er uafhængig af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning.

Ansøgninger fra jernbanevirksomheder om adgang til servicefaciliteten må kun afvises, hvis der findes levedygtige alternativer, der gør det muligt at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på samme rute på økonomisk acceptable vilkår. Det er operatøren af servicefaciliteten, som skal bevise, at der findes et levedygtigt alternativ.

Når operatøren af servicefaciliteten støder på konflikter mellem forskellige ansøgninger, forsøger den så vidt muligt at imødekomme alle krav. Hvis der ikke findes noget levedygtigt alternativ og det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af påviste behov, skal tilsynsorganet, jf. artikel 55, på eget initiativ eller på grundlag af en klage træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at sikre, at en passende del af kapaciteten forbeholdes andre jernbanevirksomheder end dem, der udgør en del af det organ eller den virksomhed, som facilitetsoperatøren tilhører. Imidlertid kan nybyggede vedligeholdelsesfaciliteter eller andre tekniske faciliteter, som er udviklet til specifikt nyt rullende materiel, forbeholdes en enkelt jernbanevirksomhed i en periode på fem år fra det tidspunkt, hvor deres drift startes.

Når servicefaciliteten ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, skal ejeren offentliggøre, at driften af faciliteten kan leases eller lejes.

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

3. Hvis infrastrukturforvalteren tilbyder nogle af de tjenesteydelser, der i bilag III, punkt 3, er beskrevet som ekstra ydelser, skal han på anmodning levere dem  uden forskelsbehandling  til alle jernbanevirksomheder, der ansøger herom.

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

↓ ny

5. Bilag III kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 12)

#### ~~Artikel 10a~~

~~1. Det transeuropæiske jernbanegodstransportnet består af følgende:~~

~~a) Jernbanelinjer, jf. kortene i bilag I.~~

~~b) Eventuelt alternative ruter, navnlig i forbindelse med overbelastet infrastruktur som omhandlet i direktiv 2001/14/EF. I forbindelse med alternative ruter skal den generelle transporttid så vidt muligt overholdes.~~

~~c) Spor, der fører til endestationer, og som mere end en slutbruger benytter eller kunne benytte, samt til andre områder og faciliteter, herunder fødelinjer til og fra disse.~~

~~d) Spor, der fører til og fra havne som anført i bilag I, herunder fødelinjer.~~

~~2. De i stk. 1, litra e) og d), nævnte fødelinjer kan med 50 km lægges til rejsen ved dens begyndelse eller slutning eller beregnes med 20 % af jernbanerejsen som omhandlet i stk. 1, litra a), idet der vælges den længste afstand.~~



~~Belgien og Luxembourg er medlemsstater med relativt små eller koncentrerede net og kan derfor begrænse fødelinjernes længde i det første år efter den 15. marts 2003 til mindst 20 km og indtil udgangen af det andet år til 40 km.~~

---

↓ ny

## AFDELING 5

### GRÆNSEOVERSKRIDENDE AFTALER

#### Artikel 14

#### Generelle principper for grænseoverskridende aftaler

1. Enhver bestemmelse i grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater, der forskelsbehandler jernbanevirksomheder eller begrænser jernbanevirksomhedernes ret til frit at forestå grænseoverskridende tjenesteydelser, bortfalder hermed.

Kommissionen underrettes om disse aftaler. Kommissionen undersøger, om aftalerne er i overensstemmelse med dette direktiv, og afgør efter proceduren i henhold til artikel 64, stk. 2, om de dertil knyttede aftaler fortsat må gælde. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.

2. Forhandlingerne om og gennemførelsen af grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater og tredjelande skal være omfattet af en samarbejdsprocedure mellem medlemsstaterne og Kommissionen, uden at dette berører kompetencefordelingen mellem Unionen og medlemsstaterne i henhold til EU-retten.

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler for anvendelsen af dette stykke. Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3.

---

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 13)  
(tilpasset)  
⇒ ny

## AFDELING 6

### KOMMISSIONENS OVERVÅGNINGSOPGAVER

#### Artikel 15

⊗ Anvendelsesområde for markedsovervågningen ⊗

1. ~~Senest den 15. september 2001~~ Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger til at overvåge de tekniske og økonomiske vilkår og markedsudviklingen  inden  for den europæiske jernbanetransport. ~~Kommissionen sikrer, at der stilles tilstrækkelige midler til rådighed for at skabe en effektiv overvågning i denne sektor.~~

2. I den forbindelse inddrager Kommissionen repræsentanter for medlemsstaterne og de berørte sektorer, herunder brugerne, i sit arbejde, for at de bedre kan overvåge udviklingen i jernbanesektoren og på markedet, evaluere følgerne af de vedtagne foranstaltninger og analysere virkningerne af de foranstaltninger, Kommissionen har planlagt.

3. Kommissionen skal overvåge anvendelsen af nettet og udviklingen af rammebetingelserne i jernbanesektoren, navnlig infrastrukturafgifter, kapacitetstildeling, sikkerhedsregler ⇒ investeringer i jernbaneinfrastruktur, udvikling i jernbanetransportydelsernes priser og kvalitet, jernbanetransportydelse, der er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste, ⇐ udstedelse af licenser samt graden af harmonisering  mellem medlemsstaterne  . Den skal sikre et aktivt samarbejde mellem de berørte tilsynsorganer i medlemsstaterne.

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 13)  
⇒ ny

4. Kommissionen aflægger ⇒ regelmæssigt ⇐ rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om:

a) udviklingen af det indre marked inden for jernbanetransport

↓ 2001/12/ EF art. 1, nr. 13)  
(tilpasset)

b) rammebetingelserne  , bl.a. for offentlig passagertransport med jernbane

↓2004/51/EF art. 1, nr. 3)

c) situationen for det europæiske jernbanenet

↓2001/12/EF art. 1, nr. 13)

d) anvendelsen af adgangsrettigheder

e) hindringer for mere effektiv jernbanetransport

f) infrastrukturbegrænsninger

g) behovet for lovgivning.

↓ny

5. Med henblik på Kommissionens markedsovervågning forelægger medlemsstaterne hvert år de oplysninger, der er angivet i bilag IV, samt alle andre nødvendige data, som Kommissionen måtte anmode om.

↓2001/13/EF art. 1, nr. 3)  
(tilpasset)

## ⊗ KAPITEL III ⊗

### ⊗ UDSTEDELSE AF LICENSER TIL JERNBANEVIRKSOMHEDER ⊗

#### ⊗ AFDELING 1 ⊗

##### ⊗ LICENSUDSTEDENDE ORGAN ⊗

###### *Artikel 16*

##### ⊗ Organ med ansvar for udstedelse af jernbanelicenser ⊗

---

↓ 2001/13/EF art. 1, nr. 3)

Hver medlemsstat udpeger det organ, der er ansvarligt for at udstede licenser og for at opfylde forpligtelserne i henhold til dette kapitel.

---

↓ 2001/13/ EF art. 1, nr. 3)  
(tilpasset)

⊗ Det udpegede ⊗ organ ⊗ må ⊗ ikke selv udføre jernbanetransport og ⊗ skal være ⊗ uafhængigt af ⊗ virksomheder eller enheder ⊗ , der udfører jernbanetransport.

---

↓95/18/EF (tilpasset)

#### AFDELING 2

##### ⊗ BETINGELSER FOR OPNÅELSE AF EN LICENS ⊗

###### *Artikel 17*

##### ⊗ Generelle krav ⊗

---

↓ 95/18/EF

⇒ ny

1. En jernbanevirksomhed kan ansøge om licens i den medlemsstat, hvor den er etableret ⇒ , forudsat at medlemsstater eller statsborgere i medlemsstaterne samlet ejer mere end 50 % af den pågældende jernbanevirksomhed og effektivt kontrollerer den, enten direkte eller indirekte gennem et eller flere andre foretagender, medmindre andet er fastsat i en aftale med et tredjeland, som Den Europæiske Union er part i ⇐.

2. Medlemsstaterne må ikke udstede licens eller forlænge gyldigheden deraf, hvis de finder, at kravene i dette kapitel ikke er opfyldt.

3. En jernbanevirksomhed, der opfylder kravene i dette kapitel, kan få udstedt licens.

4. En jernbanevirksomhed må ikke udføre transport med jernbane i henhold til dette kapitel, medmindre den er i besiddelse af licens til den pågældende form for ydelse.

---

↓ 95/18/EF

Licensen giver dog ikke i sig selv ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen.

---

↓ ny

5. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler for anvendelsen af denne artikel, herunder anvendelsen af en fælles model for licensen. Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3.

---

↓ 95/18/EF (tilpasset)

### Artikel 18

#### ⊗ **Betingelser for opnåelse af en licens** ⊗

---

↓ 95/18/EF

Enhver jernbanevirksomhed skal, allerede inden den påbegynder driften, over for vedkommende medlemsstats licensudstedende myndigheder kunne godtgøre, at den til enhver tid kan opfylde de nærmere krav om hæderlighed, finansiell kapacitet og faglig kompetence samt dækning af erstatningsansvar, som er anført i artikel 19-22.

---

↓ 95/18/EF (tilpasset)

De enkelte ansøgere skal med henblik på ☒ disse krav ☒ stille alle relevante oplysninger til rådighed.

#### Artikel 19

#### ☒ Krav om hæderlighed ☒

---

↓ 95/18/EF

Medlemsstaterne fastlægger betingelserne for, at kravet om hæderlighed er opfyldt, hvorved det skal sikres, at en jernbanevirksomhed, som ansøger om licens, eller de personer, der leder virksomheden:

↓ 95/18/EF art. 5 og 6

- a) ikke er blevet idømt straf for alvorlige overtrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold
- b) ikke er blevet erklæret konkurs
- c) ikke er blevet dømt for alvorlige overtrædelser af særlige lovbestemmelser på transportområdet

↓ 2001/13/EF art. 1, nr. 5)

- d) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen og forpligtelser i henhold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, der ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer.

↓ 95/18/EF (tilpasset)

#### Artikel 20

#### ☒ Krav om finansiel kapacitet ☒

---

↓ 95/18/EF

Kravene vedrørende finansiel kapacitet er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der ansøger om licens, kan godtgøre, at den er i stand til at opfylde sine aktuelle og potentielle forpligtelser, der skal være opgjort på et realistisk grundlag, for en tolv måneders periode.

---

↓ 95/18/EF art. 7 (tilpasset)

En licensansøgning skal med henblik på ☒ disse krav ☒ mindst være ledsaget af de i bilag V omhandlede oplysninger.

---

↓ ny

Bilag V kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

---

↓ 2004/49/EF art. 29, nr. 1)  
(tilpasset)

### Artikel 21

#### ☒ Krav om faglig kompetence ☒

Kravene til faglig kompetence er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der søger licens, ☒ kan påvise, at den ☒ har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden eller erfaring, der er nødvendig for at føre sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i licensen.

---

↓ 95/18/EF (tilpasset)

### Artikel 22

#### ☒ Krav om erstatningsansvar ☒

↓ 95/18/EF  
⇒ ny

En jernbanevirksomhed skal være tilstrækkeligt forsikret eller have truffet tilsvarende foranstaltninger til i henhold til national og international lovgivning at kunne dække sit erstatningsansvar i tilfælde af uheld, særlig med hensyn til fragt og post samt over for tredjemand ⇒, jf. dog bestemmelserne i kapitel III i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007<sup>16</sup> ⇐.

---

<sup>16</sup> EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14.

---

↓ 95/18/EF (tilpasset)

## AFDELING 3

### LICENSENS GYLDIGHED

#### Artikel 23

#### ☒ Område- og tidsmæssig gyldighed ☒

---

↓ 2001/13/EF art.1, nr. 4)  
(tilpasset)

1. En licens er gyldig på hele ☒ Unionens ☒ område.

---

↓ 95/18/EF (tilpasset)

2. En licens er gyldig, så længe jernbanevirksomheden opfylder forpligtelserne i dette kapitel. Den licensudstedende myndighed kan dog bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering med jævne mellemrum. ☒ I så tilfælde skal den fornyede vurdering foretages mindst hvert femte år. ☒

---

↓ 95/18/EF

3. Særlige vilkår vedrørende suspension eller tilbagekaldelse af licensen kan fremgå af selve licensen.

---

↓ 95/18/EF (tilpasset)

#### Artikel 24

#### ☒ Midlertidig licens, suspension og godkendelse ☒

1. Hvis der er alvorlig tvivl om, hvorvidt en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt licens, opfylder kravene i afdeling 2 og 3 i dette kapitel, særlig ☒ kravene i ☒ artikel 18, kan den licensudstedende myndighed til enhver tid kontrollere, om kravene overholdes.

Den licensudstedende myndighed suspenderer eller tilbagekalder licensen, hvis den konstaterer, at jernbanevirksomheden ikke længere opfylder kravene.

---

↓ 95/18/EF

2. Hvis den licensudstedende myndighed i en medlemsstat konstaterer, at der er alvorlig tvivl om, hvorvidt en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt licens af en myndighed i en anden medlemsstat, opfylder de krav, der er fastlagt i dette kapitel, underretter den straks denne myndighed herom.

3. Med forbehold af stk. 1 kan den licensudstedende myndighed, når en licens suspenderes eller tilbagekaldes på grund af manglende opfyldelse af kravene om finansiel kapacitet, udstede en midlertidig licens, indtil jernbanevirksomheden er omorganiseret, forudsat at dette ikke indebærer en sikkerhedsrisiko. Den midlertidige licens gælder dog højst i seks måneder fra udstedelsesdatoen.

↓ 95/18/EF art. 11 (tilpasset)

4. Hvis en jernbanevirksomhed har indstillet driften i seks måneder eller ikke har påbegyndt driften  inden for  seks måneder efter licensens udstedelse, kan den ansvarlige licensudstedende myndighed bestemme, at licensen skal forelægges til fornyet godkendelse eller suspenderes.

↓ 95/18/EF

Hvis der er tale om påbegyndelse af en drift, kan jernbanevirksomheden anmode om, at fristen forlænges under hensyntagen til ydelsernes særlige karakter.

5. Hvis der sker ændringer, der berører en jernbanevirksomheds retlige status, navnlig i tilfælde af fusion eller overtagelse, kan den licensudstedende myndighed bestemme, at licensen skal forelægges til fornyet godkendelse. Den pågældende jernbanevirksomhed kan fortsætte driften, medmindre den licensudstedende myndighed finder, at dette indebærer en sikkerhedsrisiko. I så fald, skal grundene hertil angives.

6. Når en jernbanevirksomhed har til hensigt at ændre eller udvide sine aktiviteter væsentligt, skal licensen forelægges for den licensudstedende myndighed til nyvurdering.

↓ 95/18/EF art. 11

7. Den licensudstedende myndighed må ikke lade en jernbanevirksomhed, over for hvilken der er indledt konkursbehandling eller lignende, beholde licensen, hvis myndigheden finder det godtgjort, at der ikke er nogen realistisk udsigt til en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for et rimeligt tidsrum.

↓ 2001/13/EF art. 1, nr. 6)

8. Når den licensudstedende myndighed har suspenderet, tilbagekaldt eller ændret en licens, underretter den pågældende medlemsstat straks Kommissionen herom. Kommissionen underretter omgående de øvrige medlemsstater.

