



Bruxelles, den 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

(EØS-relevant tekst)

{ SWD(2013) 10 final}
{ SWD(2013) 11 final}
{ SWD(2013) 12 final}
{ SWD(2013) 13 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

I sin 2011-hvidbog om transportpolitik, der blev vedtaget den 28. marts 2011¹, fremlagde Kommissionen sin vision for et fælles europæisk jernbaneområde med et indre jernbanemarked, hvor europæiske jernbanevirksomheder kan udbyde tjenester uden unødvendige tekniske og administrative hindringer.

I flere politiske initiativer er det blevet erkendt, at jernbaneinfrastrukturens potentiale udgør rygraden i det indre marked og er en drivkraft for bæredygtig vækst. I Det Europæiske Råds konklusioner fra januar 2012 fremhæves vigtigheden af at frigøre det vækstskabende potentiale i et fuldt integreret indre marked, herunder foranstaltninger i forbindelse med netværksindustrier. I Kommissionens meddelelse om stabilitet, vækst og beskæftigelse, der blev vedtaget den 30. maj 2012, understreges det, at det er vigtigt yderligere at reducere de forskriftsmæssige byrder og hindringer for adgang til jernbanesektoren. Kommissionen meddelelse om styrkelse af styringen af det indre marked, der blev vedtaget den 8. juni 2012², understregede også transportsektorens betydning.

Samtidig har Kommissionen for den næste flerårige finansielle ramme for perioden 2014-2020 foreslået at skabe "Connecting Europe-faciliteten" (CEF) og afsætte 31,7 mia. EUR til transportinfrastruktur ud af det samlede beløb på 50 mia. EUR.

I de seneste ti år har tre lovgivningsmæssige "jernbanepakker" gradvis åbnet de nationale markeder og gjort jernbanerne mere konkurrencedygtige og interoperable på EU-plan. Trods den betydelige udvikling i gældende EU-ret er jernbanernes andel af transporten inden for EU fortsat beskeden. Dette forslag fokuserer på de resterende hindringer, der hæmmer jernbanemarkedernes effektivitet.

1.1. Problemer, som skal løses

De resterende hindringer har først og fremmest relation til adgangen til markedet for indenlandsk passagertransport. I mange medlemsstater er disse markeder lukket for konkurrence, hvilket ikke kun begrænser deres udvikling, men også skaber forskelle mellem de medlemsstater, der har åbnet deres markeder, og dem, der ikke har.

Hovedparten af de indenlandske passagertransporttjenester kan ikke varetages på et kommercielt grundlag alene og kræver støtte fra staten. De udføres inden for rammerne af kontrakter om offentlig tjeneste. Derfor behandler denne lovgivningspakke også spørgsmålet om konkurrence om kontrakter om offentlig tjeneste og andre punkter som f.eks. disponibiliteten af rullende materiel for potentielle tilbudsgivere til disse kontrakter og integrerede køreplans- og billetsystemer, når dette er til fordel for passagererne.

Et andet sæt problemer, der forhindrer jernbanemarkedet i at udvikle sit fulde potentiale, vedrører infrastrukturforvalternes forvaltning. Da infrastrukturforvaltere er naturlige monopoler, reagerer de ikke altid på markedets og brugernes behov, og derved hæmmes sektorens præstationer som helhed. I en række medlemsstater kan infrastrukturforvalterne ikke udføre deres opgaver, fordi deres funktioner er splittet op mellem forskellige organer.

¹ Hvidbog: En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem; KOM(2011) 144.

² Bedre forvaltning af det indre marked; COM(2012) 259.

Dertil kommer, at de nuværende retlige rammer ikke har bidraget til at forbedre det grænseoverskridende samarbejde mellem infrastrukturforvalterne.

En række hindringer for markedsadgang skyldes desuden situationer, hvor infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed indgår i samme integrerede struktur. I et sådant tilfælde står infrastrukturforvalterne over for en interessekonflikt, da de skal tage hensyn til forretningsinteresserne hos den integrerede struktur og dens transportdatterselskaber og dermed har et incitament til at diskriminere i forbindelse med tilståelse af adgang til infrastruktur.

