

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2001/14/EG

av den 26 februari 2001

om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD
HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 22 november 2000, och

av följande skäl:

- (1) En närmare samordning av gemenskapens järnvägssektor är en grundläggande faktor för genomförandet av den gemensamma marknaden och för att nå målet om hållbar rörlighet.
- (2) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁵⁾ har järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag viss tillträdesrätt till internationell tågtrafik. Denna rätt innebär att järnvägsinfrastruktur kan användas av flera användare.
- (3) I rådets direktiv 95/19/EG av den 19 juni 1995 om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttag av infrastrukturavgifter ⁽⁶⁾ fastställs de övergripande principerna för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet.

⁽¹⁾ EGT C 321, 20.10.1998, s. 10, och EGT C 116 E, 26.4.2000, s. 40.

⁽²⁾ EGT C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ EGT C 57, 29.2.2000, s. 40.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 10 mars 1999 (EGT C 175, 21.6.1999, s. 120), bekräftat den 27 oktober 1999 (EGT C 154, 5.6.2000, s. 22), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 mars 2000 (EGT C 178, 27.6.2000, s. 28) och Europaparlamentets beslut av den 5 juli 2000 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 1 februari 2001 och rådets beslut av den 20 december 2000.

⁽⁵⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (se sidan 1 i detta nummer av EGT).

⁽⁶⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 75.

(4) Dessa två direktiv har inte hindrat en betydande variation när det gäller strukturen och nivån på infrastrukturavgifter och utformningen och varaktigheten av förfarandet för tilldelning av kapacitet.

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

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

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

(8) Åtgärder bör vidtas till förmån för en öppning av marknaden för att godstrafiken och i synnerhet de gränsöverskridande varutransporterna skall fungera effektivt.

(9) Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att tillåta köpare av järnvägstjänster att delta direkt i förfarandet för tilldelning av kapacitet.

(10) En vitalisering av den europeiska järnvägssektorn genom ökat tillträde till internationella godstransporter på det europeiska järnvägsnätet för godstransporter kräver rättvis intermodal konkurrens mellan järnvägar och landsvägar, i synnerhet så att skälig hänsyn tas till de olika externa effekterna. Lämpliga avgiftssystem för järnvägsinfrastruktur tillsammans med lämpliga avgiftssystem för annan transportinfrastruktur och konkurrenskraftiga operatörer kommer att skapa bästa möjliga balans mellan olika transportsätt.

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

- (12) Inom de ramar som fastställs av medlemsstaterna bör systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet uppmuntra järnvägsinfrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen.
- (13) Genom systemen för tilldelning av kapacitet bör järnvägsföretagen ges klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut.
- (14) För att ta hänsyn till användarnas, eller de potentiella användarnas, behov av infrastrukturkapacitet för att planera sin verksamhet, samt till kundernas och finansierarnas behov, är det viktigt att infrastrukturförvaltaren säkerställer att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som återspeglar behovet av att bibehålla och förbättra nivån på tjänsternas tillförlitlighet.
- (15) Det är önskvärt att ge järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren incitament att reducera driftsavbrott till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.
- (16) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör ta hänsyn till sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.
- (17) Det är viktigt att beakta verksamhetskraven för såväl sökande som för infrastrukturförvaltaren.
- (18) Det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt måste den sökandes rimliga krav tillgodoses.
- (19) Vid förfarandet för tilldelning av kapacitet måste det förhindras att önskemål från andra företag som innehar eller avser att inneha rätten att utnyttja infrastrukturen för att utveckla sin verksamhet begränsas på ett obefogat sätt.
- (20) Infrastrukturförvaltare bör tillåtas en viss grad av flexibilitet för att möjliggöra en effektivare användning av infrastrukturnätet.
- (21) I systemen för tilldelning av kapacitet och fastställande och uttag av avgifter kan hänsyn behöva tas till det faktum att olika delar i järnvägsinfrastrukturnätet har utformats med tanke på olika huvudanvändare.
- (22) Krav vid persontransporter kan ofta stå i konflikt med krav vid godstransporter. Krav som ställs vid persontransporter kan resultera i ett järnvägsnät som är dyrare att bygga och underhålla än ett som enbart är avsett för godstrafik. Den ökande skillnaden i hastighet mellan rullande materiel för gods- och persontrafik kan leda till en ökad konflikt mellan dessa två typer av trafik.
- (23) Olika användare och typer av användare kommer ofta att inverka olika på infrastrukturkapaciteten och olika verksamheters behov måste avvägas på rätt sätt.
- (24) Transporttjänster som tillhandahålls enligt avtal med en offentlig myndighet kan behöva omfattas av särskilda regler för att vara intressanta för användarna.
- (25) I systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet måste hänsyn tas till effekten av ökande infrastrukturkapacitetsutnyttjande och i sista hand kapacitetsbrist.
- (26) De olika tidsramarna för planering av trafikformerna gör att det bör säkerställas att även ansökningar om infrastrukturkapacitet som lämnas in efter tågplaneprocessen kan beaktas.
- (27) Användning av informationsteknik kan öka hastigheten och tillgängligheten i tågplaneprocessen och underlätta budgivningen om infrastrukturkapacitet; den kan också underlätta inrättandet av tåglägen som trafikerar mer än en infrastrukturförvaltares nät.
- (28) För att säkerställa ett optimalt resultat för järnvägsföretagen är det önskvärt att kräva en undersökning av hur infrastrukturkapacitet utnyttjas i de fall där det krävs en samordning av önskemålen om kapacitet för att tillgodose användarnas behov.
- (29) Med hänsyn till infrastrukturförvaltarnas monopolställning är det önskvärt att kräva en undersökning av tillgänglig infrastrukturkapacitet och metoder för att förstärka den, när användarnas önskemål inte kan tillgodoses vid förfarandet för tilldelning av kapacitet.
- (30) Brist på information om andra järnvägsföretags önskemål liksom om begränsningar inom systemet kan göra det svårt för järnvägsföretag att optimera sina ansökningar om infrastrukturkapacitet.
- (31) Det är viktigt att säkerställa en bättre samordning av tilldelningssystem för att göra järnvägen mer intressant för trafik som använder mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät och i synnerhet för internationell trafik.