↓ 2001/13/EF art. 1, nr. 7)

#### Artikel 12

~~1. Ud over kravene i dette direktiv skal jernbanevirksomheden også overholde de nationale love og forskrifter, der er forenelige med fællesskabsretten og ikke diskriminerende, især med hensyn til~~

~~a) de tekniske og driftsmæssige krav, som er specifikke for jernbanetransport~~



- ~~b) de sikkerhedskrav, der gælder for virksomhedens personale, rullende materiel og interne organisation~~
- ~~e) bestemmelserne om sikkerhed, sundhed, social sikring og arbejdstageres og forbrugeres rettigheder~~
- ~~d) krav, der gælder for alle virksomheder inden for den relevante jernbanesektor med henblik på at give forbrugerne fordele eller beskyttelse.~~

~~2. En jernbanevirksomhed kan til enhver tid henvide spørgsmålet om, hvorvidt kravene i national ret er forenelige med fællesskabsretten, og hvorvidt disse krav anvendes på en ikke-diskriminerende måde, til Kommissionen.~~

~~Finder Kommissionen, at bestemmelserne i dette direktiv ikke er opfyldt, fremsætter den en udtalelse om den korrekte fortolkning af direktivet, jf. dog traktatens artikel 226.~~

### ~~Artikel 13~~

~~Jernbanevirksomheder skal overholde gældende aftaler om international jernbanetransport i de medlemsstater, hvor de driver virksomhed. De skal desuden overholde gældende told og afgiftsbestemmelser.~~

↓ 95/18/EF (tilpasset)  
⇒ ny

### Artikel 25

#### ⊗ Procedure for licensudstedelse ⊗

1. Procedurerne for licensudstedelser offentliggøres af den berørte ⇒ licensudstedende myndighed ⇐, som underretter ⇒ Det Europæiske Jernbaneagentur ⇐ herom.
2. Den licensudstedende myndighed træffer snarest muligt og senest tre måneder efter, at alle relevante oplysninger, bl.a. de i bilag V anførte, er indgivet, afgørelse om, hvorvidt en ansøgning kan imødekommes. ⊗ Den licensudstedende myndighed tager hensyn til alle foreliggende oplysninger. ⊗ Afgørelsen meddeles ⇒ straks ⇐ den jernbanevirksomhed, der ansøger om licens. Et eventuelt afslag skal angive de grunde, det er baseret på.
3. Medlemsstaterne skal sikre, at den licensudstedende myndigheds afgørelser kan prøves ved en domstol.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

## KAPITEL IV

# ⊗ OPKRÆVNING AF AFGIFTER FOR BRUG AF JERNBANEINFRASTRUKTUR OG TILDELING AF JERNBANEINFRASTRUKTURKAPACITET ⊗

## AFDELING 1

### ⊗ GENERELLE PRINCIPPER ⊗

#### ⊗ Artikel 26 ⊗

#### ⊗ Effektiv udnyttelse af infrastrukturkapacitet ⊗

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

⇒ ny

#### Artikel 27

#### Netvejledning

1. Efter høring af de berørte parter ⊗ , herunder tilsynsorganet, jf. artikel 55, ⊗ udarbejder og offentliggør infrastrukturforvalteren en netvejledning, der skal kunne anskaffes ⊗ mod betaling af en afgift ⊗, som ikke må overstige udgivelsesomkostningerne. ⇒ Netvejledningen offentliggøres på mindst to af Unionens officielle sprog. Netvejledningens indhold skal stilles gratis til rådighed i elektronisk format via Det Europæiske Jernbaneagenturs webportal. ⇐

---

↓ 2001/14/EF  
⇒ ny

2. I netvejledningen redegøres der for karakteren af den infrastruktur, som er til rådighed for jernbanevirksomheder. Den indeholder oplysninger om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur ⇒ og til servicefaciliteter ⇐ . Netvejledningens indhold er fastlagt i bilag VI.

---

↓ ny

Bilag VI kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

---

↓ 2001/14/EF

3. Netvejledningen ajourføres og ændres i nødvendigt omfang.

---

↓ 2001/14/EF

4. Netvejledningen offentliggøres mindst fire måneder inden udløbet af fristen for ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

---

↓ 2004/51/EF art. 1, nr. 2), litra b)  
(tilpasset)

## ⊠ Artikel 28 ⊠

### ⊠ Aftaler mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere ⊠

Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport, indgår de nødvendige offentlig- eller privatretlige aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur. Aftalebetingelserne skal være ikke-diskriminerende og gennemsigtige i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

## AFDELING 2

### ⊠ AFGIFTER FOR ⊠ INFRASTRUKTUR ⊠ OG TJENESTEYDELSER ⊠

---

↓ 2001/14/EF

## Artikel 29

### Fastsættelse, opkrævning og inddrivelse af afgifter

1. Medlemsstaterne fastlægger en afgiftsramme under overholdelse af kravet om forvaltningsmæssig uafhængighed i artikel 4.

---

↓ 2001/14/EF art. 4

Under iagttagelse af kravet om forvaltningsmæssig uafhængighed fastsætter medlemsstaterne også de nærmere regler for afgifterne eller overdrager beføjelserne hertil til infrastrukturforvalteren.

---

↓ ny

Medlemsstaterne sikrer, at afgiftsrammen og -reglerne offentliggøres i netvejledningen.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

Infrastrukturforvalteren fastlægger og opkræver afgiften for brugen af infrastruktur.

2. ☒ Medlemsstaterne skal sikre, at ☒ infrastrukturforvalterne samarbejder om ☒ at muliggøre anvendelsen af ☒ effektive ☒ afgiftsordninger for ☒ drift af togtrafik, der går over mere end ét infrastrukturnet. ☒ Infrastrukturforvalterne skal især søge at ☒ sikre, at den internationale jernbanegodstransport har den størst mulige konkurrenceevne, og at ☒ jernbanenettet ☒ udnyttes effektivt.

---

↓ ny

Medlemsstaterne skal sikre, at repræsentanter for infrastrukturforvaltere, hvis afgørelser vedrørende afgifter har virkninger for anden infrastruktur, slutter sig sammen for at koordinere afgiftsopkrævningen eller for at opkræve afgifter for brugen af den relevante infrastruktur på internationalt niveau.

---

↓ 2001/14/EF

3. Medmindre der er truffet særlige ordninger i henhold til artikel 32, stk. 2, sikrer infrastrukturforvaltere, at den gældende afgiftsordning er baseret på de samme principper for hele deres net.

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ 2001/14/EF

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

Artikel 30

**Infrastrukturomkostninger og -regnskaber**

1. Infrastrukturforvaltere skal under behørig hensyntagen til sikkerheden og opretholdelsen og forbedringen af kvaliteten af infrastruktur tjenesten gives incitamenter til at nedbringe både omkostningerne ved tilvejebringelse af infrastruktur og niveauet for adgangsafgifterne.
2. Medlemsstaterne sikrer, at stk. 1 efterkommes ved en kontraktmæssig aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren af mindst  fem  års gyldighed, hvori er fastsat bestemmelser for statsfinansiering, ~~eller ved indførelse af passende regler, hvortil der er knyttet de nødvendige beføjelser.~~
3. ~~Hvor der foreligger en kontraktmæssig aftale,~~ Vilkårene for kontrakten og strukturen af de beløb, der udbetales som finansiering til infrastrukturforvalteren, vedtages på forhånd for hele kontraktperioden.

↓ ny

De grundlæggende principper og parametre for sådanne aftaler er angivet i bilag VII, som kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

Medlemsstaterne skal høre de berørte parter mindst én måned, før aftalen undertegnes, og offentliggøre den senest en måned efter indgåelsen.

Infrastrukturforvalteren sikrer, at virksomhedsplanen er i overensstemmelse med bestemmelserne i den kontraktmæssige aftale.

Det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan vurderer, om infrastrukturforvalterens mellem- til langsigtede indtægter er hensigtsmæssige til at opfylde de aftalte præstationsmål, og fremsætter relevante anbefalinger mindst en måned, før aftalen undertegnes.

Den kompetente myndighed skal give tilsynsorganet sine begrundelser, hvis den påtænker ikke at følge disse anbefalinger.

4. Infrastrukturforvalterne udarbejder og opretholder en opgørelse over de aktiver, de forvalter, som skal indeholde deres løbende værdiansættelse samt specifikke oplysninger om udgifter til fornyelse og opgradering af infrastrukturen.

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

⇒ ny

5. ⇒ Infrastrukturforvalteren og operatøren af servicefaciliteter fastlægger en metode for en forholdsmæssig fordeling af omkostningerne i forbindelse med de forskellige tjenesteydelser, der tilbydes i overensstemmelse med bilag III, og med typerne af jernbanekøretøjer, på grundlag af den mest nøjagtige foreliggende viden om, hvad der har forårsaget omkostningerne, og de afgiftsprincipper, der er omhandlet i artikel 31. ~~Der skal fastlægges en metode for en forholdsmæssig fordeling af omkostningerne.~~ Medlemsstaterne kan kræve

forhåndsgodkendelse. Denne metode skal ajourføres af og til ☒ , således at den svarer til ☒ den bedste internationale praksis.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)  
⇒ ny

### Artikel 31

#### Afgiftsprincipper

1. Afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur ☒ og servicefaciliteter ☒ betales til ☒ henholdsvis ☒ infrastrukturforvalteren ☒ og operatøren af servicefaciliteten ☒ og anvendes til at finansiere ☒ deres ☒ virksomhed.

2. Medlemsstaterne kræver, at infrastrukturforvalteren ☒ og operatøren af servicefaciliteten ☒ forelægger ⇒ tilsynsorganet ⇐ den nødvendige dokumentation ☒ for de pålagte afgifter ☒. Infrastrukturforvalteren ☒ og operatøren af servicefaciliteten ☒ skal med henblik herpå ⇒ over for hver enkelt jernbanevirksomhed ⇐ kunne ☒ påvise ☒ , at de infrastrukturafgifter ☒ og afgifter for tjenesteydelser ☒, der faktureres ☒ jernbanevirksomheden ☒ i henhold til artikel 30-37, er i overensstemmelse med den metode og de regler og, hvor det er relevant, afgiftsskalaer, der er fastsat i netvejledningen.

3. Med forbehold af stk. 4 eller 5 i denne artikel eller artikel 32 fastsættes afgifterne for minimumsadgangsydelserne ~~og sporadgangen til servicefaciliteter~~ som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten ☒ i overensstemmelse med bilag VIII, punkt 1 ☒.

---

↓ ny

Bilag VIII, punkt 1, kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ ny

5. Når det i henhold til EU-lovgivningen er tilladt at opkræve afgifter for omkostninger ved støjgener fra vejgodstransport, skal infrastrukturafgifterne ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener, der er forårsaget af togdriften i overensstemmelse med bilag VIII, punkt 2.

Bilag VIII, punkt 2, kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60, navnlig for at specificere elementerne i de differentierede infrastrukturafgifter.

↓ 2001/14/EF (tilpasset)  
⇒ ny

Infrastrukturafgifterne kan ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved  andre  miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften  , og som ikke er omhandlet i bilag VIII, punkt 2  . En sådan ændring  , som kan sikre internaliseringen af eksterne omkostninger ved luftforurenende stoffer, der er udledt som følge af togdriften,  skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning.

~~Betaling~~  Opkrævning af afgifter  for  andre  miljøomkostninger, der resulterer i en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter, er således kun tilladt, hvis ~~en lignende~~  sådanne afgifter  ~~betaling~~  er tilladt i EU-lovgivningen  ~~også kræves ved andre konkurrerende transportformer~~  for vejgodstransport  . ~~Hvis der ikke tilsvarende kræves betaling for~~  Hvis opkrævningen af afgifter for disse  miljøomkostninger ~~ved andre konkurrerende transportformer~~  for vejgodstransport ikke er tilladt i EU-lovgivningen  , må den nævnte ændring ikke resultere i, at der samlet sker nogen ændring i infrastrukturforvalterens indtægter.

Hvis ~~der tilsvarende kræves betaling for~~  opkrævningen af afgifter for  miljøomkostninger resulterer i ekstra indtægter, afgør medlemsstaterne, hvordan indtægterne skal anvendes.

↓ ny

De relevante myndigheder skal opbevare de oplysninger, der er nødvendige for at sikre, at miljøafgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver regelmæssigt disse oplysninger til Kommissionen.

↓ 2001/14/EF

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

↓ 2001/14/EF (tilpasset)  
⇒ ny

7. Leveringen af ydelserne i bilag III, punkt 2, er ikke omfattet af denne artikel.  Under alle omstændigheder   må afgiften for sådanne tjenesteydelser ikke overstige omkostningen ved at levere dem samt en rimelig fortjeneste  ~~skal der ved fastsættelsen af priserne for de i bilag II, punkt 2, nævnte ydelser tages hensyn til konkurrencesituationen inden for jernbanedriften.~~

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

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ ny

10. Operatøren af faciliteten for levering af de ydelser, der er anført i bilag III, punkt 2, 3 og 4, forsyner infrastrukturforvalteren med de oplysninger om afgifter, der skal figurere i netvejledningen i henhold til artikel 27.

---

↓ 2001/14/EF

### Artikel 32

#### Undtagelser fra afgiftsprincipperne

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

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ ny

Disse markedssegmenter fastlægges i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i bilag VIII, punkt 3, efter at tilsynsorganet har godkendt dem. For markedssegmenter, for hvilke der ikke er nogen trafik, må der ikke opkræves tillæg i afgiftsordningerne.

Bilag VIII, punkt 3, kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

⇒ ny

2. For særlige ☒ fremtidige ☒ investeringsprojekter eller ☒ specifikke investeringsprojekter ☒, der er afsluttet ~~højest femten år før dette direktivs ikrafttræden,~~ ⇒ efter 1988, ⇐ kan infrastrukturforvalteren fastsætte eller fortsat fastsætte højere afgifter på grundlag af omkostningerne ved sådanne projekter på lang sigt, hvis de øger effektiviteten eller omkostningseffektiviteten ☒, eller begge dele, ☒ og ellers ikke kan eller ikke kunne



være blevet iværksat. En sådan afgiftsordning kan også omfatte aftaler om deling af risikoen ved nye investeringer.

---

↓ ny

3. Tog, som er udstyret med det europæiske togkontrolsystem (ETCS), og som kører på linjer, der er udstyret med nationale styringskontrol- og signalsystemer, tilstås en midlertidig reduktion af infrastrukturafgiften i overensstemmelse med bilag VIII, punkt 5.

Bilag VIII, punkt 5, kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

---

↓ 2001/14/EF art. 8

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

---

↓ 2001/14/EF  
⇒ ny

5. Hvis en infrastrukturforvalter har til hensigt at ændre de væsentlige elementer i det afgiftssystem, der er nævnt i stk. 1, offentliggør han dem senest 3 måneder inden ⇒ fristen for offentliggørelsen af netvejledningen i henhold til artikel 27, stk. 4 ⇐.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

### Artikel 33

#### Rabatter

1. Enhver rabat på de afgifter, infrastrukturforvalteren opkræver af en jernbanevirksomhed for en hvilken som helst transporttjeneste, skal være i overensstemmelse med kriterierne i denne artikel, jf. dog traktatens artikel ☒ 101, 102, 106 og 107 ☒ og uanset ☒ princippet om direkte omkostninger, jf. ☒ artikel 31, stk. 3, i dette direktiv.

---

↓ 2001/14/EF  
⇒ ny

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

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

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

5. Der skal gælde samme rabatordninger for samme transporttjenester. ⇒ **Rabatordninger anvendes uden forskelsbehandling for alle jernbanevirksomheder.** ⇐

#### Artikel 34

### Kompensationsordninger for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker

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

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

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

↓ 2001/14/EF

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

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

4. Medlemsstaterne skal sikre, at ordningen er forenelig med traktatens artikel ☒ 93, 107 og 108 ☒.

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

#### Artikel 35

### Præstationsordning

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

↓ 2001/14/EF

⇒ ny

2. Grundprincipperne for præstationsordningen ⇒, som er angivet i bilag VIII, punkt 4, ⇐ finder anvendelse på hele nettet.

---

↓ ny

Bilag VIII, punkt 4, kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)  
⇒ ny

### Artikel 36

#### Reservationsafgifter

Infrastrukturforvaltere kan opkræve en passende afgift for kapacitet,  som er tildelt , men som ikke udnyttes. Denne afgift skal tilskynde til effektiv udnyttelse af kapaciteten. ⇒ Hvis der er mere end én ansøger til en togkanal, der skal tildeles inden for rammerne af den årlige køreplanslægning, opkræves der en reservationsafgift. ⇐

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

---

↓ ny

### Artikel 37

#### Samarbejde i forbindelse med afgiftssystemer på mere end ét net

Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om at muliggøre en effektiv anvendelse af tillæg, jf. artikel 32, og præstationsordninger, jf. artikel 35, for trafik, der krydser mere end ét net. For at sikre, at den internationale jernbanetransport har den størst mulige konkurrenceevne, fastlægger infrastrukturforvalterne hensigtsmæssige procedurer, der er undergivet reglerne i dette direktiv.