Endelig gør integrerede strukturer det meget vanskeligere at håndhæve den regnskabsmæssige adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed. Tilsynsmyndighederne finder det vanskeligt at spore finansielle strømme mellem de forskellige datterselskaber og holdingselskabet i en integreret struktur. Regnskabsmæssige værktøjer gør det muligt kunstigt at øge eller mindske de respektive datterselskabers resultater. Krydssubsidiering og overførsel af infrastrukturmidler til konkurrencemæssige aktiviteter udgør en alvorlig adgangshindring for nye operatører, som ikke har mulighed for at råde over sådanne midler. Krydssubsidiering kan også indebære statsstøtte til konkurrencemæssige aktiviteter.

1.2. Generelle mål

Hovedformålet med EU's transportpolitik er at oprette et indre marked ved hjælp af en høj grad af konkurrence og en harmonisk, afbalanceret og bæredygtig udvikling af økonomiske aktiviteter. I hvidbogen fra 2011 blev det fremført, at jernbanerne bør tegne sig for størstedelen af al mellemdistance-passagertransport senest i 2050. Dette modalskift vil bidrage til at nedbringe drivhusgasemissionerne med 20 %, som det er fastsat i Europa 2020-dagsordenen for intelligent, bæredygtig og innovativ vækst³. Det blev i hvidbogen konkluderet, at det ikke er muligt at opnå større ændringer på transportområdet, medmindre en sådan indsats understøttes af passende infrastruktur og en mere intelligent tilgang til at bruge det.

Det overordnede mål med den fjerde jernbanepakke er at forbedre jernbanetjenesternes kvalitet og effektivitet ved at fjerne resterende retlige, institutionelle og tekniske hindringer og fremme jernbanesektorens præstationer og konkurrenceevne med henblik på at videreudvikle det fælles europæiske jernbaneområde.

1.3. Specifikke mål

Dette forslag indeholder også bestemmelser med følgende formål:

a) Åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane med sigte på at intensivere konkurrencepresset på de indenlandske jernbanemarkeder, således at der opnås flere og bedre passagertjenester. Disse forslag skal ses sammen med de foreslåede ændringer af forordning (EF) nr. 1370/2007/EF (forpligtelser til offentlig tjeneste) og i denne sammenhæng fokusere på at øge effektiviteten af den offentlige finansiering af passagertransporttjenester.

b) Styrkelse af infrastrukturforvalterens forvaltning med henblik på at sikre lige adgang til infrastrukturen. Dette bør opnås ved at fjerne interessekonflikter, der påvirker infrastrukturforvalterens beslutninger vedrørende markedsadgang, og afskaffe den mulighed

³ Meddelelse fra Kommissionen: Europa 2020: En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst, KOM(2010) 2020.

for krydssubsidiering, som findes i integrerede strukturer. Forslaget tager også sigte på at sikre, at alle infrastrukturforvalters funktioner forvaltes på en konsekvent måde. Endelig tager forslaget sigte på at styrke koordinationen mellem infrastrukturforvalterne og jernbaneoperatørerne for bedre at imødekomme markedsbhøvene og styrke det grænseoverskridende samarbejde mellem infrastrukturforvalterne.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Til støtte for Kommissionens udarbejdelse af konsekvensanalysen fik en ekstern konsulent til opgave at foretage en undersøgelse og gennemføre en målrettet høring. Undersøgelsen blev iværksat i december 2011, og den endelige rapport blev afleveret i december 2012.

Med henblik på at indsamle synspunkter fra de interesserede parter foretrak man forskellige målrettede høringsmetoder frem for en åben høring. Mellem den 1. marts og den 16. april 2012 blev der sendt skræddersyede spørgeskemaer til 427 jernbanerelaterede interesseparter (jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, transportministerier, sikkerhedsmyndigheder, andre ministerier, repræsentative organer, arbejdstagerorganisationer osv.). Svarprocenten var 40 %. Der blev indsamlet synspunkter fra passagerer gennem en Eurobarometer-undersøgelse, som omfattede 25 000 borgere jævnt fordelt over de 25 medlemsstater, der har jernbaner. Regionsudvalgets netværk blev brugt til at nå ud til lokale og regionale myndigheder, og sektordialogudvalget for jernbaner er også blevet hørt.

Disse høringer blev suppleret af en høring, der blev afholdt den 29. maj 2012 (med omkring 85 deltagere), en konference med ca. 420 deltagere den 24. september 2012 og interviews med specifikke interesseparter i løbet af 2012. Kommissionens tjenestegrene havde et møde med repræsentanter fra Fællesskabet af De Europæiske Jernbaner, European Passenger Transport Operators (EPTO), European Transport Workers' Federation (EFT), European Passengers' Federation (EPF), European Rail Infrastructure Managers (EIM) og UITP – den internationale sammenslutning for kollektiv trafik. Der blev aflagt besøg og afholdt personlige interviews med interesserede parter i Italien, Frankrig, Tyskland, Nederlandene, Polen, Ungarn, Sverige og Det Forenede Kongerige.