- (32) Det är viktigt att minska den snedvridning av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller mellan transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.
- (33) Det är önskvärt att fastställa vilka delar av infrastruktur-tjänsterna som är väsentliga för att en operatör skall kunna tillhandahålla en tjänst och bör tillhandahållas som motprestation till lägsta möjliga tillträdesavgifter.
- (34) Investeringar i järnvägsinfrastruktur bör göras, och avgiftssystemen för infrastrukturen bör ge infrastruktur-förvaltare incitament att göra lämpliga investeringar där dessa är ekonomiskt lönsamma.
- (35) Alla avgiftssystem sänder ekonomiska signaler till användare. Det är viktigt att dessa signaler till järnvägsföretagen är samstämmiga, så att företagen kan fatta rationella beslut.
- (36) För att lämpliga och rättvisa nivåer för infrastrukturavgifter skall kunna fastställas behöver infrastruktur-förvaltare bokföra och fastställa värdet på sina tillgångar och ha en klar uppfattning om kostnadsfaktorerna i driften av infrastrukturen.
- (37) När beslut som rör transporter fattas bör hänsyn tas till externa kostnader.
- (38) Det är viktigt att säkerställa att avgifterna för internationell trafik tillåter att marknads behov tillgodoses av järnvägen. Följaktligen bör infrastrukturavgifterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
- (39) Den generella nivån på kostnadstäckningen via infrastrukturavgifter inverkar på hur höga statliga bidrag som behövs. Medlemsstaterna kan tänkas fordra olika nivåer av generell kostnadstäckning via avgifter bl.a. prishöjningar eller vinstuttag som marknaden kan bära samtidigt som kostnadstäckningen vägs mot den intermodala konkurrenskraften hos godstransporter med järnväg. I alla avgiftssystem är det dock önskvärt att möjliggöra att trafik som använder järnvägsnätet åtminstone kan täcka de extrakostnader som trafik på järnvägsnätet medför.
- (40) Järnvägsinfrastruktur är till sin natur ett monopol. Det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastruktur-förvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.
- (41) Det bör tas hänsyn till att investeringarna i infrastruktur och teknik under flera år har varit otillräckliga för att skapa förutsättningar för en reell utveckling av järnvägs-transporterna. Mot denna bakgrund är det därför lämpligt att genomföra lämpliga förbättringar, särskilt inom ramen för införandet av det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, bl.a. genom att de tillgängliga gemenskapsinstrumenten används, dock utan att redan fastställda prioriteringar åsidosätts.
- (42) Rabatter för järnvägsföretag måste motsvaras av faktiska administrativa kostnadsbesparingar. Rabatter kan också användas för att främja effektiv infrastruktur-användning.
- (43) Järnvägsföretag och infrastruktur-förvaltare bör ges incitament att minimera avbrott i trafik på järnvägsnätet.
- (44) Tilldelningen av kapacitet är förbunden med en kostnad för infrastruktur-förvaltaren och det bör krävas betalning för denna kostnad.
- (45) Det behövs åtgärder för att säkerställa kravet på att alla järnvägsföretag som har tillstånd enligt gemenskapslagstiftningen innehar ett lämpligt säkerhetsintyg innan de startar verksamhet på en medlemsstats territorium. Beviljandet av säkerhetsintyg måste följa gemenskapslagstiftningen.
- (46) Effektiv förvaltning och rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ett regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av dessa gemenskapsregler vilket också kan fungera som besvärsorgan, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol.
- (47) Särskilda åtgärder krävs för att beakta vissa medlemsstaters särskilda geopolitiska och geografiska situation på samma sätt som det krävs en särskild organisering av järnvägssektorn i flera medlemsstater samtidigt som den inre marknads integritet säkerställs.
- (48) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (49) I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen i artikel 5 i fördraget kan målen för detta direktiv, nämligen att samordna de ordningar i medlemsstaterna som reglerar tilldelningen av infrastrukturkapacitet och avgifterna för användningen av denna samt utfärdandet av säkerhetsintyg, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna med hänsyn till behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen och av att