---

↓ 2001/14/EF

## AFDELING 3

### TILDELING AF INFRASTRUKTURKAPACITET

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

### Artikel 38

#### Rettigheder til kapacitet

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

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ 2001/14/EF

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

En infrastrukturforvalter og en ansøger kan indgå en rammeaftale, som anført i artikel 42, om brug af kapacitet på den relevante jernbaneinfrastruktur for et længere tidsrum end en køreplansperiode.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

3. Infrastrukturforvalternes og ansøgernes respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver tildeling af kapacitet fastlægges i kontrakter eller ☒ i medlemsstaternes ☒ lovgivning.

---

↓ 2007/58/EF art. 2, nr. 3)  
(tilpasset)

4. Hvis en ansøger agter at anmode om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre international passagertransport i henhold til artikel 2, underretter han de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer. For at gøre det muligt at vurdere ☒ , om ☒ formålet med den internationale rute ☒ er ☒ at befordre passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater, og ☒ hvad ☒ den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste ☒ er, ☒ sikrer tilsynsorganerne underretning af enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om passagertransport med jernbane ☒ på den rute ☒ i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, af alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 9, stk. 3, og af enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, den internationale passagertransport vedrører.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

### Artikel 39

## Kapacitetstildeling

1. Medlemsstaterne kan fastlægge rammer for tildelingen af infrastrukturkapacitet ☒ med forbehold ☒ af det i artikel 4 nævnte krav om forvaltningsmæssig uafhængighed. Der fastsættes nærmere regler for tildelingen af kapacitet. Infrastrukturforvalteren foretager kapacitetstildelingen. Infrastrukturforvalteren sikrer bl.a., at infrastrukturkapacitet tildeles på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag og i overensstemmelse med ☒ EU-retten ☒ .

↓ 2001/14/EF

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

2. Infrastrukturforvalterne **og tildelingsorganer** behandler de forretningsmæssige oplysninger, de modtager, fortroligt.

#### Artikel 40

### Samarbejde om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét net

↓ 2001/14/EF (tilpasset)  
⇒ ny

1. ☒ Medlemsstaterne skal sikre, at ☒ infrastrukturforvalterne samarbejder om effektiv tilvejebringelse og tildeling af infrastrukturkapacitet, der går over mere end ét net ⇒ , herunder rammeaftaler, jf. artikel 42 ⇐ . ~~De organiserer internationale kanaler, især inden for rammerne af det transeuropæiske jernbanegodstransportnet.~~ ☒ Infrastrukturforvalterne ☒ opretter ~~de nødvendige~~ ☒ passende ☒ procedurer ☒ , som er underlagt reglerne i dette direktiv, ☒ ~~for at muliggøre dette~~ ⇒ og organiserer internationale kanaler i overensstemmelse hermed ⇐ .

⇒ Medlemsstaterne skal sikre, at repræsentanter for infrastrukturforvaltere, hvis tildelingsbeslutninger har betydning for andre infrastrukturforvaltere, inddrages ⇐ for at koordinere tildelingen af ☒ eller for at tildele al relevant ☒ infrastrukturkapacitet på internationalt plan, ⇒ med forbehold af de specifikke regler i EU-lovgivningen om netværk med fokus på jernbanegodstransport ⇐ ~~inddrages repræsentanter for infrastrukturforvaltere for alle jernbaneinfrastrukturer, hvis tildelingsbeslutninger har betydning for mere end én anden infrastrukturforvalter.~~ De nødvendige repræsentanter for infrastrukturforvaltere fra ☒ tredjelande ☒ kan inddrages i disse procedurer.

2. Kommissionen ⇒ og repræsentanter for de tilsynsorganer, der samarbejder i henhold til artikel 57, ⇐ underrettes ☒ om ☒ og indbydes til at deltage ⇒ som observatører i alle møder, hvor de fælles principper og metoder for tildeling af infrastruktur drøftes. I tilfælde af it-baserede tildelingssystemer skal tilsynsorganerne modtage tilstrækkelige oplysninger fra disse systemer til, at de kan udføre deres tilsyn i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 56. ⇐

---

↓ 2001/14/EF

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

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

5. Infrastrukturforvaltere, der indgår i et i stk. 1 omhandlet samarbejde, skal vurdere behovet for og om nødvendigt foreslå og organisere internationale kanaler for at lette drift af godstog, som er genstand for en ad hoc-ansøgning, jf. artikel 48.

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

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

#### *Artikel 41*

#### **Ansøgere**

1. Ansøgninger om infrastrukturkapacitet kan indgives af ansøgere  i henhold til dette direktiv .

---

↓ 2001/14/EF

2. Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at hans legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. De offentliggøres som del af principperne for tildeling af kapacitet i netvejledningen og meddeles Kommissionen. kan kun omfatte en finansiel garanti, som ikke må overstige et passende niveau, der står i rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne.

---

↓ ny

3. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med nærmere regler om de kriterier, der skal følges for anvendelsen af stk. 2. Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3.

---

↓2001/14/EF (tilpasset)

Artikel 42

**Rammeaftaler**

1. Med forbehold af traktatens artikel ☒ 101, 102 og 106 ☒ kan der indgås en rammeaftale ☒ mellem en infrastrukturforvalter ☒ og en ansøger. En sådan rammeaftale specificerer karakteristikaene for den infrastrukturkapacitet, som ansøgeren har behov for og får tilbudt i et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode. Rammeaftalen specificerer ikke en kanal nærmere, men ☒ skal ☒ være udformet ☒ således, at den imødekommer ☒ ansøgerens legitime forretningsmæssige behov. En medlemsstat kan kræve en forhåndsgodkendelse af en rammeaftale fra et tilsynsorgan, jf. artikel 55 i dette direktiv.

---

↓ 2001/14/EF

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

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

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

---

↓2007/58/EF art. 2, nr. 4)

5. Rammeaftaler indgås i princippet for en periode på fem år og kan forlænges med perioder svarende til deres oprindelige løbetid. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode på over fem år skal være begrundet med tilstedeværelsen af forretningskontrakter, særlige investeringer eller risici.

6. For tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 49 , som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun tillades i ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, især hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

---

↓ 2007/58/EF art. 2, nr. 4)  
(tilpasset)

☒ I sådanne usædvanlige tilfælde kan rammeaftalen evt. udstikke de detaljerede ☒ - karakteristika ☒ for den kapacitet ☒ , der ~~er stillet~~ stilles til rådighed for ansøgeren i udsigt for rammeaftalens varighed. ☒ Sådanne karakteristika kan bl.a. omfatte antal afgange i kanalerne, deres størrelse og kvalitet ☒ . Infrastrukturforvalteren kan begrænse den reserverede kapacitet, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under den tærskelkvote, der er nævnt i artikel 52.

---

↓ 2007/58/EF art. 2, nr. 4)

Fra 1. januar 2010 kan en første rammeaftale indgås for en periode på fem år, der kan forlænges én gang, på grundlag af de kapacitetskaraktistika, som er benyttet af ansøgere, der drev jernbanevirksomhed før 1. januar 2010, for at tage hensyn til særlige investeringer eller tilstedeværelsen af forretningskontrakter. Det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55, er ansvarligt for at give tilladelse til, at en sådan aftale kan træde i kraft.

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ 2001/14/EF

### *Artikel 43*

#### **Plan for tildelingsprocessen**

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

---

↓ ny

Bilag IX kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ 2001/14/EF

### *Artikel 44*

#### **Ansøgning**

1. Ansøgere kan på offentlig- eller privatretligt grundlag anmode infrastrukturforvalteren om en aftale, der giver ret til at benytte jernbaneinfrastruktur mod betaling af en afgift, som fastsat i kapitel IV, afdeling 2.

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



---

↓ 2001/14/EF  
⇒ ny

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

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

5. Infrastrukturforvaltere sikrer, at ansøgere, der ønsker infrastrukturkapacitet, som går over mere end ét net, kan indgive ansøgning direkte til ethvert fælles organ, som infrastrukturforvalterne måtte oprette ⇒ som f.eks. en one-stop-shop for jernbanekorridorer ⇐.

#### Artikel 45

### Planlægning

---

↓ 2001/14/EF

1. Infrastrukturforvalteren imødekommer i videst muligt omfang alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet, herunder ansøgninger om kanaler, der går over mere end ét net, og tager i videst mulig omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.

↓ 2001/14/EF art. 20

2. Infrastrukturforvalteren kan give bestemte transportydelser fortrinsstilling ved planlægningsprocessen og samordningen, jf. dog artikel 47 og 49.

↓ 2001/14/EF

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

↓ ny

4. Infrastrukturforvalteren skal efter anmodning inden for en rimelig frist og i tide for samordningen, jf. artikel 46, gratis stille følgende oplysninger til rådighed for ansøgerne i skriftlig form med henblik på gennemgang:

a) kanaler, som alle andre ansøgere har anmodet om for de samme strækninger

b) kanaler, som er tildelt alle andre ansøgere, og udestående ansøgninger om kanaler for alle andre ansøgere for de samme strækninger

- c) kanaler, som er tildelt alle andre ansøgere på de samme strækninger som i den foregående køreplan
  - d) resterende kapacitet, som er til rådighed på de relevante strækninger
  - e) fuldstændige oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildelingen af kapacitet.
- 

↓2001/14/EF

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

#### Artikel 46

#### Samordning

---

↓ 2001/14/EF

1. Hvis der opstår konflikter mellem forskellige ansøgninger under den planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 45, forsøger infrastrukturforvalteren, gennem en samordning af ansøgningerne, at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.

---

↓ 2001/14/EF art. 21

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

---

↓ 2001/14/EF  
⇒ ny

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

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

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

6. Med forbehold af de foreliggende appelmuligheder og bestemmelserne i artikel 56 skal der i tilfælde af tvister om tildeling af infrastrukturkapacitet oprettes et tvistbilæggesystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. ⇒ Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for dette system. ⇐ Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

## Overbelastning af infrastrukturen

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

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

2. Hvis infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse  i henhold til  artikel 50, medmindre en kapacitetsforbedringsplan  i henhold til  artikel 51 allerede er under gennemførelse.

---

↓ 2001/14/EF

3. Hvis de afgifter, der er omhandlet i artikel 31, stk. 4, ikke er blevet opkrævet eller ikke har givet et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, kan infrastrukturforvalteren desuden benytte prioriteringskriterier ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

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

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

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

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

I forbindelse med disse foranstaltninger og kompensationer skal der  også tages hensyn til virkningerne af ovennævnte udelukkelse i andre medlemsstater.

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

6. I netvejledningen redegøres der for de procedurer , der skal følges,  og de kriterier , der skal anvendes,  i forbindelse med overbelastet infrastruktur.

*Artikel 48*

**Ad hoc-ansøgninger**

1. Infrastrukturforvalteren besvarer *ad hoc*-ansøgninger om individuelle kanaler så hurtigt som muligt, dog senest inden fem arbejdsdage. Eventuelle oplysninger om disponibel overskydende kapacitet stilles til rådighed for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.
2. Infrastrukturforvaltere foretager om nødvendigt en evaluering af behovet for reservekapacitet, der skal være til rådighed inden for den endelige køreplan, for at de kan reagere hurtigt på forventede *ad hoc*-ansøgninger om kapacitet. Dette gælder også i tilfælde af overbelastet infrastruktur.

*Artikel 49*

**Infrastruktur til særlige formål**

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

2. Hvor der findes egnede alternative strækninger, kan infrastrukturforvalteren i samråd med de berørte parter forbeholde infrastruktur til brug for bestemte typer trafik. Med forbehold af traktatens artikel  101, 102 og 106  kan infrastrukturforvalteren i så tilfælde give denne type trafik fortrinsstilling ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

Forbeholdelse af infrastruktur til særlige formål er ikke til hinder for, at den pågældende infrastruktur kan benyttes af andre typer trafik, hvis der er kapacitet til rådighed .

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

*Artikel 50*

**Kapacitetsanalyse**

1. Formålet med en kapacitetsanalyse er at afdække de begrænsninger i infrastrukturkapaciteten, der gør det umuligt at imødekomme ansøgninger om kapacitet i fuldt omfang, og at stille forslag til, hvordan yderligere ansøgninger kan imødekommes. Analysen skal afdække årsagerne til overbelastningerne, og hvilke foranstaltninger der kan træffes på kort og mellemlang sigt for at afhjælpe dem.
2. Analysen skal omfatte infrastrukturen, driftsprocedurene, karakteren af de forskellige tjenester, der opererer på infrastrukturen, og alle disse faktoreres indvirkning på infrastrukturkapaciteten. Blandt de foranstaltninger, der skal tages i betragtning, kan nævnes

ændret linjeføring, tidsmæssig omdisponering, hastighedsændringer og infrastrukturforbedringer.

---

↓ 2001/14/EF

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

#### Artikel 51

### Kapacitetsforbedringsplan

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

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

Planen skal afdække

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

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

⇒ ny

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

Planen kan skulle forhåndsgodkendes af medlemsstaten. ⇒ Det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan kan afgive en udtalelse om, hvorvidt foranstaltningerne i planen er hensigtsmæssige. ⇐

3. Infrastrukturforvalteren ophører med at opkræve alle afgifter på den relevante infrastruktur i henhold til artikel 31 , stk. 4, når

- a) infrastrukturforvalteren ikke forelægger en kapacitetsforbedringsplan eller
- b) infrastrukturforvalteren ikke gør fremskridt med ☒ de foranstaltninger ☒, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen.

Med forbehold af godkendelse fra tilsynsorganet, jf. artikel 55, kan infrastrukturforvalteren dog fortsætte med at opkræve disse afgifter, hvis

- a) kapacitetsforbedringsplanen ikke kan gennemføres på grund af forhold, der ligger uden for infrastrukturforvalterens kontrol, eller

↓ 2001/14/EF

- b) de forhåndenværende muligheder ikke er økonomisk eller finansielt levedygtige.

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

#### Artikel 52

### Brugen af kanaler

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

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

#### Artikel 53

### Infrastrukturkapacitet til vedligeholdelsesarbejde

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

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

↓ ny

3. Infrastrukturforvalteren underretter i tide de berørte parter om uplanlagt vedligeholdelsesarbejde.

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

#### Artikel 54

### Særlige foranstaltninger i tilfælde af forstyrrelser

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

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

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

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

## AFDELING 4

### ☒ TILSYNSORGAN ☒

↓ 2001/14/ EF (tilpasset)  
⇒ ny  
→<sub>1</sub> 2007/58/EF art. 2, nr. 5

#### Artikel 55

#### Tilsynsorgan

1. ☒ Hver ☒ medlemsstat ⇒ opretter et enkelt nationalt ⇐ tilsynsorgan ⇒ for jernbanesektoren ⇐. Dette organ, ~~der kan være ministeriet med ansvar for transportspørgsmål eller et andet organ,~~ skal ⇒ være en særskilt myndighed, som organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig myndighed. Det skal også ⇐ med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. →<sub>1</sub> Det skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. ← ~~Organet virker i overensstemmelse med principperne i nærværende artikel, hvorefter klage og tilsynsfunktioner kan lægges over på separate organer.~~

↓ ny

2. Medlemsstaterne kan oprette tilsynsorganer, som er kompetente for flere adskillige regulerede sektorer, hvis disse integrerede tilsynsmyndigheder opfylder ovennævnte krav om uafhængighed, jf. stk. 1.

3. Formanden og bestyrelsen for tilsynsorganet for jernbanesektoren udpeges for en fast periode, som kan forlænges, i henhold til klare regler, der sikrer uafhængighed. De vælges blandt personer, som ikke hverken direkte eller indirekte må have haft nogen stilling eller noget ansvar, nogen interesse eller noget forretningsforhold med de regulerede virksomheder eller enheder i en periode på tre år før deres udnævnelse og under deres mandat. Derefter må de ikke have nogen stilling eller noget ansvar, nogen interesse eller noget forretningsforhold

med nogen af de regulerede virksomheder eller enheder i en periode på mindst tre år. De har fulde beføjelser til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet.