Hovedparten af de interesserede parter var under den målrettede høring enige om, at jernbanetjenesternes kvalitet og sektorens konkurrenceevne i EU var påvirket af forskellige adgangshindringer for jernbanevirksomheder. 69 % mente, at forskellig fortolkning af lovgivningen var et problem. Begrænsninger i infrastrukturkapaciteten blev anset for at være den vigtigste adgangshindring for jernbanevirksomheder (anført af 83 %).

Resultatet af høringen viste, at meningerne er stærkt delte for så vidt angår hensigtsmæssigheden af løsninger, som skal sikre en uafhængig og effektiv forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Et stort flertal af transportministerier, konkurrencemyndigheder, tilsynsorganer, uafhængige infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, passagerer og speditørorganisationer gik ind for en fuldstændig adskillelse, som ville sikre fuld gennemsigtighed og lige vilkår for alle operatører. Derimod henviste holdingselskaber, infrastrukturforvaltere, der afhænger af sådanne holdingselskaber, og arbejdstagerrepræsentanter til videnskabelig litteratur, som fremhæver ulemperne ved en sådan adskillelse, f.eks. højere transaktionsomkostninger og risiko for ineffektivitet i forbindelse med afbrydelser. Disse interesseparter mente, at det var tilstrækkeligt at styrke det forskriftsmæssige tilsyn for at løse problemerne. 64 % af respondenterne støttede idéen om at oprette et specifikt organ bestående af repræsentanter for alle infrastrukturbrugerne for at sikre, at der tages hensyn til interesserne på en ikke-diskriminerende måde.

Under høringsprocessen valgte Kommissionen en proaktiv tilgang for at tilskynde interesseparterne til at deltage. Da alle relevante parter fik lejlighed til at fremsætte deres synspunkter, blev Kommissionens minimumsstandards for høring opfyldt.

På grundlag af ovennævnte eksterne undersøgelser og konklusionerne fra høringen af de interesserede parter fremlagde Kommissionen en kvantitativ og kvalitativ vurdering af virkningerne af de foreslåede foranstaltninger. I denne vurdering undersøgte man de alternative muligheder for nye foranstaltninger, der tager sigte på at modernisere de eksisterende regler.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

3.1. Definition af infrastrukturforvalteren (artikel 3, stk. 2)

I præciseringen beskrives alle de under infrastrukturforvaltningen relevante funktioner, der skal udføres af infrastrukturforvalteren, således at det sikres, at alle disse funktioner varetages på en konsekvent måde. Muligheden i den nuværende tekst for, at infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan tildeles forskellige organer eller virksomheder, afskaffes. Desuden præciseres betydningen af de forskellige funktioner under infrastrukturforvaltning.

3.2. Definition af international passagertransport (artikel 3, nr. 5)

I artikel 3, nr. 5, defineres international passagertransport. Med åbningen af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane sondres der ikke længere mellem international og indenlandsk passagertransport i forbindelse med dette direktiv. Denne definition udgår derfor.

3.3. Adskillelse af regnskaber inden for en integreret gruppe (artikel 6, stk. 2)

Den nuværende artikel 6, stk. 2, åbner mulighed for at organisere infrastruktur- og transporttjenester i samme virksomhed, hvis kravene om adskillelse af regnskaber overholdes. Da forslaget indeholder specifikke regler om adskillelse af de to aktiviteter, udgår denne bestemmelse.

3.4. Institutionel adskillelse af infrastrukturforvalteren (artikel 7)

I denne bestemmelse fastsættes det, at infrastrukturforvalterne bør være i stand til at varetage alle de funktioner, der er nødvendige for at sikre en bæredygtig udvikling af infrastrukturen. Desuden fastsættes det, at infrastrukturforvalteren institutionelt skal holdes adskilt fra transportvirksomhed, idet det forbydes, at den samme juridiske eller fysiske person får ret til at kontrollere eller øve indflydelse på en infrastrukturforvalter og en jernbanevirksomhed samtidig. Dermed kan en medlemsstat være ejer af begge retlige enheder, hvori kontrollen bør udøves af offentlige myndigheder, der er adskilte og retligt forskellige fra hinanden.