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

beakta den tydliga internationella aspekt som är involverad i driften av viktiga delar av järnvägsnätet, och de kan därför, på grund av behovet av att samordna mellanstatliga åtgärder, bättre uppnås på gemenskapsnivå. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (50) Rådets förordning (EEG) nr 2830/77 av den 12 december 1977 om åtgärder som krävs för att göra järnvägsföretagens redovisningssystem och årsbokslut jämförbara⁽¹⁾, rådets förordning (EEG) nr 2183/78 av den 19 september 1978 om enhetliga principer för järnvägsföretags kostnadskalkyler⁽²⁾, rådets beslut 82/529/EEG av den 19 juli 1982 om prisbildningen för internationell godsbefordran på järnväg⁽³⁾, och rådets beslut 83/418/EEG av den 25 juli 1983 om järnvägarnas kommersiella självständighet vid driften av sin internationella person- och resgodsbefordran⁽⁴⁾ och direktiv 95/19/EG ersätts av detta direktiv och bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv gäller de principer och förfaranden som skall tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet.

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

⁽¹⁾ EGT L 334, 24.12.1977, s. 13. Förordningen senast ändrad genom 1994 års anslutningsakt.

⁽²⁾ EGT L 258, 21.9.1978, s. 1. Förordningen senast ändrad genom 1994 års anslutningsakt.

⁽³⁾ EGT L 234, 9.8.1982, s. 5. Beslutet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.

⁽⁴⁾ EGT L 237, 26.8.1983, s. 32. Beslutet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.

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

3. Medlemsstaterna får från detta direktivs tillämpningsområde undanta följande:

- a) Fristående lokala och regionala järnvägsnät för persontrafik.
- b) Järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik.
- c) Regionala järnvägsnät som utnyttjas för regional godstrafik utslutande av ett järnvägsföretag som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 91/440/EEG, till dess att en annan sökande ansöker om kapacitet på det järnvägsnätet.
- d) Privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

4. Transporter i form av pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom tunneln under Engelska kanalen omfattas inte av detta direktiv.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *tilldelning*: tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet av en infrastrukturförvaltare.
- b) *sökande*: ett järnvägsföretag och/eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag med tillstånd, och i medlemsstater som tillhandahåller en sådan möjlighet en annan fysisk och/eller juridisk person som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet, såsom till exempel myndigheter enligt rådets förordning (EEG) nr 1191/69⁽⁵⁾ och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, för att bedriva järnvägstrafik inom sina respektive territorier.
- c) *överbelastad infrastruktur*: en del av en infrastruktur där efterfrågan på infrastrukturkapacitet inte helt kan tillgodoses under vissa perioder ens efter en samordning av olika ansökningar om kapacitet.

⁽⁵⁾ Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikpakt på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 156, 28.6.1969, s. 1). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

- d) *kapacitetsförstärkningsplan*: en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som leder till att en del av infrastrukturen förklaras som "överbelastad infrastruktur".
- e) *samordning*: det förfarande genom vilket tilldelningsorganet och sökanden skall försöka finna en lösning på situationer där det finns konkurrerande ansökningar om infrastrukturkapacitet.
- f) *ramavtal*: en rättsligt bindande allmän överenskommelse på grundval av offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilken fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren eller tilldelningsorganet i förhållande till den infrastrukturkapacitet som skall tilldelas och de avgifter som skall tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanperiod.
- g) *infrastrukturkapacitet*: möjlighet att planera begärda tåglägen för en del av infrastrukturen under en viss period.
- h) *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur. Detta kan också innebära hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.
- i) *järnvägsnät*: hela den järnvägsinfrastruktur som ägs och/eller förvaltas av en infrastrukturförvaltare.
- j) *beskrivning av järnvägsnät*: en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgiftssystemen och för tilldelning av kapacitet. Den skall också innehålla annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.
- k) *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag med tillstånd enligt gällande gemenskapslagstiftning vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft. Detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
- l) *tågläge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att köra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss tidsperiod.
- m) *tågplan*: uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under den tid som tågplanen gäller.

Artikel 3

Beskrivning av järnvägsnätet

1. Infrastrukturförvaltaren skall efter samråd med berörda parter upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som kan erhållas till en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet.
2. Beskrivningen av järnvägsnätet skall ange vilken typ av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag. Den skall innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga I.
3. Beskrivningen av järnvägsnätet skall uppdateras regelbundet och ändras vid behov.
4. Beskrivningen av järnvägsnätet skall offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.

KAPITEL II

INFRASTRUKTURAVGIFTER

Artikel 4

Fastställande och uppbörd av avgifter

1. Medlemsstaterna skall fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440/EEG.

Med beaktande av det nämnda villkoret om förvaltningsmässigt oberoende skall medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera detta till infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltaren skall fastställa avgiften för utnyttjande av infrastruktur och ansvara för uppbörden av denna avgift.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, i juridisk mening och med avseende på organisation eller beslutsfattande, skall de uppgifter som beskrivs i detta kapitel och är av annat slag än uppbörd av avgifter utföras av ett avgiftsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag i juridisk mening och med avseende på organisation och beslutsfattande.