↓ 2001/14/EF (tilpasset)  
⇒ ny

## ⊠ Artikel 56 ⊠

### ⊠ Tilsynsorganets funktioner ⊠

1. ⊠ Med forbehold af artikel 46, stk. 6, har ⊠ en ansøger ⊠ ret til at ⊠ indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket, især ved en af infrastrukturforvalteren eller, hvis det er relevant, jernbanevirksomheden ⇒ eller operatøren af en servicefacilitet ⇐ truffet afgørelse vedrørende:

↓ 2001/14/EF

a) netvejledningen

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

b) ⊠ de ⊠ kriterier ⊠, der er anført ⊠ i netvejledningen

↓ 2001/14/EF

c) tildelingsprocessen og dens resultat

d) afgiftsordninger

↓ 2001/14/EF

e) niveauet for eller strukturen i infrastrukturafgifter, som virksomheden skal eller kan komme til at skulle betale

↓ 2004/49/EF art. 30, nr. 2)

f) ordninger vedrørende adgang i overensstemmelse med artikel 10, 11 og 12

↓ ny

g) adgang til og opkrævning af afgifter for tjenester i henhold til artikel 13.

2. Tilsynsorganet har også beføjelse til at overvåge konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelse og tage stk. 1, litra a) til g), op til fornyet overvejelse på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne. Det kontrollerer især, om netvejledningen indeholder diskriminerende bestemmelser eller giver infrastrukturforvalteren skønsbeføjelser, som kan anvendes til at forskelsbehandle ansøgerne. Tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet til at udføre disse opgaver.



↓2001/12/EF art. 1, nr. 11)

~~7. Med forbehold af Fællesskabets og medlemsstaternes regler om konkurrencepolitik og de beføjelser som institutioner med ansvar på dette område har, overvåger det efter artikel 30 i direktiv 2001/14/EF oprettede tilsynsorgan eller et andet organ, som er uafhængigt i samme omfang, konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse, herunder markedet for jernbanegodstransport.~~

~~Dette organ er oprettet i henhold til artikel 30, stk. 1, i ovennævnte direktiv. Enhver ansøger eller berørt part kan indgive klage til dette organ, hvis de mener, at de er blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller krænket på anden måde. Tilsynsorganet træffer hurtigst muligt på grundlag af en klage eller, hvor det er nødvendigt, på eget initiativ afgørelse om passende foranstaltninger til afhjælpning af en negativ udvikling på disse markeder. For at sikre, at der er mulighed for domstolskontrol og det nødvendige samarbejde mellem de nationale tilsynsmyndigheder, finder artikel 30, stk. 6, og artikel 31 i samme direktiv anvendelse~~

↓2001/14/EF (tilpasset)

⇒ny

3. Tilsynsorganet sikrer, at afgifter, der er fastsat af infrastrukturforvalteren, er i overensstemmelse med kapitel IV, afdeling 2, og ikke indebærer forskelsbehandling. Forhandlinger mellem ansøgere og en infrastrukturforvalter om niveauet for infrastrukturafgifter er kun tilladt, hvis de foregår under overvågning af tilsynsorganet. Tilsynsorganet griber ind, hvis forhandlingerne kan forventes at stride mod dette kapitel.

4. Tilsynsorganet er beføjet til at forlange relevante oplysninger fra infrastrukturforvalteren, ansøgere og alle involverede tredjeparter i den pågældende medlemsstat. ☒ De ønskede oplysninger ☒ skal afgives hurtigst muligt. ⇒Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sådanne anmodninger med passende sanktioner, herunder bøder. De oplysninger, der skal videregives til tilsynsorganet, omfatter bl.a. alle de data, som tilsynsorganet forlanger inden for rammerne af sit arbejde med at behandle klager og overvåge konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelse i overensstemmelse med stk. 2. Dette omfatter data, som er nødvendige til statistiske formål og markedsobservation. ⇐

↓ 2001/14/EF

⇒ ny

5. Tilsynsorganet anmodes om at behandle alle klager og træffe de fornødne foranstaltninger senest to måneder efter modtagelsen af alle oplysninger. ⇒ Hvis det er hensigtsmæssigt, træffer det på eget initiativ afgørelse om passende foranstaltninger med henblik på at korrigere en uønsket udvikling på disse markeder, navnlig med hensyn til stk. 1, litra a) til g). ⇐

---

↓ 2001/14/EF

⇒ ny

En afgørelse truffet af tilsynsorganet bindende for alle de af afgørelsen omfattede parter ⇒ og skal ikke være underlagt kontrol fra en anden administrativ instans' side. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder. ⇐

---

↓ 2001/14/EF

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

---

↓ 2001/14/EF

⇒ ny

6. Medlemsstaterne skal sikre, at afgørelser truffet af tilsynsorganet kan prøves ved en domstol. ⇒ Klager kan have opsættende virkning for tilsynsorganets afgørelse, hvis den domstol, der behandler klagen, fastslår, at den umiddelbare virkning af tilsynsorganets afgørelse vil kunne påføre den klagende part uoprettelig skade. ⇐

---

↓ ny

7. Medlemsstaterne skal sikre, at oplysninger om konfliktløsning og klageprocedurer vedrørende afgørelser truffet af infrastrukturforvaltere og leverandører af tjenesteydelser, jf. bilag III, offentliggøres af tilsynsorganet.

8. Tilsynsorganet er beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne og, når det er relevant, jernbanevirksomheder for at kontrollere, om bestemmelserne i artikel 6 om adskillelse af regnskaber er overholdt.

Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne og alle virksomheder eller andre enheder, der udfører eller tager del i forskellige former for jernbanetransport eller forvaltning af infrastruktur som omtalt i artikel 6, stk. 1 og 2, forelægger detaljerede forskriftsmæssige regnskaber for tilsynsorganet, således at dette kan udføre sine forskellige opgaver. Disse forskriftsmæssige regnskaber skal mindst indeholde de elementer, der er anført i bilag X. Tilsynsorganet kan også ud fra disse regnskaber drage konklusioner vedrørende statsstøttespørgsmål, som det skal indberette til de myndigheder, der har ansvaret for at løse disse spørgsmål.

Bilag X kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med proceduren i artikel 60.

*Artikel 57*

**Samarbejde mellem tilsynsorganerne**

1. De nationale tilsynsorganer udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og beslutningspraksis  og samarbejder på anden vis  for at samordne deres beslutningstagning i hele  Unionen . ⇒ Med henblik herpå arbejder de sammen i arbejdsgrupper, som mødes regelmæssigt. ⇐ Kommissionen hjælper  tilsynsorganerne  med dette arbejde.

---

2. Tilsynsorganerne skal kunne arbejde tæt sammen, bl.a. via arbejdsarrangementer, for at yde hinanden gensidig bistand inden for rammerne af deres opgaver med overvåge markeder, behandle klager eller foretage undersøgelser.

3. I tilfælde af en klage eller en undersøgelse på eget initiativ om spørgsmål om adgang til eller opkrævning af afgifter vedrørende en international kanal samt inden for rammerne af overvågningen af konkurrencen på markedet i forbindelse med international jernbanetransport hører det berørte tilsynsorgan tilsynsorganerne i alle de andre medlemsstater, gennem hvilke den pågældende kanal strækker sig, og anmoder dem om alle nødvendige oplysninger, før det træffer sin afgørelse.

4. De tilsynsorganer, der høres i henhold til stk. 3, leverer alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Disse oplysninger må kun anvendes til den i stk. 3 omhandlede klagebehandling eller undersøgelse.

5. Det tilsynsorgan, som modtager klagen eller på eget initiativ gennemfører en undersøgelse, videregiver relevante oplysninger til det ansvarlige tilsynsorgan, således at dette kan træffe foranstaltninger med hensyn til de berørte parter.

6. Medlemsstaterne skal sikre, at enhver repræsentant for infrastrukturforvaltere, der er inddraget i proceduren, jf. artikel 40, stk. 1, hurtigst muligt leverer alle de oplysninger, der er nødvendige for behandlingen af den i stk. 3 i denne artikel omhandlede klage eller undersøgelse, og som tilsynsorganet i den medlemsstat, hvor den pågældende repræsentant har sit hjemsted, har anmodet om. Dette tilsynsorgan har ret til at fremsende sådanne oplysninger vedrørende den berørte internationale kanal til de i stk. 3 omhandlede tilsynsorganer.

7. Tilsynsorganerne udarbejder fælles principper og metoder for de afgørelser, som de i henhold til dette direktiv er beføjet til at træffe. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger, som indeholder sådanne fælles principper og metoder. Sådanne foranstaltninger til at sikre en ensartet gennemførelse af dette direktiv vedtages som gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 63, stk. 3.

Tilsynsorganerne gennemgår også de afgørelser, der træffes, og de metoder, der benyttes af sammenslutninger af infrastrukturforvaltere, jf. artikel 40, stk. 1, som gennemfører

bestemmelserne i dette direktiv eller på anden måde letter den internationale jernbanetransport.

↓91/440/EØF

## KAPITEL V

### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

↓2001/12/EF art. 1, nr. 14)

#### ~~Artikel 11~~

~~1. Medlemsstaterne kan forelægge Kommissionen ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af dette direktiv. De relevante afgørelser træffes efter rådgivningsproceduren i artikel 11a, stk. 2.~~

↓2007/58/EF art. 1, nr. 11)

~~2. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke væsentlige bestemmelser i dette direktiv, og som vedrører tilpasning af bilagene til direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11a, stk. 3.~~

↓ 91/440/EØF (tilpasset)

#### Artikel 58

Bestemmelserne i dette direktiv finder anvendelse, medmindre andet er fastsat i  Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF <sup>17</sup>.

↓2001/14/EF  
⇒ny

#### Artikel 59

##### Undtagelser

1. ~~En periode på 5 år fra~~ ⇒ Indtil ⇐ den 15. marts ~~2003~~ ⇒ 2013 ⇐ behøver

<sup>17</sup> EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

Irland, der er en medlemsstat beliggende på en ø med jernbaneforbindelse til kun en anden medlemsstat  , og  Det Forenede Kongerige, der er i samme situation for så vidt angår Nordirland,

---

↓ 2001/14/EF

~~Grækenland, der er en medlemsstat uden direkte jernbaneforbindelse til en anden medlemsstat~~

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

- a) ikke at overdrage et uafhængigt organ sikringen af en retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur som omhandlet i artikel 7, stk. 1, første afsnit, for så vidt den artikel forpligter medlemsstaterne til at oprette uafhængige organer til udførelse af de opgaver, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2
- b)  ikke at opfylde kravene i  artikel 27, artikel 29, stk. 2, artikel 38, 39, 42, artikel 46, stk. 4 og 6, artikel 47, artikel 49, stk. 3, artikel 50-53, artikel 55 og artikel 56, forudsat at beslutninger om tildeling af infrastrukturkapacitet eller opkrævning af afgifter kan appelleres,  hvis  en jernbanevirksomhed indgiver skriftlig anmodning herom til et uafhængigt organ, som træffer afgørelse senest to måneder efter fremsendelsen af alle relevante oplysninger, og denne afgørelse kan prøves ved en domstol.

2. Hvis mere end en jernbanevirksomhed med licens i henhold til artikel 17 (i Irlands og Nordirlands tilfælde en jernbanevirksomhed med licens andetsteds) imidlertid indgiver en officiel ansøgning om at udføre konkurrerende jernbanetransport i, til eller fra Irland  eller  Nordirland, træffes der afgørelse om, hvorvidt denne undtagelse fortsat skal finde anvendelse, efter proceduren i artikel 64 , stk. 2.

Undtagelserne i stk. 1. gælder ikke,  hvis en jernbanevirksomhed, der udfører jernbanetransport i Irland  eller  Nordirland indgiver en officiel ansøgning om at udføre jernbanetransport i, til eller fra en anden medlemsstats område,  bortset fra  Irland  for jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i det nordlige Irland og  Det Forenede Kongerige  for jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i Irland  .

Senest et år efter modtagelsen af enten afgørelsen,  jf. første afsnit i dette stykke,  eller meddelelsen om den officielle ansøgning, jf.  andet afsnit i dette stykke  , skal den/de pågældende medlemsstat(er) (Irland  eller  Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland) indføre den nødvendige lovgivning til gennemførelse af de i stk. 1 nævnte artikler.

3. En undtagelse som omhandlet i stk. 1, første led, kan fornyes for perioder på højst fem år. Senest 12 måneder før udløbet af undtagelsens gyldighed kan en medlemsstat, der benytter sig af  nævnte  undtagelse, henvende sig til Kommissionen med anmodning om en fornyet undtagelse. En sådan anmodning skal begrundes. Kommissionen behandler anmodningen og vedtager en afgørelse efter proceduren i artikel 64, stk. 2. Denne procedure anvendes på enhver afgørelse vedrørende anmodningen.

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

↓ 2001/14/EF

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

↓ ny

#### Artikel 60

##### Udøvelse af delegation

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der henvises til i artikel 7, stk. 1, andet afsnit, artikel 13, stk. 5, andet afsnit, artikel 15, stk. 5, andet afsnit, artikel 20, stk. 3, artikel 27, stk. 2, artikel 30, stk. 3, andet afsnit, artikel 31, stk. 5, andet afsnit, artikel 32, stk. 1, tredje afsnit, artikel 32, stk. 3, artikel 35, stk. 2, artikel 43, stk. 1 og artikel 56, stk. 8, tredje afsnit, for et ubestemt tidsrum.

2. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med forbehold af betingelserne i artikel 61 og 62.

#### Artikel 61

##### Tilbagekaldelse af delegation

1. Delegationen af beføjelser, jf. artikel 60, stk. 1, kan tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Den institution, der har indledt en intern procedure for at afgøre, om delegationen af beføjelser skal tilbagekaldes, giver den anden lovgiver og Kommissionen meddelelse herom senest en måned inden den endelige afgørelse træffes, og angiver, hvilke delegerede beføjelser der vil kunne tilbagekaldes, og grundene til tilbagekaldelsen.

3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er nævnt i afgørelsen, til ophør. Den træder i kraft øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der præciseres i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft. Den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

## Artikel 62

### Indsigelser mod delegerede retsakter

1. Europa-Parlamentet og Rådet kan gøre indsigelse mod en delegeret retsakt inden for en frist på to måneder fra underretningen herom. På Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ forlænges denne frist med en måned.

2. Hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har rejst indsigelse mod den delegerede retsakt ved fristens udløb, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden fristens udløb begge har meddelt Kommissionen, at de har besluttet ikke at gøre indsigelse, træder den delegerede retsakt i kraft på den dato, der er fastsat i dens bestemmelser.

3. Hvis Europa-Parlamentet eller Rådet gør indsigelse mod den delegerede retsakt, træder retsaksen ikke i kraft. Den pågældende institution angiver grundene til at gøre indsigelse mod den delegerede retsakt.

↓2001/14/EF

## Artikel 63

### Gennemførelsesforanstaltninger

1. Medlemsstaterne kan indbringe alle spørgsmål vedrørende gennemførelsen af dette direktiv for Kommissionen. Der vedtages passende afgørelser efter proceduren i artikel 64, stk. 2.

↓2004/49/EF art. 30, nr. 4)  
(tilpasset)

2. I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne  i dette direktiv  og afgør inden to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning og efter  proceduren  i artikel 64, stk. 2, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.

↓2001/14/EF (tilpasset)

Med forbehold af traktatens artikel  258  kan enhver medlemsstat forelægge Kommissionens afgørelse for Rådet inden for en frist på en måned  fra datoen for afgørelsen . Rådet kan i undtagelsestilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned  fra datoen for forelæggelsen .

↓2007/58/EF art. 2, nr. 6)  
(tilpasset)

3. Foranstaltninger, der har til formål  at sikre en ensartet gennemførelse af direktivet  vedtages  af Kommissionen som gennemførelsesretsakter  efter proceduren ~~med kontrol~~ i artikel 64, stk. 3.

---

↓2001/14/EF

*Artikel 64*

**Udvalgsprocedurer**

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

---

↓2007/58/EF art. 2, nr. 7)

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, ~~stk. 1-4,~~ og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

---

↓2001/14/EF

*Artikel 65*

**Rapport**

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

---

↓2007/58/EF art. 1, nr. 9)

~~8. Senest den 1. januar 2009 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelse af dette direktiv.~~

~~Der skal i rapporten redegøres for:~~

~~gennemførelsen af dette direktiv i medlemsstaterne, navnlig dets virkninger i de medlemsstater, der er omhandlet i stk. 3a, andet afsnit, og for arbejdet i de forskellige involverede organer,~~

~~markedsudviklingen, særlig i internationale trafik tendenser, aktiviteter og alle markedsaktørers, herunder de nye aktørers, markedsandele.~~

---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 10)

Senest den 31. december 2012 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af kapitel II.