3.5. Uafhængige infrastrukturforvaltere i vertikalt integrerede virksomheder (artikel 7a og 7b)

Forslaget åbner mulighed for, at vertikalt integrerede virksomheder, herunder dem med en holdingstruktur, kan opretholde deres ejerskab af infrastrukturforvalteren. Det præciseres imidlertid, at dette kun er tilladt, hvis der opfyldes en række betingelser, der sikrer, at infrastrukturforvalteren har reel beslutningskompetence for alle sine funktioner. Desuden fastsættes det, at dette skal sikres ved stærk og effektiv beskyttelse af infrastrukturforvalterens uafhængighed. Det specificeres, at disse beskyttelsesforanstaltninger bør være på plads med hensyn til virksomhedsstrukturen, bl.a. ved adskillelse af finansielle kredsløb mellem infrastrukturforvalteren og andre virksomheder i den integrerede gruppe. Der fastlægges også regler om forvaltningsstrukturen for infrastrukturforvalteren.

3.6. Kontrol af overholdelse (artikel 7c)

I denne bestemmelse fastsættes det, at medlemsstaterne kan begrænse adgangsrettighederne for jernbaneoperatører, der indgår i vertikalt integrerede selskaber, hvis Kommissionen ikke er i stand til at bekræfte, at de beskyttelsesforanstaltninger, der skal sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed, er blevet effektivt gennemført.

3.7. Koordinationsudvalget (artikel 7d)

Formålet med denne bestemmelse er at sikre en god koordination mellem infrastrukturforvalteren og de brugere af nettet, som berøres af infrastrukturforvalterens afgørelser, herunder ansøgere, repræsentanter for passagerer og brugere af godstransport samt regionale og lokale myndigheder. Det anføres, i forbindelse med hvilke spørgsmål infrastrukturforvalteren bør søge rådgivning hos brugerne, bl.a. vedrørende deres behov for udvikling af infrastrukturen, præstationsmål, tildeling og afgifter.

3.8. Europæisk netværk af infrastrukturforvaltere (artikel 7e)

I forslaget oprettes der et forum for samarbejde mellem infrastrukturforvaltere på tværs af grænserne med henblik på at udvikle det europæiske jernbanenet. Dette omfatter samarbejde om etableringen af hovednetkorridorer, godstogskorridorer og gennemførelse af udbygningsplanen for European Rail Traffic Management System (ERTMS). I forslaget gøres der også rede for den rolle, dette netværk skal spille i forbindelse med overvågningen af infrastrukturforvalternes præstationer med henblik på at forbedre kvaliteten af de tjenester, der udbydes af infrastrukturforvaltere.

3.9. Betingelser for adgang til jernbaneinfrastruktur (artikel 10)

Artikel 10, stk. 2, ændres for at sikre europæiske jernbanevirksomheder ret til adgang til at udføre indenlandsk passagertransport. Da sondringen i den eksisterende lovgivning mellem internationale og indenlandske tjenester udgår, skal artikel 10, stk. 3 og 4, som havde til formål at fastlægge, om en tjeneste var af international eller indenlandsk art, også udgå.

3.10. Begrænsning af retten til adgang (artikel 11)

Denne bestemmelse giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse retten til adgang til at udføre indenlandske eller internationale tjenester, hvis udøvelsen af denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste. Som det i øjeblikket er tilfældet med hensyn til internationale tjenester, fastsættes det i bestemmelsen, at tilsynsorganer har ansvaret for at vurdere, om en indenlandsk tjeneste vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, i overensstemmelse med fælles procedurer og kriterier.

3.11. Fælles information og integrerede billetsystemer (artikel 13a)

For at sikre at passagererne fortsat drager fordel af netværkseffekter, giver denne bestemmelse medlemsstaterne mulighed for at indføre fælles information og integrerede billetsystemer for alle jernbanevirksomheder, der varetager indenlandsk passagertransport, på en sådan måde, at det ikke forvrider konkurrencen. Derudover fastsættes der bestemmelser om jernbanevirksomhedernes indførelse af koordinerede beredskabsplaner til at yde assistance til passagerer ved større afbrydelser af trafikken.