3. Infrastrukturförvaltarna skall samarbeta så att järnvägstrafiktjänster som utnyttjar mer än ett järnvägsnät blir effektiva. De skall särskilt verka för att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationella godstransporter med järnväg och effektivt utnyttjande av det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter. De får upprätta sådana gemensamma organisationer som är lämpliga för detta ändamål. Varje samarbete eller varje gemensam organisation skall vara bunden av reglerna i detta direktiv.

4. Med undantag för de speciella arrangemang som avses i artikel 8.2 skall infrastrukturförvaltarna säkerställa att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

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

6. Infrastrukturförvaltarna eller avgiftsorganen skall respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahållit.

Artikel 5

Tjänster

1. Järnvägsföretagen skall på en icke-diskriminerande grundval ha rätt till det minimipaket av tillträdestjänster och de bantillträdestjänster som beskrivs i bilaga II. Tillhandahållande av tjänster enligt punkt 2 i bilaga II skall tillhandahållas på ett icke-diskriminerande sätt och en begäran från ett järnvägsföretag får endast avslås om det finns praktiskt möjliga alternativ enligt marknadsvillkoren. Om tjänsterna inte tillhandahålls av en infrastrukturförvaltare skall tillhandahållaren av den "huvudsakliga infrastrukturen" göra alla rimliga ansträngningar för att underlätta tillhandahållandet av dessa tjänster.

2. Om infrastrukturförvaltaren erbjuder några av de tjänster som beskrivs som tilläggstjänster i punkt 3 i bilaga II skall dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag.

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

Artikel 6

Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Medlemsstaterna skall bestämma villkor, inklusive i förekommande fall krav på forskottsbetalning, för att under normala verksamhetsförhållanden och över en rimlig tidsperiod säkerställa balans i en infrastrukturförvaltares räkenskaper, så att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet och statlig finansiering åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen.

Utan att det påverkar ett eventuellt långsiktigt mål enligt vilket användarna skall täcka infrastrukturkostnaderna för alla trans-

portsätt på grundval av en intermodal rättvis och icke-diskriminerande konkurrens får en medlemsstat kräva att infrastrukturförvaltaren balanserar sin redovisning utan statlig finansiering, när järnvägstransporterna kan konkurrera med andra transportsätt, inom ramverket för avgifter enligt artiklarna 7 och 8.

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

3. Medlemsstaterna skall säkerställa genomförandet av bestämmelserna i punkt 2 antingen genom ett avtal mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren för en period på minst tre år varigenom den statliga finansieringen tilldelas, eller genom inrättandet av lämpliga kontrollåtgärder till vilka tillräckliga befogenheter är knutna.

4. Om det finns ett avtal skall kontraktsvillkoren och de betalningsvillkor som överenskommit för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren avtalas i förväg och gälla hela kontraktstiden.

5. Det skall fastställas en metod för hur kostnaderna skall fördelas. Medlemsstaterna får kräva godkännande i förväg. Metoden bör uppdateras med jämna mellanrum till bästa internationella praxis.

Artikel 7

Principer för fastställande och uttag av avgifter

1. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur skall betalas till infrastrukturförvaltaren och användas för att finansiera dennes verksamhet.

2. Medlemsstaterna kan kräva att infrastrukturförvaltaren tillhandahåller all nödvändig information om de avgifter som tas ut. Infrastrukturförvaltaren måste i detta avseende kunna motivera att de avgifter för infrastrukturen som varje operatör verkligen faktureras enligt artiklarna 4–12 överensstämmer med de metoder, regler och i tillämpliga fall nivåer som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 4 eller 5 eller artikel 8 skall avgiften för minimipaketet och bantillträdestjänsterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

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

5. Infrastrukturavgiften får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften av tåg förorsakar. En sådan ändring skall differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

Uttag av miljökostnader som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren får ske endast under förutsättning att sådana uttag på jämförbar nivå görs också för konkurrerande transportsätt.

Om det inte finns någon jämförbar nivå för fastställande och uttag av miljökostnader för andra konkurrerande transportsätt får sådana ändringar inte resultera i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren. Om en jämförbar nivå för fastställande och uttag av miljökostnader har införts för järnväg och konkurrerande transportsätt och detta leder till extra intäkter skall medlemsstaterna besluta hur dessa intäkter skall användas.

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

7. Det tillhandahållande av tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II skall inte omfattas av denna artikel. Utan att det nämnda åsidosätts skall järnvägstrafikens konkurrenssituation beaktas vid fastställandet av priser för de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.

8. Om de tjänster som i punkterna 3 och 4 i bilaga II anges som tilläggstjänster eller extra tjänster endast tillhandahålls av en leverantör skall den avgift som tas ut för denna tjänst relateras till kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, beräknat på grundval av det faktiska utnyttjandet.

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

Artikel 8

Undantag från principerna för avgifter

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

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

2. För särskilda investeringsprojekt, i framtiden, eller som har avslutats senast 15 år före ikraftträdandet av detta direktiv, får infrastrukturförvaltaren fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten och/eller kostnadseffektiviteten och annars inte skulle kunna företas eller ha företagits. En sådan avgiftsordning får även inbegripa överenskomelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar.