---

↓ 2007/58/EF art. 1, nr. 10)  
(tilpasset)

Denne rapport skal også indeholde en vurdering af udviklingen på markedet, herunder en status over forberedelserne af en yderligere åbning af jernbanemarkedet. Kommissionen analyserer ligeledes i rapporten de forskellige markedsordningsmodeller og indvirkningen af dette direktiv på kontrakter om offentlig tjeneste og deres finansiering. Kommissionen tager i den forbindelse hensyn til gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1370/2007 og de iboende forskelle mellem medlemsstaterne (netværkstæthed, passagerantal, gennemsnitlig rejseafstand). Kommissionen fremsætter i rapporten, hvis det er relevant, forslag til ledsageforanstaltninger til fremme af en sådan markedsåbning og vurderer virkningerne af sådanne foranstaltninger.

#### Artikel 66

### Gennemførelse ☒ i national ret ☒

---

↓ ny

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme artikel [...] og bilag [...] senest den [...]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og for affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

---

↓ 2007/58/EF art. 2, nr. 8)

Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er noget jernbanenet på deres område.

---

↓ ny

#### Artikel 67

### Ophævelse

Direktiv 91/440/EØF, 95/18/EF og 2001/14/EF, som ændret ved de direktiver, der er opført i bilag XI, del A, ophæves med virkning fra den [...], uden at dette berører medlemsstaternes

forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse i national ret af de direktiver, der er anført i bilag XI, del B.

Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til dette direktiv og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag XII.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

#### Artikel 68

##### **Ikrafttræden**

Dette direktiv træder i kraft på ☒ tyvendedagen efter ☒ offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

---

↓ ny

Artikel [...] og bilag [...] anvendes fra den [...].

---

↓ 2001/14/EF

#### Artikel 69

##### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

---

↓2001/12/EF bilag I

**BILAG I**

**HAVNE**

**BELGIE/BELGIQUE**

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

---

↓2006/103/EF art. 1 og bilag,  
del B

**БЪЛГАРИЯ**

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

---

↓ Tiltrædelsesakt  
(EUT L 236/2003)  
art. 20 og bilag II, s. 456

**ČESKÁ REPUBLIKA**

---

↓2001/12/EF bilag I

**DANMARK**

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

## **DEUTSCHLAND**

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓ Tiltrædelsesakt  
(EUT L 236/2003)  
art. 20 og bilag II, s. 456

## **EESTI**

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

~~Kopli-Iõunasadam~~

~~Bekkeri-sadam~~

~~Kunda-sadam~~

---

↓2001/12/EF bilag I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escombreras~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

---

↓ Tiltrædelsesakt  
(EUT L 236/2003)  
art. 20 og bilag II, s. 456

~~KYHPOS~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

---

↓ 2001/12/EF bilag I

~~LUXEMBOURG~~

---

↓ Tiltrædelsesakt  
(EUT L 236/2003)  
art. 20 og bilag II, s. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

---

↓ 2001/12/EF bilag I

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

## ~~ÖSTERREICH~~

---

↓ Tiltrædelsesakt  
(EUT L 236/2003)  
art. 20 og bilag II, s. 456

## ~~POLSKA~~

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

---

↓ 2001/12/EF bilag I

## ~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

---

↓ 2006/103/EF art. 1 og bilag,  
litra B

## ~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~



Galati

Braila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

---

↓ Tiltrædelsesakt  
(EUT L 236/2003)  
art. 20 og bilag II, s. 456

**SLOVENIJA**

Koper

**SLOVENSKO**

---

↓ 2001/12/EF bilag I

**SUOMI/FINLAND**

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~SVERIGE~~

~~Göteborg-Varberg~~

~~Helsingborg~~

~~Luleå~~

~~Malmö~~

~~Norrköping~~

~~Oxelösund~~

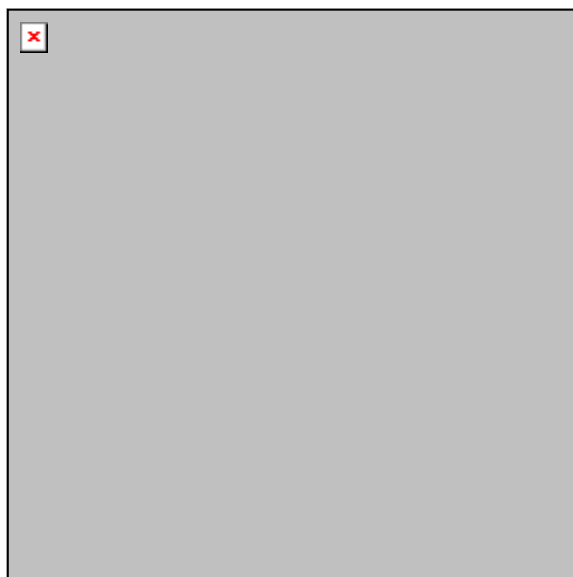
~~Stockholm~~

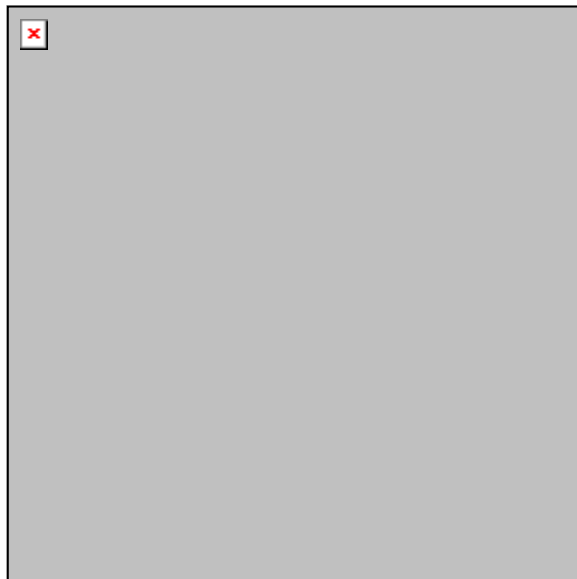
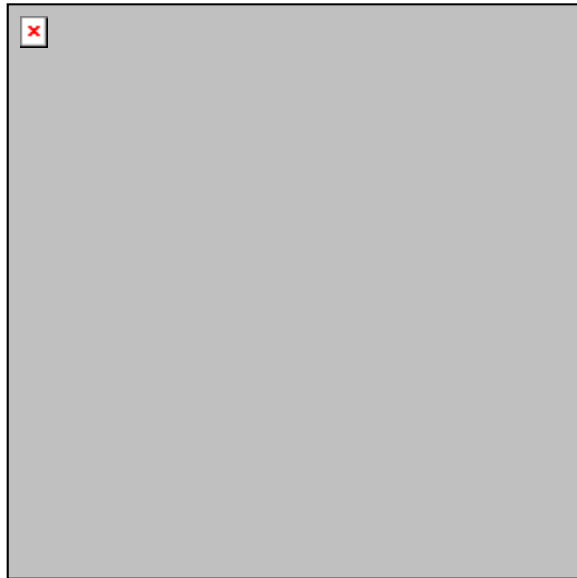
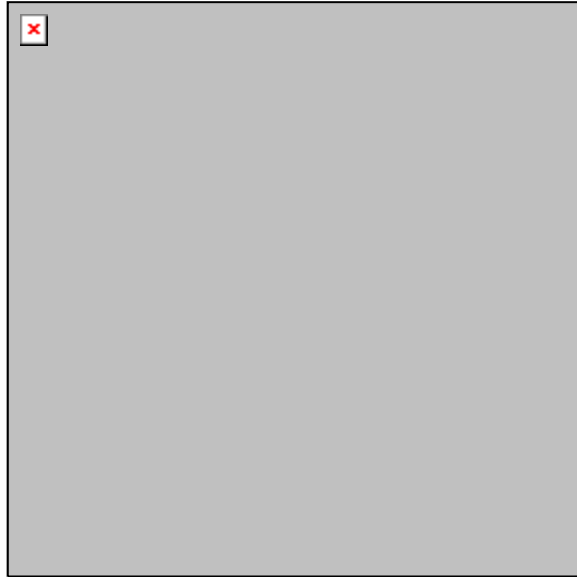
~~Trelleborg-Ystad~~

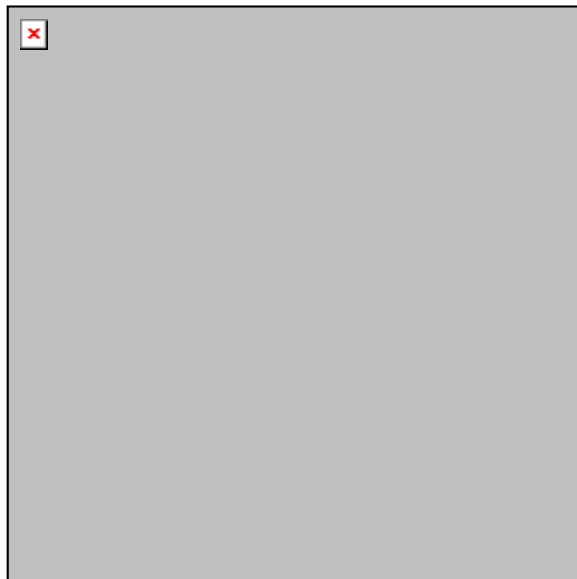
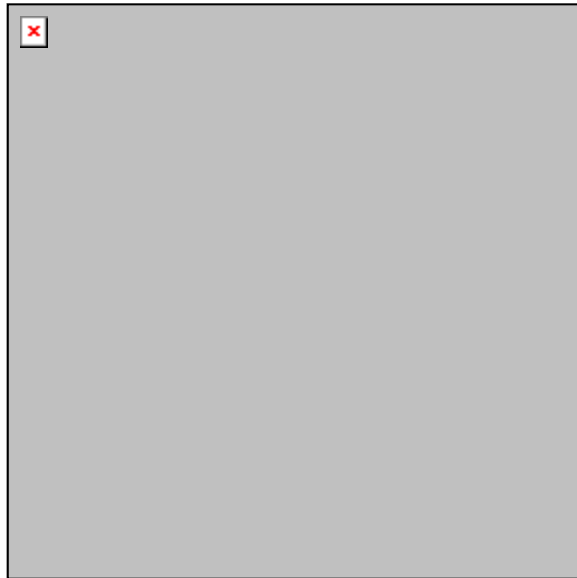
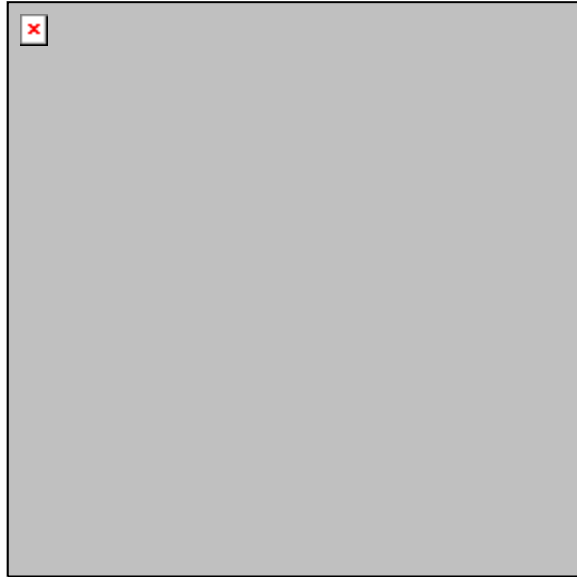
~~Umeå~~

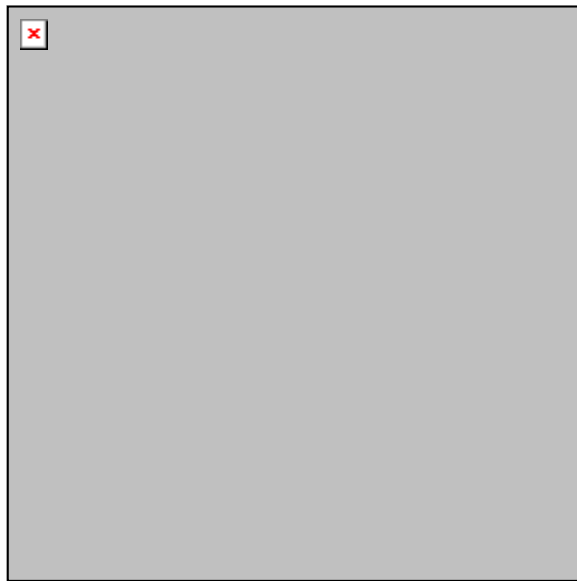
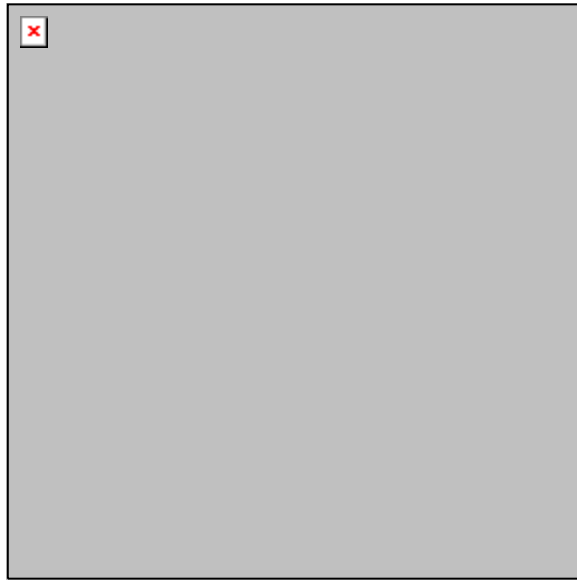
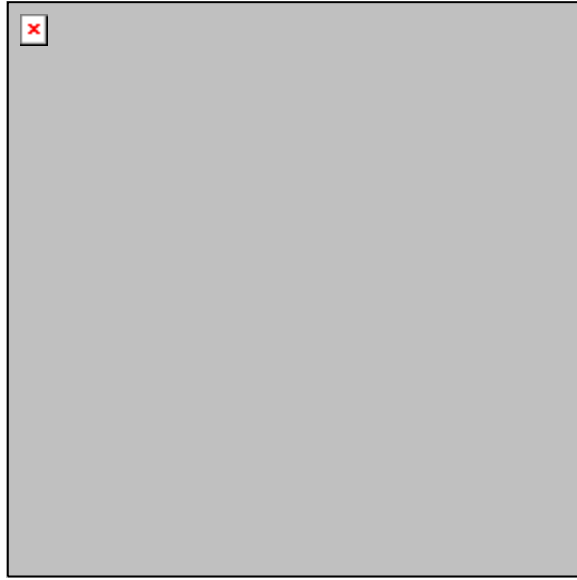
~~UNITED KINGDOM~~