3.12. Rettigheder til kapacitet (artikel 38, stk. 4)

For at give alle markedsoperatører tilstrækkelig retssikkerhed til at udvikle deres aktiviteter ændres denne bestemmelse. Det fastsættes, inden for hvilken frist tilsynsorganerne bør vurdere, om der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste. Dette er i overensstemmelse med proceduren for tildeling af infrastrukturkapacitet.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

(EØS-relevant tekst)

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 Udvalg⁴,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,
efter den almindelige lovgivningsprocedure og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) I løbet af det seneste årti har væksten i passagertransporten med jernbane været utilstrækkelig til at øge jernbanesektorens andel af transportmarkedet i forhold til biler og luftfart. Den andel på 6 % af passagertransporten, som jernbanesektoren i Den Europæiske Union tegner sig for, har ligget forholdsvis stabilt. Passagertjenesterne i jernbanesektoren har hverken med hensyn til udbud eller kvalitet kunnet holde trit med udviklingen i behovene.
- (2) EU-markederne for fragt og for internationale passagertog har siden henholdsvis 2007 og 2010 været åbnet for konkurrence i kraft af direktiv 2004/51/EF⁶ og 2007/58/EF⁷. Derudover har visse medlemsstater åbnet deres indenlandske passagertransporttjenester for konkurrence, enten ved at indføre fri adgangsret eller gennem konkurrencebaserede udbud om kontrakter om offentlig tjeneste eller begge dele.
- (3) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde⁸ oprettes et fælles europæisk

⁴ EUT C af ..., s. .

⁵ EUT C af ..., s. .

⁶ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164.

⁷ EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44.

⁸ EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

jernbaneområde med fælles regler for forvaltning af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, for finansiering af infrastruktur og afgifter, for betingelserne for adgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester og for tilsyn med jernbanemarkedet. Med alle disse elementer på plads er det nu muligt at fuldføre åbningen af EU's jernbanemarked og gennemføre en reform af infrastrukturforvalteres forvaltning for at sikre lige adgang til infrastrukturen.

- (4) I henhold til direktiv 2012/34/EU skal Kommissionen, hvis det er relevant, fremsætte forslag til lovgivningsmæssige foranstaltninger vedrørende åbning af de nationale jernbanepassagermarkeder og udvikling af hensigtsmæssige betingelser for at sikre ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur på grundlag af de gældende krav om adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed.
- (5) Der bør sikres bedre koordination mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder gennem oprettelsen af et koordinationsudvalg for at opnå en effektiv forvaltning og anvendelse af infrastrukturen.
- (6) Medlemsstaterne bør også sikre, at alle funktioner, der er nødvendige for en bæredygtig drift, vedligeholdelse og udvikling af jernbaneinfrastrukturen, forvaltes på en konsekvent måde af infrastrukturforvalteren selv.
- (7) Grænseoverskridende spørgsmål bør behandles effektivt mellem de forskellige medlemsstaters infrastrukturforvaltere gennem oprettelsen af et europæisk netværk for infrastrukturforvaltere.
- (8) For at sikre lige adgang til infrastruktur bør eventuelle interessekonflikter som følge af integrerede strukturer, som omfatter infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed, fjernes. Den eneste måde, hvorpå der kan sikres lige adgang til jernbaneinfrastruktur, består i at fjerne incitamenterne til at diskriminere mod konkurrenter. Dette er en betingelse for en vellykket åbning af markedet for national jernbanepassagertransport. Det bør også fjerne muligheden for krydssubsidiering, som findes i sådanne integrerede strukturer og også medfører markedsforvridninger.
- (9) De gældende krav til infrastrukturforvalternes uafhængighed af jernbanevirksomheder, der er fastlagt i direktiv 2012/34/EU, omfatter kun infrastrukturforvalterens væsentlige funktioner, som er beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling og beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter. Det er dog nødvendigt, at alle funktioner udøves uafhængigt, da andre funktioner også kan anvendes til at diskriminere mod konkurrenter. Dette gælder især beslutninger om investeringer eller vedligeholdelse, der kan træffes for at begunstige de dele af nettet, som primært bruges af transportvirksomhederne i en integreret virksomhed. Beslutninger om planlægning af vedligeholdelsesarbejder kan få indflydelse på, hvilke togkanaler konkurrenterne har til rådighed.
- (10) De gældende krav i direktiv 2012/34/EU omfatter kun retlig, organisatorisk og beslutningsmæssig uafhængighed. Dermed udelukkes det ikke fuldstændigt, at der er mulighed for at opretholde en integreret virksomhed, så længe de tre former for uafhængighed sikres. For så vidt angår den beslutningsmæssig uafhængighed skal det sikres, at de passende beskyttelsesforanstaltninger udelukker, at en integreret virksomhed kontrollerer en infrastrukturforvalters beslutningstagning. Men selv en fuldstændig anvendelse af sådanne beskyttelsesforanstaltninger fjerner ikke helt alle de muligheder for diskriminerende adfærd over for konkurrenter, der findes i en vertikalt integreret virksomhed. Især findes muligheden for krydssubsidiering fortsat i integrerede strukturer, eller det er i hvert fald meget vanskeligt for tilsynsorganer at