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

4. Om en infrastrukturförvaltare har för avsikt att ändra de grunddrag i avgiftssystemet som avses i punkt 1 skall han offentliggöra detta senast tre månader i förväg.

Artikel 9

Rabatter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82, 86 och 87 i fördraget, och trots vad som sägs i artikel 7.3 i detta direktiv, skall varje rabatt på de avgifter som infrastrukturförvaltaren debiterar järnvägsföretag för en tjänst vara förenlig med de villkor som anges i den här artikeln.

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

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

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

5. Likartade rabattsystem skall tillämpas för likartade tjänster.

Artikel 10

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

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

2. Om en operatör som får ersättning har ensamrätt, skall ersättningen åtföljas av jämförbara förmåner till användarna.

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

4. Medlemsstaterna skall säkerställa att ett sådant system är förenligt med bestämmelserna i artiklarna 73, 87 och 88 i fördraget.

Artikel 11

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

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

2. Grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning skall tillämpas för hela järnvägsnätet.

Artikel 12

Bokningsavgifter

Infrastrukturförvaltarna får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är begärd men inte utnyttjad. Denna avgift skall främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten.

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

KAPITEL III

TILDELNING AV INFRASTRUKTURKAPACITET

Artikel 13

Rätt till kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet skall tilldelas av en infrastrukturförvaltare och sådan infrastrukturkapacitet som tilldelats en sökande får av mottagaren inte överlätas till ett annat företag eller för en annan verksamhet.

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

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

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

En infrastrukturförvaltare och en sökande får sluta ett ramavtal på det sätt som anges i artikel 17 för utnyttjande av kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplanperiod.

3. Definitionen av infrastrukturförvaltares och sökandes rättigheter och skyldigheter i fråga om varje tilldelning av kapacitet skall fastställas i avtal eller lagstiftning.

Artikel 14

Tilldelning av kapacitet

1. Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet samtidigt som det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440/EEG respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet skall fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförandet. Han skall särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med gemenskapslagstiftningen.

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

3. Infrastrukturförvaltarna och tilldelningsorganen skall respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som tillhandahålls dem.

Artikel 15

Samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät

1. Infrastrukturförvaltarna skall samarbeta för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. De skall organisera tågslägen för internationell trafik, särskilt inom ramen för det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter. De skall införa lämpliga förfaranden för att göra detta möjligt. Dessa förfaranden skall följa reglerna i detta direktiv.

Det förfarande som införts för att samordna tilldelning av infrastrukturkapacitet på internationell nivå innefattar företrädare för infrastrukturförvaltare för alla järnvägsinfrastruktursystem vars beslut om tilldelning berör mer än en annan infrastrukturförvaltare. Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare utanför gemenskapen kan innefattas i dessa förfaranden. Kommissionen skall informeras och bjudas in att närvara som observatör.

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

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

4. Infrastrukturförvaltare skall inom ramen för det samarbete som avses i punkt 1 bedöma behovet av och vid behov föreslå och organisera tågslägen för internationell trafik för att underlätta godstrafik som är föremål för en sådan ansökan som avses i artikel 23.

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

Artikel 16

Sökande

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet får göras av järnvägsföretag och deras internationella sammanslutningar och, i de medlemsstater som tillåter det, av övriga sökande som motsvarar definitionen i artikel 2 b. Medlemsstaterna får också tillåta andra sökande att ansöka om infrastrukturkapacitet inom sina territorier.

2. Infrastrukturförvaltaren kan ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. Sådana krav skall vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. Dessa krav skall offentliggöras som en del av principerna för tilldelning i beskrivningen av järnvägsnätet och meddelas kommissionen.

3. Kraven i punkt 2 får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå, som skall stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att ansöka om infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

Artikel 17

Ramavtal

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82 och 86 i fördraget får ett ramavtal ingås med en sökande. I ett sådant ramavtal anges de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplanepериод. Ett ramavtal skall inte i detalj ange ett tågsläge utan bör vara utformat på ett sådant sätt att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. En medlemsstat får begära förhandsgodkännande av ett sådant ramavtal från det regleringsorgan som avses i artikel 30 i detta direktiv.

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

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

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

5. Ramavtal skall i princip gälla under en period om fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år skall vara motiverade med hänsyn till att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

En längre period än tio år är möjlig endast i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal.

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

Artikel 18

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren skall iaktta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i bilaga III.
2. Infrastrukturförvaltarna skall komma överens med andra berörda infrastrukturförvaltare om vilka tåglägen för internationell trafik som skall ingå i tågplanen, innan samråd om utkastet till tågplan inleds. Anpassningar skall endast göras om det är absolut nödvändigt.