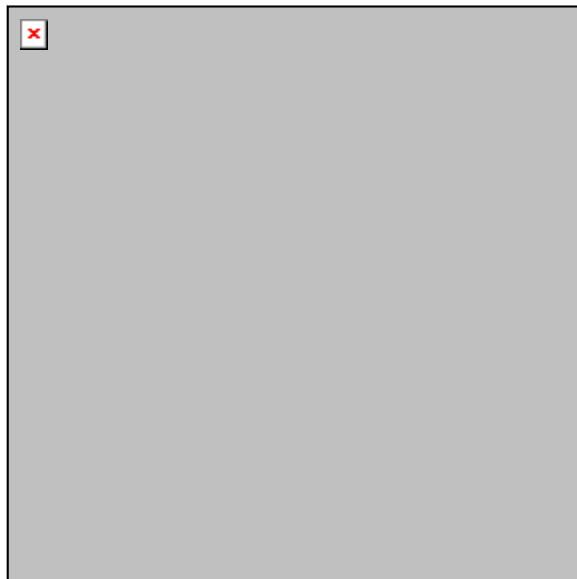
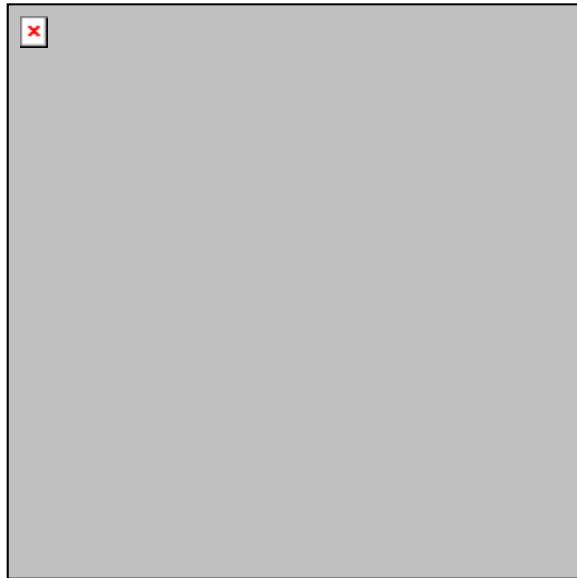
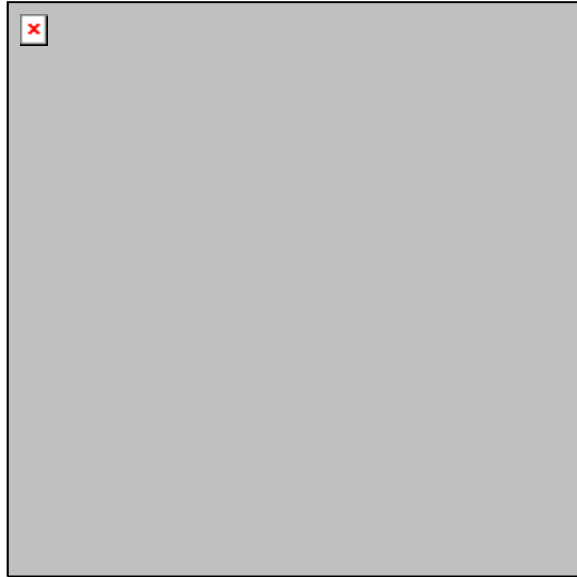
~~Alle jernbaneforbundne havne~~

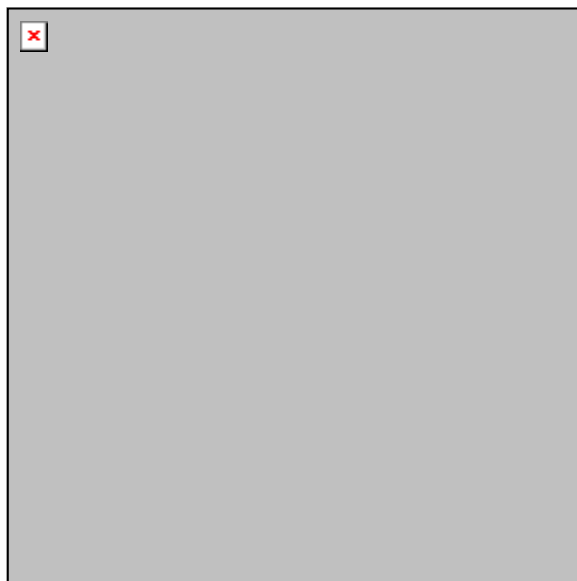
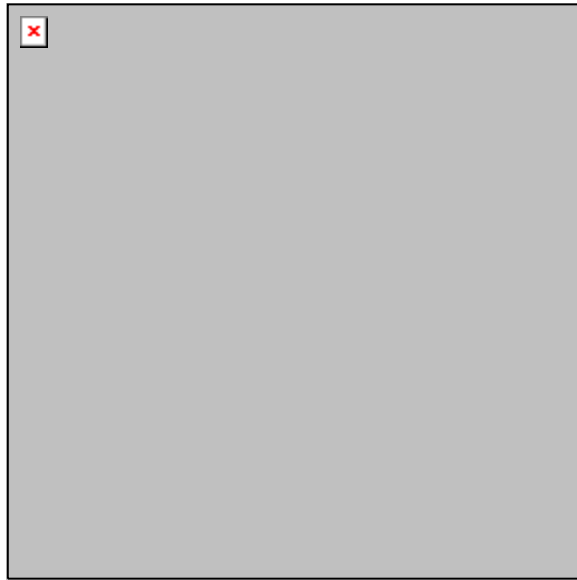


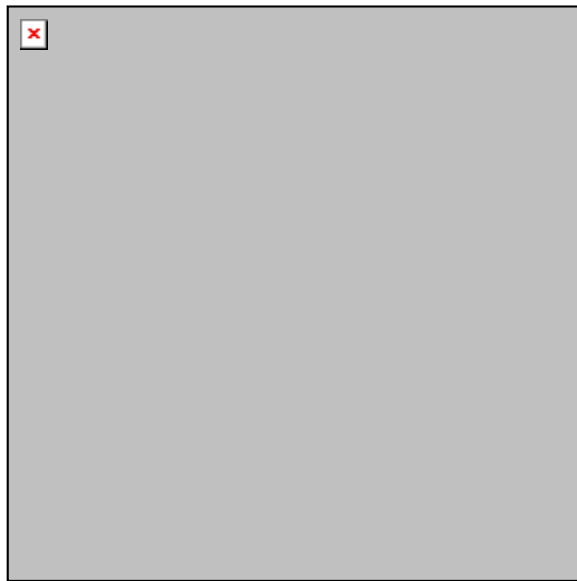
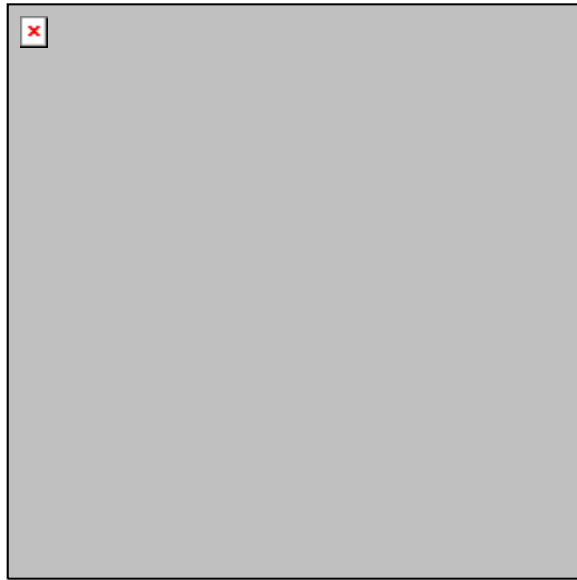




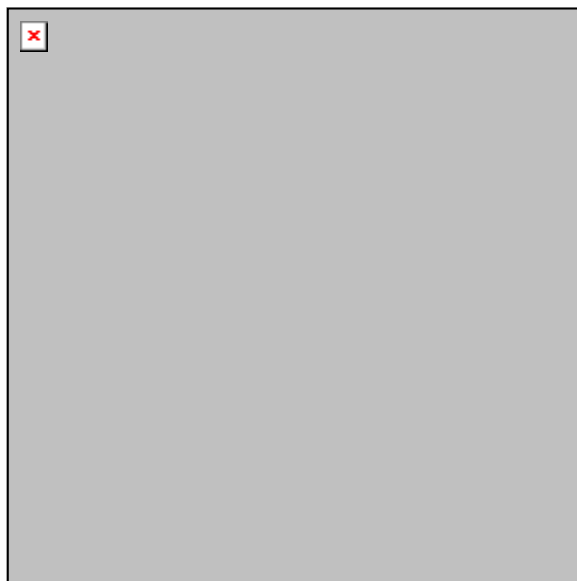
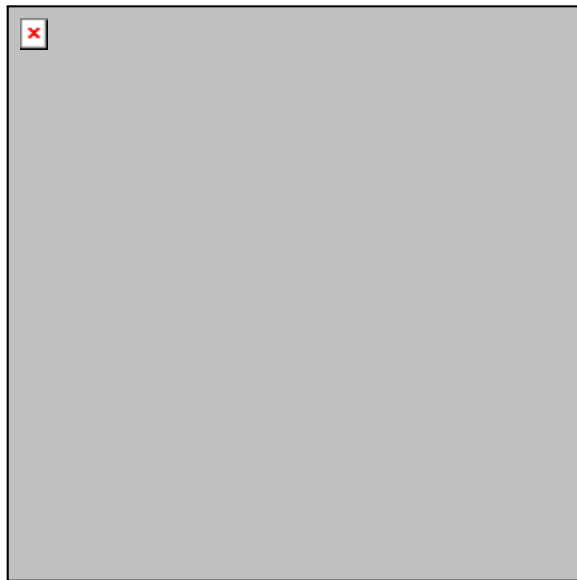
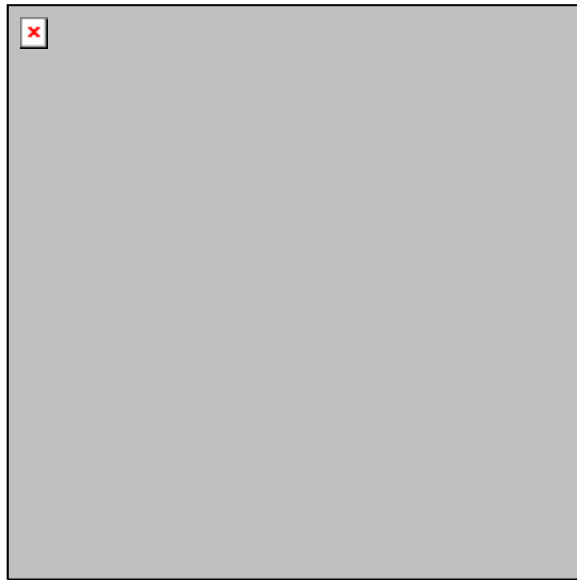


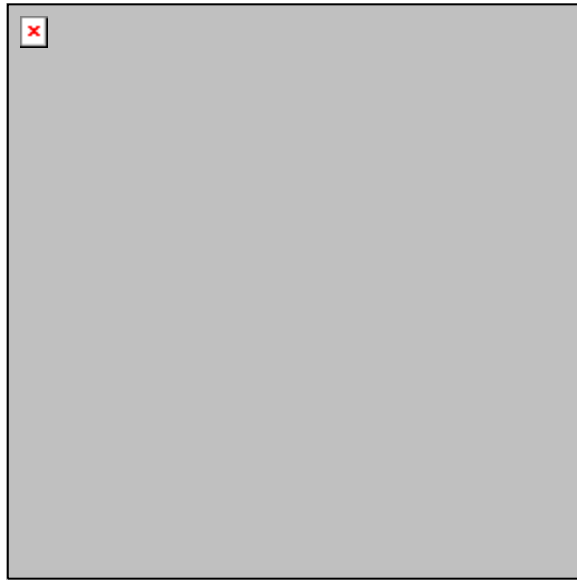
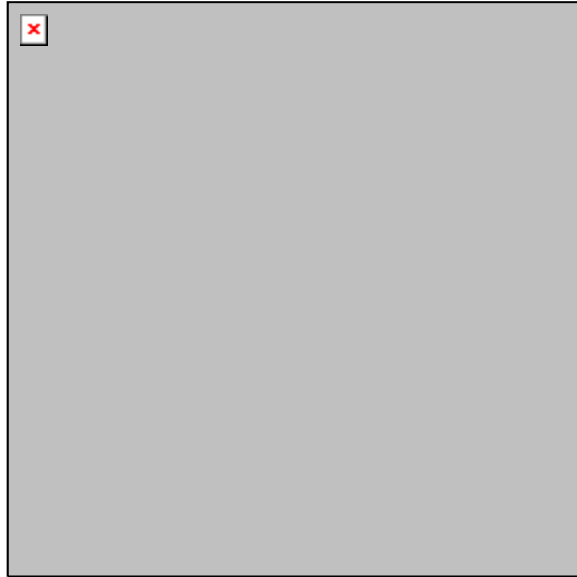












## **BILAG I**

### **Liste over jernbaneinfrastrukturelementer**

Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende elementer, såfremt disse hører til hoved- og sidesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder, baneværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger:

- grunde
- banelegeme og planum, især dæmninger, gennemskæringer, dræninger og afvandingsgrøfter, gennemløbsrør, beklædningsmure og beplantninger til beskyttelse af skråninger osv.; personperroner og læsseramper; rabatter og sidestier; indhegningsmure, hække, stakitter; brandlinier; opvarmningsanlæg til sporskifter; snehegn
- særlige konstruktioner: broer, stenkister og øvrige baneoverføringer, tunneller, overdækkede gennemskæringer og øvrige baneunderføringer; støttemure og afskærmninger mod laviner, nedstyrtende sten osv.
- niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg
- overbygning: skinner, rilleskinner, tvangsskinner; sveller og langsveller, let profiljern til skinnesamling; ballast inklusive grus og sand; sporskifter og skinnekryds; drejeskiver og skydebroer (med undtagelse af dem, der kun bruges til motorvogne)
- vejanlæg på banegårdsforpladser og i godsbanegårde med tilkørselsveje
- sikrings-, signal- og telekommunikationsanlæg på fri strækning, på banegårde og rangerbanegårde, herunder anlæg til produktion, transformering og fordeling af elektrisk strøm til signalvæsenet og telekommunikationsanlæggene; de til nævnte anlæg hørende bygninger; skinnebremses
- belysningsanlæg til trafikens afvikling og sikring
- anlæg til transformering og tilførsel af strøm til den elektriske togfremdrift; understationer, strømforsyningsledninger mellem understation og køretråd, køreledninger med master, tredjeskinne med bærestolper
- bygninger med tilknytning til infrastrukturen

---

↓ 2001/12/EF art. 1, nr.7)  
(tilpasset)

## **BILAG II**

### **⊗ En infrastrukturforvalters væsentlige funktioner ⊗**

⊗ (jf. artikel 7) ⊗

---

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 7)

Liste over de væsentlige funktioner, der er omhandlet i artikel 7:

~~– forberedelse og beslutningstagning i forbindelse med tildeling af licens til jernbanevirksomheder, herunder tildeling af individuelle licenser~~

---

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 7)  
⇒ ny

- beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler
  - beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter ⇒ , herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter ⇐
- 

↓ 2001/12/EF art. 1, nr. 7)

~~– overvågning af opfyldelsen af public service forpligtelser i forbindelse med visse tjenesteydelser.~~

---

---

↓2001/14/EF (tilpasset)

### **BILAG III**

#### **Ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomhederne**

⊗ (jf. artikel 13) ⊗

---

↓2001/14/EF

1. Minimumsadgangsydelser omfatter:

---

↓2001/14/EF (tilpasset)

a) behandling af ansøgninger om ⊗ jernbaneinfrastrukturkapacitet ⊗

---

↓2001/14/EF

- b) ret til at benytte den kapacitet, der tildeles
- c) brug af køresporskifter og skiftestationer
- d) togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser
- 

↓ny

e) brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel, hvor dette forefindes

f) brændstofpåfyldningsfaciliteter, når disse forefindes

---

↓2001/14/EF

g) alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

---

↓ 2001/14/EF  
⇒ ny

2. ⇒ Der skal også gives ⇐ adgang til servicefaciliteter og levering af ydelser ⇒ i følgende faciliteter ⇐:

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)  
⇒ ny

~~a) brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel, hvor dette forefindes~~

~~b) brændstofpåfyldningsfaciliteter~~

- a) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter ⇒ , herunder billetsalg og rejseinformation ⇐
  - b) godsterminaler
  - c) rangerterræner
  - d) togformeringsfaciliteter
  - e) depotspor
  - f) vedligeholdelsesfaciliteter og andre tekniske faciliteter
- 

↓ny

g) havnefaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter

h) hjælpefaciliteter, herunder slæbetjenester.

---

↓2001/14/EF

⇒ny

3. Ekstra ydelser kan omfatte:

- a) strøm til elektrisk kørsel ⇒ , idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt fra afgifterne for brug af elforsyningsudstyr ⇐
- b) forvarmning af passagertog
- c) levering af brændstof ⇒ , idet afgifterne herfor på fakturaerne skal figurere særskilt fra afgifterne for brug af brændstofpåfyldningsfaciliteter ⇐
- d) særlige kontrakter om:
  - kontrol af transport af farligt gods
  - assistance til kørsel af specialtog.