kontrollere og håndhæve beskyttelsesforanstaltninger, der skal forhindre en sådan krydssubsidiering. Disse problemer løses mest effektivt ved at der sikres institutionel adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed.

- (11) Derfor bør det kræves af medlemsstaterne, at de sikrer, at den eller de samme juridiske eller fysiske personer ikke har ret til at udøve kontrol over en infrastrukturforvalter, samtidig med at de udøver kontrol eller rettigheder over en jernbanevirksomhed. Omvendt bør kontrol over en jernbanevirksomhed udelukke muligheden for at udøve kontrol eller rettigheder over en infrastrukturforvalter.
- (12) I de tilfælde hvor medlemsstaterne opretholder en infrastrukturforvalter, der indgår i en vertikalt integreret virksomhed, bør de i det mindste indføre strenge beskyttelsesforanstaltninger for at sikre, at hele infrastrukturforvaltningen reelt er uafhængig i forhold til den integrerede virksomhed. Disse beskyttelsesforanstaltninger bør ikke kun gælde infrastrukturforvalterens organisatoriske placering i den integrerede virksomhed, men også forvaltningsstrukturen for infrastrukturforvalteren, og bør, så vidt det er muligt inden for rammerne af en integreret struktur, forhindre finansielle overførsler mellem infrastrukturforvalteren og andre retlige enheder i den integrerede virksomhed. Disse beskyttelsesforanstaltninger svarer ikke blot til, hvad der er nødvendigt for at opfylde de krav om beslutningsmæssig uafhængighed i forbindelse med de væsentlige funktioner, der er fastlagt i direktiv 2012/34/EU, for så vidt angår infrastrukturforvalterens forvaltningsmæssige uafhængighed, men går videre end disse krav ved at tilføje bestemmelser om, at det skal udelukkes, at infrastrukturforvalterens indtægter kan anvendes til at finansiere andre enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. Dette bør gælde uanset anvendelsen af medlemsstaternes skattelovgivning og med forbehold af EU's statsstøttere regler.
- (13) Selv om de beskyttelsesforanstaltninger, der sikrer uafhængighed, gennemføres, vil vertikalt integrerede virksomheder kunne misbruge deres struktur til at sikre uretmæssige konkurrencefordele for jernbaneoperatører, der tilhører de pågældende virksomheder. Med forbehold af artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde bør Kommissionen derfor efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ kontrollere, at beskyttelsesforanstaltningerne gennemføres effektivt, og at eventuelle resterende konkurrenceforvridninger er fjernet. Hvis Kommissionen ikke er i stand til at bekræfte, at dette er sket, bør alle medlemsstater have mulighed for at begrænse eller tilbagekalde den pågældende integrerede operatørs adgangsrettigheder.
- (14) Når EU-jernbanevirksomhederne gives ret til adgang til jernbaneinfrastruktur i alle medlemsstater med henblik på at udføre indenlandske passagertransporttjenester, kan det få konsekvenser for tilrettelæggelsen og finansieringen af passagertransport med jernbane i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste. Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse retten til adgang i de tilfælde, hvor den vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i sådanne kontrakter om offentlig tjeneste, og hvor det relevante tilsynsorgan har godkendt det.
- (15) Tilsynsorganerne bør vurdere de potentielle økonomiske virkninger af indenlandsk passagertransport, der udføres i henhold til bestemmelserne om åben adgang, for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste efter anmodning fra interesserede parter og på grundlag af en objektiv økonomisk analyse.
- (16) Ved vurderingen bør der tages hensyn til behovet for at give alle markedsaktører tilstrækkelig retssikkerhed til at udvikle deres aktiviteter. Denne procedure bør være så enkel, effektiv og gennemsigtig som muligt og være i overensstemmelse med proceduren for tildeling af infrastrukturkapacitet.