Artikel 19

Ansökan

1. Sökande får, på grundval av offentlighets- eller privaträttsliga bestämmelser, ansöka hos infrastrukturförvaltaren om ett avtal som ger rätt att använda järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i kapitel II.
2. För ansökningar som gäller tågplanen skall de tidsfrister som anges i bilaga III iaktas.
3. En sökande som är avtalspart i ett ramavtal skall ansöka i enlighet med det avtalet.
4. Sökande får ansöka om infrastrukturkapacitet som avser mer än ett järnvägsnät genom att inge en ansökan till en infrastrukturförvaltare. Den infrastrukturförvaltaren skall sedan tillåtas att på den sökandes vägnar begära kapacitet hos de övriga berörda infrastrukturförvaltarna.
5. Infrastrukturförvaltarna skall säkerställa att sökande som begär infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät kan ansöka direkt till vilket gemensamt organ som helst som infrastrukturförvaltarna eventuellt upprättar.

Artikel 20

Tågplanprocess

1. Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, inklusive sådana ansökningar om tåglägen som avser mer än

ett järnvägsnät, och i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökanden, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.

2. Infrastrukturförvaltaren får prioritera särskilda tjänster i tågplane- och samordningsprocessen, men endast i enlighet med artiklarna 22 och 24.

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

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

Artikel 21

Samordningsprocess

1. Om intressekonflikter uppstår under den tågplaneprocess som avses i artikel 20 skall infrastrukturförvaltaren genom en samordning av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål.
2. Om det uppstår en situation som kräver samordning skall infrastrukturförvaltaren inom rimliga gränser ha rätt att föreslå en annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts.
3. Infrastrukturförvaltaren skall sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande uppnå en lösning på eventuella konflikter.
4. De principer som styr samordningsprocessen skall anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Dessa skall särskilt spegla svårigheterna med att skapa tåglägen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare.
5. Om ansökningar om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses utan samordning skall infrastrukturförvaltaren sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar genom en samordning.

6. Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och bestämmelserna i artikel 30 åsidosätts, skall i sådana fall där tvister uppstår i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet en metod för tvistlösning finnas tillgänglig för att lösa tvisten skyndsamt. Om denna metod tillämpas, skall ett beslut nås inom tio arbetsdagar.

Artikel 22

Överbelastad infrastruktur

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

2. Om infrastruktur har förklarats som överbelastad skall infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 25, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 26 redan håller på att genomföras.

3. Om avgifter enligt artikel 7.4 inte har tagits ut eller givit ett tillfredsställande resultat och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad får infrastrukturförvaltaren dessutom använda prioriteringskriterier för att tilldela infrastrukturkapacitet.

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

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

Medlemsstaterna kan i förekommande fall garantera infrastrukturförvaltaren en ersättning som motsvarar en eventuell inkomstförlust som sammanhänger med behovet att tilldela vissa tjänster en bestämd kapacitet i enlighet med föregående stycke. Detta skall även innefatta att hänsyn tas till effekterna av sådan icke-tilldelning av kapacitet i andra medlemsstater.

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

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

Artikel 23

Ad hoc-ansökningar

1. Infrastrukturförvaltaren skall besvara ad hoc-ansökningar om enskilda tåglägen så fort som möjligt och under alla

omständigheter inom högst fem arbetsdagar. Information om reservkapacitet skall göras tillgänglig för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.

2. Infrastrukturförvaltarna skall vid behov göra en uppskattning av behovet av reservkapacitet som skall finnas tillgänglig inom ramen för den slutligt fastställda tågplanen för att göra det möjligt för dem att snabbt besvara förväntade ad hoc-ansökningar om kapacitet. Detta skall även gälla vid fall av överbelastad infrastruktur.

Artikel 24

Särskild infrastruktur

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

2. Om det finns lämpliga alternativa järnvägslinjer får infrastrukturförvaltaren efter samråd med berörda parter reservera särskild infrastruktur för att användas för bestämda typer av trafik. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82 och 86 i fördraget får infrastrukturförvaltaren i sådana fall prioritera denna typ av trafik vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Att infrastrukturen reserverats för ett visst ändamål skall inte hindra andra typer av trafik från att använda sådan infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och om den rullande materielen har de tekniska egenskaper som är nödvändiga för att bedriva verksamhet på järnvägslinjen.

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

Artikel 25

Kapacitetsanalys

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

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

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

Artikel 27

Artikel 26

Kapacitetsförstärkningsplan

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

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

Den skall ange

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

Den skall också, på grundval av en kostnadsnyttoanalys för de möjliga åtgärder som angivits, avgöra vilka åtgärder som skall vidtas för en infrastrukturkapacitetsförstärkning inbegripet en tidsplan för genomförande av åtgärderna.

Planen kan bli underkastad medlemsstatens förhandsgodkännande.

3. En infrastrukturförvaltare skall upphöra att ta ut varje avgift som debiteras för den aktuella infrastrukturen enligt artikel 7.4

- a) om han inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan, eller
- b) om han inte lyckas genomföra den handlingsplan som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

Infrastrukturförvaltaren får emellertid, med förbehåll för det regleringsorgan som avses i artikel 30 godkännande, fortsätta att ta ut dessa avgifter om

- a) kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför hans kontroll, eller
- b) de alternativ som står till buds inte är ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

Utnyttjande av tåglägen

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

2. En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet ange enligt vilka villkor hänsyn kommer att tas till tidigare utnyttjandegrad av tåglägen, när prioriteringar görs vid tilldelningsförfarandet.