4. Hjælpeydelse kan omfatte:

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

↓ny

## BILAG IV

### Oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet

(jf. artikel 15)

#### 1. Udvikling i jernbanetransportresultater og kompensation for offentlige serviceforpligtelser (OSF):

	2007	%-variation sammenlignet med det foregående år	2008	%-variation sammenlignet med det foregående år
Gods (i tkm) i alt				
Internationalt				
Transit				
Nationalt				
Passagerer (i pkm) i alt				
Internationalt				
Transit				
Nationalt				
heraf inden for rammerne af OSF:				
Betalt kompensation for OSF (i EUR):				

#### 2. Jernbanevirksomhedernes andel af de samlede transportresultater ved udgangen af 2008 (angivelse af jernbanevirksomheder med markedsandele i tkm/pkm $\geq 1$ %):

Jernbanevirksomhed (GODS)	Andel (% af tkm)	Nye aktørers samlede markedsandel

Jernbanevirksomhed (PASSAGERER)	Andel (% af pkm)	Nye aktørers samlede markedsandel

### 3. Tilsynsorganer:

	Sidste år	Året før
Antal medarbejdere, der arbejder med forskriftsmæssige spørgsmål vedrørende adgang til jernbanemarkedet:		
Antal behandlede klager:		
Antal behandlede undersøgelser iværksat på eget initiativ:		
Antal afgørelser truffet - vedrørende klager:		
- vedrørende undersøgelser på eget initiativ:		

### 4. National lovgivning og forskrifter af relevans for jernbanetransporten, som er vedtaget sidste år.

### 5. Relevant udvikling med hensyn til omstrukturering af etablerede jernbanevirksomheder og vedtagelse/gennemførelse af nationale transportstrategier i løbet af sidste år.

### 6. Vigtige uddannelsesinitiativer/-foranstaltninger inden for jernbanetransport, der er truffet i landet sidste år.

### 7. Beskæftigelsen i jernbanevirksomheder og hos infrastrukturforvaltere ved udgangen af sidste år.

Personale i jernbanevirksomhederne i alt	
- heraf lokomotivførere	
- heraf andet mobilt personale med grænseoverskridende arbejde	
Personale hos infrastrukturforvalterne i alt	
Andet personale, bl.a. i jernbanerelaterede servicevirksomheder (f.eks. værksteder, terminaloperatører, undervisning, leasing af lokomotivførere, energiforsyning)	



**8. Status for flerårige kontrakter om infrastrukturforvaltning, der var i kraft sidste år:**

Infrastrukturforvalter	Længden af det net, kontrakten omfatter	Kontraktperiode fra startdato	Er der aftalt resultatindikatorer (ja/nej)?  Angiv i bekræftende fald hvilke.	Betalt kompensation i alt  (i EUR/år)	

**9. Infrastrukturudgifter (konventionelt net og højhastighedsnet):**

	Vedligeholdelse	Fornyelse	Udvidelser
Konventionelle strækninger sidste år:  (i EUR)			
(i km, der er arbejdet på)			
Planlagt for indeværende år  (i EUR)			
(i km, der er arbejdet på)			
Højhastighedsstrækninger sidste år  (i EUR)			
(i km, der er arbejdet på)			
Planlagt for indeværende år (i EUR)			
(i km, der er arbejdet på)			

**10. Anslåede forsinkelser i infrastrukturvedligeholdelsen ved udgangen af sidste år:**

Konventionelle strækninger sidste år:  (i EUR)	
(i km, der skal arbejdes på)	

Højhastighedsstrækninger sidste år (i EUR)	
(i km, der skal arbejdes på)	

**11. Investeringer i jernbanenet for højhastighedstog:**

Strækninger	Km af strækninger, der blev taget i brug sidste år	Km, der tages i brug inden for en konventionel planlægningsperiode (inden for 10/20 år)

**12. Jernbanenettets længde ved udgangen af sidste år:**

Konventionelle strækninger (i km)	
Højhastighedsstrækninger (i km)	

**13. Afgifter for sporadgang sidste år.**

Togkategori	Gennemsnitlig afgift i EUR/togkm, ekskl. omkostninger til elforbrug
1 000 bruttoton godstog	
500 bruttoton intercity-passagertog	
140 bruttoton passagertog i forstæder	

**14. Tilstedeværelse af en præstationsordning, som er etableret i henhold til artikel 35 i dette direktiv (angiv i bekræftende fald de vigtigste træk).**

**15. Antal aktive licenser, der er udstedt af den kompetente nationale myndighed**

	Aktive licenser pr. 31. december sidste år	Tilbagetrukne licenser	Nye licenser	Aktive licenser pr. 31. december ét år forinden
<b>I alt</b>				
heraf: - til godstransport				
- til passagertransport				

**16. Status i anvendelsen af ERTMS.**

**17. Anden relevant udvikling**



**BILAG V**

**⊗ Finansiell kapacitet ⊗**

⊗ (jf. artikel 20) ⊗

1. Den finansielle kapacitet skal vurderes på grundlag af ⊗ en jernbanevirksomheds ⊗ årsregnskab eller, for så vidt en licensansøgende virksomhed ikke kan fremlægge et årsregnskab, på grundlag af en redegørelse for dens balance. Der skal med henblik på denne vurdering indgives detaljerede oplysninger især om følgende forhold:

- a) disponible likvide midler, herunder bankindeståender og træk på kassekreditter og lån
  - b) midler og aktiver, der kan frigøres som sikkerhedsstillelse
  - c) driftskapital
  - d) relevante udgifter, herunder anskaffelsesudgifter til eller afdrag på køretøjer, grunde, fast ejendom, anlæg og rullende materiel
  - e) tredjemands rettigheder over virksomhedens formue.
2. En ansøgervirksomhed anses ikke for at have den fornødne finansielle kapacitet, hvis den skylder betydelige beløb i skat eller socialsikringsbidrag, der er en følge af virksomhedens drift.
  3. Myndigheden kan navnlig kræve, at der fremlægges en revisionserklæring og behørig dokumentation fra bank, sparekasse eller autoriseret revisor. Dokumentationen skal indeholde oplysninger om de i ⊗ punkt ⊗ 1 nævnte forhold.

---

↓ 2001/14/EF (tilpasset)

## **BILAG VI**

### **Netvejledningens indhold**

⊗ (jf. artikel 27) ⊗

---

↓ 2001/14/EF  
⇒ ny

Netvejledningen, jf. artikel 27, skal indeholde følgende oplysninger:

1. Et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, og om betingelserne for adgang til denne. ⇒ Oplysningerne i dette afsnit skal være i overensstemmelse med eller henvise til de infrastrukturregistre, der skal offentliggøres i henhold til artikel 35 i direktiv 2008/57/EF. ⇐
- 

↓ 2001/14/EF bilag I  
⇒ ny

2. Et afsnit om afgiftsprincipper og tariffer. Afsnittet skal indeholde de fornødne detaljerede oplysninger om afgiftsordningen og tilstrækkelige oplysninger om afgifter ⇒ samt andre relevante oplysninger om adgang ⇐ for de i bilag III anførte tjenesteydelser, der kun leveres af en enkelt leverandør. Det skal i detaljer beskrive den metode og de regler og, hvor det er relevant, skalaer, der anvendes i forbindelse med gennemførelsen af artikel 31, ~~stk. 4 og 5, samt artikel 32-35~~ ⇒ til 36, hvad angår både omkostninger og afgifter ⇐. Det skal indeholde oplysninger om allerede besluttede eller planlagte afgiftsændringer ⇒ for de næste fem år ⇐.
- 

↓ 2001/14/EF  
⇒ ny

3. Et afsnit om principperne og kriterierne for kapacitetstildeling. I afsnittet skal der redegøres for de generelle kapacitetskaraktistika ved den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse. Det skal desuden indeholde nærmere oplysninger om procedurer og tidsfrister vedrørende kapacitetstildelingen og indeholde de specifikke kriterier, der skal anvendes, herunder særlig:
  - a) de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kapacitet fra infrastrukturforvalteren
  - b) de krav, der stilles til ansøgere
  - c) tidsplanen for ansøgnings- og tildelingsprocessen ⇒ og de procedurer, der skal følges ved anmodning om oplysninger om tidsplan i henhold til artikel 45, stk. 4 ⇐

- d) de principper, der gælder for samordningsprocessen ⇨, og det tvistbilæggesystem, der er oprettet som led i denne proces ⇨
  - e) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis infrastrukturkapaciteten er overbelastet
  - f) nærmere oplysninger om restriktioner for brugen af infrastruktur
- 

↓ 2001/14/EF  
⇨ ny

- g) de omstændigheder, under hvilke der tages hensyn til tidligere niveauer for kapacitetsudnyttelse ved fastlæggelsen af prioriteter for tildelingsprocessen.

I dette afsnit redegøres der i enkeltheder for de foranstaltninger, der skal sikre hensigtsmæssig behandling af godstransport, international transport og *ad hoc*-ansøgninger. ⇨ Det skal indeholde en skabelon for ansøgninger om kapacitet. Infrastrukturforvalteren skal også offentliggøre detaljerede oplysninger om tildelingsprocedurerne for internationale kanaler. ⇨

---

↓ ny

- 4. Et afsnit med oplysninger om ansøgning om en licens, jf. artikel 25, og jernbanesikkerhedscertifikater, der udstedes i overensstemmelse med direktiv 2004/49/EF<sup>18</sup>.
- 5. Et afsnit med oplysninger om procedurer for tvistbilæggelse og klager vedrørende spørgsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester samt den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 35.
- 6. Et afsnit med oplysninger om adgang til og afgifter for servicefaciliteter, jf. bilag III. Operatører af servicefaciliteter, som ikke kontrolleres af infrastrukturforvalteren, skal forelægge oplysninger om afgifter for adgang til faciliteten og for leveringen af tjenester, samt oplysninger om de tekniske adgangsbetingelser, som skal anføres i netvejledningen.
- 7. En aftalemodel med henblik på indgåelsen af rammeaftaler mellem en infrastrukturforvalter og en ansøger i overensstemmelse med artikel 42.

---

<sup>18</sup> EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.

## **BILAG VII**

### **Grundlæggende principper og parametre for kontraktmæssige aftaler mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere**

(jf. artikel 30)

I den kontraktmæssige aftale skal bestemmelserne i artikel 30 specificeres, herunder:

1. aftalens anvendelsesområde hvad angår infrastruktur og servicefaciliteter, som struktureres i overensstemmelse med bilag III. Det skal omfatte alle aspekter af infrastrukturudviklinger, herunder vedligeholdelse og fornyelse af infrastruktur, der allerede er i brug. Opførelse af ny infrastruktur kan angives under et særskilt punkt
2. de aftalte betalingers struktur fordelt på de infrastrukturtjenester, der er opført i bilag III, til vedligeholdelse, til opførelse af ny infrastruktur og til afhjælpning af eksisterende forsinkelser i vedligeholdelsen
3. brugerorienterede præstationsmål i form af indikatorer og kvalitetskriterier, som omfatter:
  - a) togpræstation og kundetilfredshed
  - b) netværkskapacitet
  - c) forvaltning af aktiver
  - d) aktivitetsmængder
  - e) sikkerhedsniveauer og
  - f) miljøbeskyttelse
4. mængden af eventuelle forsinkelser i vedligeholdelsen, de udgifter, der er øremærket til at rette op herpå, og infrastruktur, der tages ud af brug og derfor udløser andre finansielle strømme
5. incitamenter i henhold til artikel 30, stk. 1
6. infrastrukturforvalterens minimumsforpligtelser med hensyn til rapporteringsindhold og -hyppighed, herunder oplysninger, der skal offentliggøres årligt
7. en mekanisme, som sikrer, at en betydelig andel af omkostningsreduktionerne overføres til brugerne i form af et nedsat afgiftsniveau
8. den aftalte aftalevarighed, som skal være afpasset efter og i overensstemmelse med varigheden af infrastrukturforvalterens virksomhedsplan, koncession eller licens, og de afgiftsrammer og -regler, staten har fastlagt
9. regler for håndtering af større driftsafbrydelser og nødsituationer, herunder et minimumsserviceniveau i tilfælde af eventuelle strejker og tidlig ophævelse af den kontraktmæssige aftale, og information til brugerne

10. afhjælpende foranstaltninger, der skal træffes, hvis en af parterne misligholder sine kontraktforpligtelser; dette omfatter betingelser og procedurer for genforhandling og tidlig ophævelse, herunder tilsynsorganets rolle.





## **BILAG VIII**

### **Krav vedrørende omkostninger og afgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur**

(jf. artikel 31, stk. 3 og 5, artikel 32, stk. 1 og 3, samt artikel 35)

1. De direkte omkostninger til togdrift, jf. artikel 31, stk. 3, som er forbundet med infrastrukturslitage, omfatter ikke:
  - a) generalomkostninger for hele nettet, herunder lønninger og pensioner
  - b) renteudgifter på kapital
  - c) mere end en tiendedel af omkostningerne i forbindelse med planlægning, kanaltildeling, trafikstyring, ekspedition og signaler for en togkørsel
  - (d) afskrivning af informations-, kommunikations- eller telekommunikationsudstyr
  - e) omkostninger i forbindelse med forvaltning af fast ejendom, navnlig erhvervelse, salg, demontering, dekontaminering, genopdyrkning eller udlejning af jord eller andre anlægsaktiver
  - f) sociale tjenesteydelser, skoler, børnehaver, restauranter
  - g) omkostninger i forbindelse med naturkatastrofer, ulykker, driftsafbrydelser.

Når de direkte omkostninger for hele nettet som gennemsnit overstiger 35 % af gennemsnitsomkostningerne til vedligeholdelse, forvaltning og fornyelse af nettet beregnet pr. kørt togkilometer, skal infrastrukturforvalteren give tilsynsorganet en detaljeret begrundelse herfor. De gennemsnitlige omkostninger, der beregnes til dette formål, må ikke omfatte de omkostningselementer, der er anført i litra e), f) eller g).

2. For støjdifferentierede infrastrukturafgifter, jf. artikel 31, stk. 5, skal følgende krav opfyldes:
  - a) Afgiften skal være differentieret, således at den afspejler sammensætningen af et tog bestående af køretøjer, som overholder de grænseværdier for støj, der er fastsat i Kommissionens beslutning 2006/66/EF<sup>19</sup> (TSI'en om støj).
  - b) Godsvogne skal prioriteres.
  - c) En differentiering i overensstemmelse med godsvognes støjemissionsniveauer skal gøre det muligt inden for en rimelig periode at tilbagebetale investeringer til modernisering af vogne med den mest økonomisk bæredygtige bremseteknologi, der er til rådighed.

---

<sup>19</sup> EUT L 37 af 8.2.2006, s. 1.

- d) Ved differentieringen af afgifter kan andre elementer tages i betragtning, f.eks.
  - i) tidspunkt af døgnet, navnlig nattetimer for støjemissioner
  - ii) togsammensætning med indvirkning på støjemissionsniveauet
  - iii) følsomheden i det område, der er berørt af lokale emissioner
  - iv) andre støjemissionskategorier, som er betydeligt lavere end dem, der er anført under litra a).

3. Infrastrukturforvalterne skal over for tilsynsorganet påvise en togtenestes kapacitet til at betale tillæg i henhold til artikel 32, stk. 1, hvor det fastsættes, at hver enkelt af de tjenester, der er anført under et enkelt af følgende punkter, skal tilhøre forskellige markedssegmenter:

- a) passagertransport vs. godstransport
- b) tog, som fragter farligt gods, vs. andre godstog
- c) indenlandske vs. internationale tjenester
- d) kombineret transport vs. direkte tog
- e) bymæssig eller regional passagertransport vs. mellembys passagertransport
- f) bloktog vs. vognladningstog
- g) fast vs. lejlighedsvis togdrift.