- (17) Ved vurderingen af, om der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, bør der tages hensyn til forud fastlagte kriterier. Sådanne kriterier og de nærmere bestemmelser for den procedure, der skal følges, kan ændres over tid, navnlig i lyset af erfaringerne hos tilsynsorganer, kompetente myndigheder og jernbanevirksomheder, og kan tage højde for de særlige karakteristika, der er knyttet til indenlandsk passagertransport.
- (18) Ved vurderingen af, om der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, bør tilsynsorganerne overveje den planlagte tjenestes økonomiske virkninger for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste under hensyntagen til dens indvirkning på rentabiliteten af alle tjenester, der indgår i sådanne kontrakter om offentlig tjeneste, og konsekvenserne for nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, der har tildelt kontrakten. For at foretage denne vurdering bør faktorer som f.eks. passagerefterspørgsel, billetpriser, billetordninger, sted og antal stop samt tidspunkt for og hyppighed af den foreslåede nye tjeneste undersøges.
- (19) For at gøre jernbanetransport mere attraktiv for passagerer bør medlemsstaterne kunne pålægge jernbanevirksomheder, der udfører indenlandsk passagertransport, at deltage i en ordning med fælles information og integrerede billetsystemer i forbindelse med billetudstedelse, gennemgående billetter og reservationer. Hvis der etableres en sådan ordning, bør det sikres, at den ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder.
- (20) Medlemsstaterne har i henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter⁹ forpligtet sig til at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er berettiget —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2012/34/EU foretages følgende ændringer:

1. Artikel 3 ændres således:
 - a) Nr. 2 affattes således:

”2) ”infrastrukturforvalter”: ethvert organ eller enhver virksomhed, der sørger for udvikling, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur på et net; udvikling omfatter netplanlægning, finansiell planlægning og investeringsplanlægning samt opbygning og opgraderinger af infrastrukturen; drift af infrastruktur omfatter alle elementer i proceduren for kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler, trafikstyring og infrastrukturafgifter, herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter; vedligeholdelse omfatter fornyelse af infrastruktur og andre former for forvaltning af aktiver”
 - b) Nr. 5 udgår.

⁹ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

c) Som nyt nr. 31 tilføjes:

”31) ”vertikalt integreret virksomhed”: en virksomhed, hvor:

- en eller flere jernbanevirksomheder ejes helt eller delvis af den samme virksomhed som en infrastrukturforvalter (holdingselskab), eller
- en infrastrukturforvalter ejes helt eller delvis af en eller flere jernbanevirksomheder eller
- en eller flere jernbanevirksomheder ejes helt eller delvis af en infrastrukturforvalter”

2. Artikel 6, stk. 2, udgår.

3. Artikel 7 affattes således:

”Artikel 7

Institutionel adskillelse af infrastrukturforvalteren

1. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturforvalteren varetager alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, og er uafhængig af alle jernbanevirksomheder.

For at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed skal medlemsstaterne sørge for, at infrastrukturforvalterne er organiseret i en enhed, som er retligt adskilt fra alle jernbanevirksomheder.

2. Medlemsstaterne skal også sikre, at den eller de samme juridiske eller fysiske personer ikke har lov til:

- a) at udøve direkte eller indirekte kontrol som omhandlet i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004¹⁰, at have nogen finansiell interesse i eller udøve nogen rettigheder over en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter samtidig
- b) at udpege medlemmer i bestyrelsen, direktionen eller andre organer, der repræsenterer en infrastrukturforvalter juridisk, og samtidig udøve direkte eller indirekte kontrol over, have finansielle interesser i eller udøve rettigheder over en jernbanevirksomhed
- c) at være medlem af bestyrelsen, direktionen eller andre organer, der repræsenterer virksomheden juridisk, for både en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter
- d) at forvalte jernbaneinfrastrukturen eller tage del i infrastrukturforvalterens forvaltning og samtidig udøve direkte eller indirekte kontrol over, have finansielle interesser i eller udøve rettigheder over en jernbanevirksomhed, eller at forvalte jernbanevirksomheden eller tage del i dens forvaltning og samtidig udøve direkte eller indirekte kontrol over, have interesser i eller udøve rettigheder over en infrastrukturforvalter.

¹⁰ EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1.