Artikel 28

Infrastrukturkapacitet för planerat underhåll

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten skall inges under tågplanprocessen.

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

Artikel 29

Särskilda åtgärder som skall vidtas i händelse av störningar

1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor skall infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen. I detta syfte skall infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla offentliga organ som skall informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken.

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

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får han begära att järnvägsföretagen ger honom tillgång till de resurser som han anser vara mest lämpliga för att återställa den normala situationen så snart som möjligt.

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

KAPITEL IV

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 30

Regleringsorgan

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 21.6 skall medlemsstaterna upprätta ett regleringsorgan. Detta organ, som kan vara det ministerium som ansvarar för transport eller något annat organ, skall i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, juridisk struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Organet skall i sin verksamhet följa de principer som anges i den här artikeln enligt vilka överklagande- och tillsynsfunktionen kan förläggas till olika organ.

2. En sökande skall kunna överklaga till regleringsorganet om han anser att han har blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget om

- a) beskrivning av järnvägsnätet,
- b) kriterier i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- d) avgiftssystemet,
- e) nivå eller struktur i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) säkerhetsintyg, efterlevnad och övervakning av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

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

4. Regleringsorganet skall ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten och denna information skall lämnas in utan onödigt dröjsmål.

5. Regleringsorganet skall fatta beslut om varje klagomål och vidta åtgärder för att avhjälpa en situation inom högst två månader efter det att all information lämnats in.

Trots vad som sägs i punkt 6 skall ett beslut av regleringsorganet vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet.

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

6. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol.

Artikel 31

Samarbete mellan regleringsorganen

De nationella regleringsorganen skall utbyta information om sitt arbete och om principerna och rutinerna för sina beslut för att i hela gemenskapen samordna sina principer för beslutsfattande. Kommissionen skall stödja dem i detta arbete.

Artikel 32

Säkerhetsintyg

1. Bestämmelser om säkerhetsintyg för järnvägsföretag som är eller kommer att vara etablerade i gemenskapen, och för de internationella sammanslutningar som de bildar skall överensstämma med denna artikel.

2. Medlemsstaterna skall för sina respektive territorier föreskriva att ett säkerhetsintyg som fastställer järnvägsföretagets säkerhetskrav lämnas in för att garantera säker trafik på de berörda järnvägslinjerna.

3. För att få ett säkerhetsintyg skall järnvägsföretaget följa föreskrifterna i den nationella lagstiftningen, som skall vara förenliga med gemenskapslagstiftningen och tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, och som skall ange de tekniska och driftsmässiga krav som är specifika för järnvägstrafiken samt de säkerhetskrav som gäller för personal, rullande materiel och företagets interna organisation.

Företaget skall särskilt kunna styrka att den personal som det har i sin tjänst för att köra och följa med tågen har den utbildning som behövs för att följa de trafikbestämmelser som infrastrukturförvaltaren tillämpar och för att kunna uppfylla de säkerhetskrav som ställs upp när det gäller tågrörelser.

Järnvägsföretaget skall styrka att den rullande materiel som ingår i dessa tåg har godkänts av den offentliga myndigheten eller av infrastrukturförvaltaren och kontrollerats i enlighet med de regler för driften som gäller för den använda infrastrukturen. Säkerhetsintyget skall utfärdas av det organ som för detta ändamål utsetts av den medlemsstat i vilken den använda infrastrukturen är belägen.

Artikel 33

Undantag

1. Under en period om fem år från och med den 15 mars 2003 gäller följande för följande medlemsstater:

- Irland, i egenskap av en medlemsstat på en ö med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat;
- Förenade kungariket, för vilket det i fråga om Nordirland råder samma förhållande; och
- Grekland, som är en medlemsstat utan direkta järnvägsförbindelser med någon annan medlemsstat:

behöver inte tillämpa kraven i

- a) artiklarna 3, 4.2, 13, 14, 17, 21.4, 21.6, 22, 24.3, 25–28 och 30 under förutsättning att beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande och uttag av avgifter kan överklagas, när ett järnvägsföretag begär detta skriftligt, inför ett oberoende organ som skall fatta ett beslut inom två månader efter det att all relevant information lagts fram och vars beslut skall kunna överklagas i domstol; och
- b) artikel 32 när det gäller järnvägstransporter som inte omfattas av artikel 10 i förordning 91/440/EEG.

2. Om emellertid

- a) mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 4 i direktiv 95/18/EG, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från Irland, Nordirland eller Grekland, kommer beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag att fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2, eller
- b) ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland, Nordirland eller Grekland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium (i fråga om Irland eller Förenade kungariket, med avseende på Nordirland eller i fråga om båda dessa stater, en annan medlemsstat utanför deras territorium), skall undantaget i punkt 1 inte gälla.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i punkt a och som antagits i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2 eller meddelande om den formella ansökan som avses i punkt b skall den eller de berörda medlemsstaterna (Ir-

land, Förenade kungariket, med avseende på Nordirland, eller Grekland) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har ett sådant undantag ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag skall motiveras. Kommissionen skall behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2. Det nämnda rådgivande förfarandet skall tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

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

4. Luxemburg, som är en medlemsstat med ett relativt litet järnvägsnät, behöver inte förrän den 31 augusti 2004 tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artiklarna 4 och 14 i den mån medlemsstaterna i dessa åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i de artiklarna.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 34

Genomförandebestämmelser

1. Medlemsstaterna får göra kommissionen uppmärksam på alla frågor som rör genomförandet av detta direktiv. Lämpliga beslut skall antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2.

2. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i ett särskilt fall granska tillämpning och efterlevnad av bestämmelser som rör avgifter, tilldelning av kapacitet och säkerhetsintyg, och inom två månader efter mottagandet av en sådan begäran, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 35.2, besluta om dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen. Kommissionen skall meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna.

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

3. De ändringar som krävs för att anpassa bilagorna skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 35.3.

Artikel 35

Kommittéförfaranden

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 36

Rapport

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

Artikel 37

Upphävande

Förordning (EEG) nr 2830/77, förordning (EEG) nr 2183/78, beslut 82/529/EEG, beslut 83/418/EEG och direktiv 95/19/EG upphävs härmed.

Artikel 38

Genomförande

Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 15 mars 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 39

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 40

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 26 februari 2001.

På Europaparlamentets vägnar

N. FONTAINE

Ordförande

På rådets vägnar

A. LINDH

Ordförande

BILAGA I

Innehåll i beskrivningen av järnvägsnätet

Följande information skall ingå i den beskrivning av järnvägsnätet som nämns i artikel 3:

1. Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillgång till och villkoren för att få tillträde till denna.
2. Ett avsnitt om principerna för avgifter och taxor. Här skall finnas tillämpliga uppgifter om avgiftssystemet och tillräcklig information om de avgifter som gäller för de tjänster som finns förtecknade i bilaga II och som tillhandahålls av endast en leverantör. I detta avsnitt skall närmare anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall skalor som används för tillämpningen av artikel 7.4 och 7.5 samt artiklarna 8 och 9. Det skall innehålla information om redan beslutade eller förberedda avgiftsändringar.
3. Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. I detta skall anges de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillgång till och alla eventuella begränsningar i fråga om dess utnyttjande, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Detta avsnitt skall också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstilldelningsförfarandet. Det skall innehålla de speciella kriterier som används vid tilldelningen, särskilt följande:
 - a) De förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.
 - b) De krav som ställs på sökande.
 - c) Tidsramar för ansöknings- och tilldelningsförfaranden.
 - d) De principer som gäller för samordningsprocessen.
 - e) De förfaranden och kriterier som skall användas om infrastruktur är överbelastad.
 - f) Närmare upplysningar om begränsning av infrastrukturutnyttjande.
 - g) Under vilka villkor hänsyn tas till tidigare utnyttjandegrad av kapacitet vid beslut om prioriteringar i tilldelningsförfarandet.

I detta avsnitt skall närmare anges vilka åtgärder som vidtagits för att säkerställa en ändamålsenlig handläggning av godstrafik, internationell trafik och ad hoc-ansökningar.

BILAGA II

Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen

1. Minimipaket av tillträdestjänster skall omfatta följande:
 - a) Behandling av ansökningar om infrastrukturkapacitet.
 - b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.
 - c) Användning av växlar och övergångsspår i tågspår.
 - d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.
 - e) All övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.
 2. Som bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster räknas följande:
 - a) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.
 - b) Bränsledepåer.
 - c) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter.
 - d) Godsterminaler.
 - e) Rangerbangårdar.
 - f) Tågbildningsmöjligheter.
 - g) Sidospår för uppställning.
 - h) Underhålls- och andra tekniska anläggningar.
 3. Följande tjänster får räknas som tilläggstjänster:
 - a) Drivmotorström.
 - b) Uppvärmning före avgång av persontåg.
 - c) Bränsleförsörjning, växling och alla andra tjänster som tillhandahålls vid ovan nämnda faciliteter för tillträdestjänster.
 - d) Skräddarsydda kontrakt för
 - kontroll av transport av farligt gods,
 - assistans för drift av icke-standardtåg.
 4. Följande tjänster får räknas som extra tjänster:
 - a) Tillträde till telekommunikationsnät.
 - b) Tillhandahållande av extra information.
 - c) Teknisk kontroll av rullande materiel.
-

*BILAGA III***Tidsplan för tilldelningsförfarandet**

1. Tågplanen skall upprättas en gång per kalenderår.
 2. Ändring av den gällande tågplanen skall ske vid midnatt den sista lördagen i maj. Om en ändring eller justering genomförs efter sommaren skall detta ske vid midnatt den sista lördagen i september varje år och vid sådana andra tidpunkter mellan dessa datum som behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om olika datum och i så fall skall kommissionen informeras om detta.
 3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som skall införas i tågplanen får inte infalla tidigare än 12 månader innan planen börjar gälla.
 4. Senast 11 månader innan tågplanen börjar gälla skall infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta tilldelningsorgan i enlighet med artikel 15. Infrastrukturförvaltarna skall säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de senare processerna.
 5. Senast fyra månader efter det att tidsfristen för budgivning från sökande löpt ut skall infrastrukturförvaltaren utarbeta ett utkast till tågplan.
-