4. Præstationsordningen, jf. artikel 35, baseres på følgende grundlæggende principper:

- a) For at opnå et aftalt niveau af servicekvalitet og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare aftaler infrastrukturforvalteren efter tilsynsorganets godkendelse med ansøgerne de vigtigste parametre for præstationsordningen, navnlig værdien af forsinkelser, tærsklerne for skyldige betalinger under præstationsordningen vedrørende både individuelle togkørsler og alle en jernbanevirksomheds togkørsler i en given periode.
- b) Infrastrukturforvalteren meddeler mindst fem dage før togkørslen jernbanevirksomhederne den køreplan, ud fra hvilken forsinkelser vil blive beregnet.
- c) Alle forsinkelser skal tilskrives en af følgende kategorier og underkategorier af forsinkelser:
  - 1. drifts-/planlægningsforvaltning, som kan tilskrives infrastrukturforvalteren
    - 1.1. udarbejdelse af køreplan
    - 1.2. oprangering

- 1.3. fejl i driftsprocedure
- 1.4. ukorrekt anvendelse af prioritetsregler
- 1.5. personale
- 1.6. andre årsager
2. infrastrukturanlæg, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren
  - 2.1. signalanlæg
  - 2.2. signalanlæg ved niveauoverkørsler
  - 2.3. telekommunikationsanlæg
  - 2.4. strømforsyningsudstyr
  - 2.5. spor
  - 2.6. strukturer
  - 2.7. personale
  - 2.8. andre årsager
3. årsager i forbindelse med anlægsarbejde, der kan tilskrives infrastrukturforvalteren
  - 3.1. planlagt bygge- og anlægsarbejde
  - 3.2. uregelmæssigheder i udførelsen af bygge- og anlægsarbejde
  - 3.3. hastighedsbegrænsning på grund af defekt spor
  - 3.4. andre årsager
4. årsager, der kan tilskrives andre infrastrukturforvaltere
  - 4.1. forårsaget af foregående infrastrukturforvalter
  - 4.2. forårsaget af næste infrastrukturforvalter
5. kommercielle årsager, der kan tilskrives jernbanevirksomheden
  - 5.1. overskridelse af standsetid
  - 5.2. anmodning fra jernbanevirksomheden
  - 5.3. læsning
  - 5.4. uregelmæssigheder i forbindelse med lastning
  - 5.5. kommerciel klargøring af tog

- 5.6. personale
- 5.7. andre årsager
- 6. rullende materiel, der kan tilskrives jernbanevirksomheden
  - 6.1. planlægning/omlægning af vagtskema
  - 6.2. oprangering foretaget af jernbanevirksomhed
  - 6.3. problemer vedrørende passagervogne
  - 6.4. problemer vedrørende vogne (godstransport)
  - 6.5. problemer vedrørende vogne, lokomotiver og jernbanevogne
  - 6.6. personale
  - 6.7. andre årsager
- 7. årsager, der kan tilskrives andre jernbanevirksomheder
  - 7.1. forårsaget af næste jernbanevirksomhed
  - 7.2. forårsaget af foregående jernbanevirksomhed
- 8. eksterne årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed
  - 8.1. strejke
  - 8.2. administrative formaliteter
  - 8.3. ekstern påvirkning
  - 8.4. konsekvenser af vejr- og naturårsager
  - 8.5. forsinkelse på grund af eksterne årsager på efterfølgende net
  - 8.6. andre årsager
- 9. sekundære årsager, der hverken kan tilskrives infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed
  - 9.1. farlige hændelser, ulykker og farer
  - 9.2. optaget spor forårsaget af samme togs forsinkelse
  - 9.3. optaget spor forårsaget af et andet togs forsinkelse
  - 9.4. kørsel i ring
  - 9.5. forbindelse

#### 9.6. behov for yderligere undersøgelse.

- d) Når det er muligt, skal forsinkelserne kun tilskrives en enkelt organisation, både hvad angår ansvaret for at forårsage afbrydelsen og muligheden for at genetablere normale trafikforhold.
- e) Ved beregningen af betalinger skal der tages hensyn til den gennemsnitlige forsinkelse for togdrift, der er underlagt lignende regularitetskrav.
- f) Infrastrukturforvalteren skal hurtigst muligt underrette jernbanevirksomhederne om beregningen af skyldige betalinger under præstationsordningen. Denne beregning skal omfatte alle forsinkede togkørsler inden for en periode på højst en måned.
- g) Med forbehold af de gældende klageprocedurer og bestemmelserne i artikel 50 skal der i tilfælde af tvister om præstationsordningen oprettes et tvistbilæggesystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.
- h) En gang om året offentliggør infrastrukturforvalteren det årlige gennemsnitlige servicekvalitetsniveau, jernbanevirksomhederne har opnået, på grundlag af de vigtigste aftalte parametre i præstationsordningen.

#### 5. Den midlertidige reduktion af infrastrukturafgifter for ETCS-udstyrede tog, jf. artikel 32, stk. 3, fastsættes således:

##### For godstransport:

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

##### For passagertransport:

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



---

↓2001/14/EF (tilpasset)

## **BILAG IX**

### **Plan for tildelingsprocessen**

⊗ (jf. artikel 43) ⊗

---

↓ 2001/14/EF

1. Køreplanen fastlægges én gang hvert kalenderår.
- 

↓2002/844/EF art. 1

2. Overgangen til ny køreplan finder sted ved midnat den anden lørdag i december. Hvis der foretages en ændring eller tilpasning efter vinteren, eventuelt af hensyn til ændringer i køreplanerne for den regionale passagertrafik, sættes den i værk den anden lørdag i juni og med andre intervaller mellem disse datoer, som måtte være nødvendige. Infrastrukturforvalterne kan sammen vælge andre datoer og underretter i så fald Kommissionen, hvis den internationale trafik berøres.
- 

↓2001/14/EF

⇒ny

3. Sidste frist for indgivelse af ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der skal indarbejdes i køreplanen, er 12 måneder før køreplanen træder i kraft.
  4. Senest 11 måneder før køreplanen træder i kraft, sikrer infrastrukturforvalterne, at der er etableret foreløbige internationale kanaler i samarbejde med andre relevante ⇒ infrastrukturforvaltere ⇐. Infrastrukturforvaltere sikrer, at disse kanaler respekteres i videst muligt omfang under den resterende del af processen.
  5. Senest fire måneder efter sidste frist for de godkendte ansøgers afgivelse af bud udarbejder infrastrukturforvalteren et udkast til køreplan.
-

**BILAG X****Forskriftsmæssige regnskaber, der skal forelægges tilsynsorganet**

(jf. artikel 56, stk. 8)

De forskriftsmæssige regnskaber, der i henhold til artikel 56, stk. 8, skal forelægges tilsynsorganet, skal mindst indeholde følgende elementer:

**1. Adskilte regnskaber**

De forskriftsmæssige regnskaber, der skal forelægges af infrastrukturforvaltere og alle virksomheder eller andre enheder, der udfører eller indgår i forskellige kategorier af jernbanetransport, eller som modtager offentlige midler, skal

- a) omfatte separate driftsregnskaber og balancer for gods-, passager- og infrastrukturforvaltningsaktiviteter
- b) indeholde detaljerede oplysninger om individuelle kilder og anvendelse af offentlige midler og andre former for kompensation på gennemskuelig og udførlig vis, omfattende en detaljeret gennemgang af virksomhedernes pengestrømme, således at det kan fastslås, hvordan disse offentlige midler og andre former for kompensation er blevet anvendt
- c) omfatte omkostnings- og profitkategorier, der gør det muligt at fastslå, om der har fundet krydssubsidiering sted mellem disse forskellige aktiviteter i overensstemmelse med tilsynsorganets krav
- d) indeholde oplysninger, der opfylder de detaljeringskrav, som tilsynsorganet finder det nødvendigt og rimeligt at stille
- e) være ledsaget af et dokument med en redegørelse for den metode, der er benyttet til at fordele omkostninger på de forskellige aktiviteter.

I de tilfælde hvor den regulerede virksomhed udgør en del af en koncernstruktur, skal der udarbejdes forskriftsmæssige regnskaber for koncernen som helhed samt for hvert datterselskab. Desuden skal de forskriftsmæssige regnskaber indeholde fuldstændige oplysninger om selskabsinterne betalinger, således at det kan sikres, at de offentlige midler er blevet anvendt korrekt.

**2. Overvågning af afgifter for sporadgang**

De forskriftsmæssige regnskaber, som infrastrukturforvalterne skal forelægge tilsynsorganerne, skal

- a) indeholde forskellige omkostningskategorier og navnlig tilstrækkelige oplysninger om marginale/direkte omkostninger i forbindelse med forskellige tjenester eller grupper af tjenester, således at infrastrukturafgifterne kan overvåges

- b) indeholde tilstrækkelige oplysninger til, at de individuelle afgifter, der er betalt for tjenester (eller grupper af tjenester), kan overvåges; hvis tilsynsorganet kræver det, skal disse oplysninger også indeholde data om mængder af individuelle tjenester, priser for individuelle tjenester og samlede indtægter for individuelle tjenester, som interne og eksterne kunder har betalt for
- c) angive omkostninger og indtægter for individuelle tjenester (eller grupper af tjenester), idet der anvendes den relevante omkostningsmetode, som tilsynsorganet kræver, til at identificere potentielt konkurrencefordrejende prisfastsættelse (krydssubsidiering, underbudspriser og overpriser).

### **3. Oplysninger om finansielle resultater**

De forskriftsmæssige regnskaber, som infrastrukturforvalterne skal forelægge tilsynsorganerne, skal omfatte

- a) en erklæring om finansielle resultater
- b) en sammenfattet udgiftsopgørelse
- c) en opgørelse over vedligeholdelsesudgifter
- d) en opgørelse over driftsudgifter
- e) en indtægtsopgørelse
- f) ledsagende noter, der uddyber og forklarer opgørelserne, hvor dette er relevant.

### **4. Andre spørgsmål**

I infrastrukturforvalternes tilfælde revideres de forskriftsmæssige regnskaber af en uafhængig revisor. Revisors erklæring vedlægges som bilag til de forskriftsmæssige regnskaber.

De forskriftsmæssige regnskaber skal indeholde driftsregnskaber og balancer og skal være afstemt med selskabets vedtægtsbestemte regnskaber, og der skal forelægges forklaringer for alle afstemte poster.







## **BILAG XI**

### **Del A**

#### **Ophævede direktiver med ændringer**

(jf. artikel 67)

Rådets direktiv 91/440/EØF  
(EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25)

Europa-Parlamentets og Rådets  
direktiv 2001/12/EF  
(EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1)

Europa-Parlamentets og Rådets  
direktiv 2004/51/EF  
(EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164)

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

Kun bilagets punkt B

Europa-Parlamentets og Rådets  
direktiv 2007/58/EF  
(EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44)

Kun artikel 1

Rådets direktiv 95/18/EF  
(EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70)

Europa-Parlamentets og Rådets  
direktiv 2001/13/EF  
(EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26)

Europa-Parlamentets og Rådets  
direktiv 2004/49/EF  
(EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)

Kun artikel 29

Europa-Parlamentets og Rådets  
direktiv 2001/14/EF  
(EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29)

Kommissionens beslutning 2002/844/EF  
(EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30)

Europa-Parlamentets og Rådets  
direktiv 2004/49/EF  
(EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44)

Kun artikel 30

Europa-Parlamentets og Rådets  
direktiv 2007/58/EF  
(EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44)

Kun artikel 2

## Del B

### Frister for gennemførelse i national ret (jf. artikel 67)

Direktiv	Frist for gennemførelse
91/440/EØF	1. januar 1993
95/18/EF	27. juni 1997
2001/12/EF	15. marts 2003
2001/13/EF	15. marts 2003
2001/14/EF	15. marts 2003
2004/49/EF	30. april 2006
2004/51/EF	31. december 2005
2006/103/EF	1. januar 2007
2007/58/EF	4. juni 2009



## BILAG XII

### SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Nærværende direktiv
Artikel 2, stk. 1	Artikel 1, stk. 1	Artikel 1, stk. 1, første afsnit	Artikel 1, stk. 1
		Artikel 1, stk. 2	Artikel 1, stk. 2
Artikel 2, stk. 2			Artikel 2, stk. 1
	Artikel 1, stk. 2		Artikel 2, stk. 2
		Artikel 1, stk. 3	Artikel 2, stk. 3
Artikel 2, stk. 3	Artikel 1, stk. 3	Artikel 1, stk. 4	Artikel 2, stk. 4
Artikel 2, stk. 4			Artikel 2, stk. 5
Artikel 3			Artikel 3, stk. 1 til 8
	Artikel 2, litra b) og c)		Artikel 3, stk. 9 og 10
		Artikel 2	Artikel 3, stk. 11 til 21
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5
Artikel 6, stk. 1 og 2			Artikel 6, stk. 1 og 2
Artikel 9, stk. 4			Artikel 6, stk. 3
Artikel 6, stk. 1, andet afsnit			Artikel 6, stk. 4
Artikel 6, stk. 3			Artikel 7, stk. 1
		Artikel 4, stk. 2, og artikel 14, stk. 2	Artikel 7, stk. 2
Artikel 7, stk. 1, 3 og 4			Artikel 8, stk. 1, 2 og 3
		Artikel 6, stk. 1	Artikel 8, stk. 4
Artikel 9, stk. 1 og 2			Artikel 9, stk. 1 og 2

Artikel 10, stk. 3 og 3a

Artikel 10, stk. 3b

Artikel 10, stk. 3c og 3e

Artikel 10, stk. 3f

Artikel 10b

Artikel 10, stk. 5

Artikel 3

Artikel 4, stk. 1 til 4

Artikel 5

Artikel 6

Artikel 7

Artikel 8

Artikel 9

Artikel 4, stk. 5

Artikel 10

Artikel 11

Artikel 15

Artikel 5

Artikel 1, stk. 1,  
andet afsnit

Artikel 3

Artikel 4, stk. 1 og  
stk. 3 til 6

Artikel 6, stk. 2 til 5

Artikel 10, stk. 1 og  
stk. 2, første, andet og  
tredje afsnit

Artikel 11, stk. 1, 2  
og 3

Artikel 11, stk. 4

Artikel 11, stk. 5 og 6

Artikel 12

Artikel 13

Artikel 14

Artikel 15

Artikel 16

Artikel 17, stk. 1 til 4

Artikel 18

Artikel 19

Artikel 20

Artikel 21

Artikel 22

Artikel 23, stk. 1

Artikel 23, stk. 2 og 3

Artikel 24

Artikel 25

Artikel 26

Artikel 27

Artikel 28

Artikel 29

Artikel 30

Artikel 7	Artikel 31
Artikel 8	Artikel 32
Artikel 9	Artikel 33
Artikel 10	Artikel 34
Artikel 11	Artikel 35
Artikel 12	Artikel 36
Artikel 13	Artikel 38
Artikel 14, stk. 1 og 3	Artikel 39
Artikel 15	Artikel 40
Artikel 16	Artikel 41
Artikel 17	Artikel 42
Artikel 18	Artikel 43
Artikel 19	Artikel 44
Artikel 20, stk. 1, 2 og 3	Artikel 45, stk. 1, 2 og 3
	Artikel 45, stk. 4
Artikel 20, stk. 4	Artikel 45, stk. 5
Artikel 21	Artikel 46
Artikel 22	Artikel 47
Artikel 23	Artikel 48
Artikel 24	Artikel 49
Artikel 25	Artikel 50
Artikel 26	Artikel 51
Artikel 27	Artikel 52
Artikel 28	Artikel 53
Artikel 29	Artikel 54
Artikel 30, stk. 1	Artikel 55

		Artikel 30, stk. 2	Artikel 56, stk. 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33, stk. 1, 2 og 3	Artikel 59
			Artikel 60
			Artikel 61
			Artikel 62
Artikel 11		Artikel 34	Artikel 63
Artikel 11a		Artikel 35, stk. 1, 2 og 3	Artikel 64
Artikel 10, stk. 9			Artikel 65
		Artikel 38	Artikel 66
			Artikel 67
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 68
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 69
			Bilag I
Bilag II		Bilag II	Bilag II
			Bilag III
			Bilag IV
	Bilag		Bilag V
		Bilag I	Bilag VI
			Bilag VII
			Bilag VIII
		Bilag III	Bilag IX
			Bilag X