3. Hvis den person, der er omhandlet i stk. 2, er en medlemsstat eller et andet offentligt organ, anses to offentlige myndigheder, som er adskilte og retligt forskellige fra hinanden, og som udøver kontrol eller andre rettigheder som omhandlet i stk. 2 over på den ene side en infrastrukturforvalter og på den anden side en jernbanevirksomhed, i forbindelse med gennemførelsen af denne artikel for at være den eller de samme personer.
 4. Forudsat at der ikke opstår interessekonflikter, og at fortroligheden af forretningsmæssigt følsomme oplysninger er sikret, kan infrastrukturforvalteren give specifikke udviklings-, fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, som han bevarer sine beslutningsbeføjelser over, i underentreprise til jernbanevirksomheder eller ethvert andet organ, der er underlagt infrastrukturforvalterens tilsyn.
 5. Hvis infrastrukturforvalteren på datoen for dette direktivs ikrafttræden tilhører en vertikalt integreret virksomhed, kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende stk. 2, 3 og 4 i denne artikel. I så tilfælde skal den pågældende medlemsstat sikre, at infrastrukturforvalteren varetager alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2, og reelt er organisatorisk og beslutningsmæssigt uafhængig af alle jernbanevirksomheder i overensstemmelse med kravene i artikel 7a til 7c.”
4. Som artikel 7a til 7e indsættes:

"Artikel 7a

Infrastrukturforvalterens reelle uafhængighed i en vertikalt integreret virksomhed

1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalteren er organiseret i et organ, som er retligt adskilt fra alle jernbanevirksomheder eller holdingselskaber, der kontrollerer sådanne virksomheder, og fra andre retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed.
2. Retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, der er aktiv på jernbanetransportmarkeder, må ikke have nogen direkte eller indirekte kapitalinteresser i infrastrukturforvalteren. Tilsvarende må infrastrukturforvalteren heller ikke have nogen direkte eller indirekte kapitalinteresser i retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed, der er aktiv på jernbanetransportmarkeder.
3. Infrastrukturforvalterens indtægter må ikke anvendes til at finansiere andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, men kun til at finansiere infrastrukturforvalterens virksomhed og til at betale udbytte til den egentlige ejer af den vertikalt integrerede virksomhed. Infrastrukturforvalteren må ikke yde lån til nogen andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, og ingen andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed må yde lån til infrastrukturforvalteren. Alle tjenester, der tilbydes af andre retlige enheder til infrastrukturforvalteren, skal baseres på kontrakter og betales til markedspris. Gæld, der tilskrives infrastrukturforvalteren, skal være klart adskilt fra den gæld, der tilskrives andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, og hver gæld betjenes særskilt. Regnskaberne for infrastrukturforvalteren og de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed føres på en måde, der sikrer, at disse bestemmelser overholdes, og giver mulighed for særskilte finansielle kredsløb for infrastrukturforvalteren og for de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed.

4. Infrastrukturforvalteren rejser midler på kapitalmarkederne uafhængigt og ikke via andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, jf. dog artikel 8, stk. 4. Andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed må ikke rejse midler via infrastrukturforvalteren.
5. Infrastrukturforvalteren skal opbevare udførlig dokumentation for eventuelle kommercielle og finansielle forbindelser med andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed og efter anmodning stille dem til rådighed for tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 56, stk. 12.

Artikel 7b

Reel uafhængighed for infrastrukturforvalterens personale og forvaltning i en vertikalt integreret virksomhed

1. Med forbehold af tilsynsorganets afgørelser i henhold til artikel 56 skal infrastrukturforvalteren have reel beslutningskompetence uafhængigt af andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, for så vidt angår alle de funktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 2. Infrastrukturforvalterens overordnede ledelsesstruktur og vedtægter skal sikre, at ingen af de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed direkte eller indirekte bestemmer infrastrukturforvalterens adfærd i forhold til disse funktioner.
2. Medlemmerne af direktionen for og de ledende medarbejdere under infrastrukturforvalteren må ikke være i bestyrelsen eller direktionen for eller være ledende medarbejdere i andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed.

Medlemmerne af bestyrelsen eller direktionen for og de ledende medarbejdere i de andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed må ikke være i direktionen for eller være ledende medarbejdere under infrastrukturforvalteren.

3. Infrastrukturforvalteren skal have en bestyrelse, som er sammensat af repræsentanter for de endelige ejere for den vertikalt integrerede virksomhed.

Bestyrelsen kan høre det i artikel 7d omhandlede koordinationsudvalg om spørgsmål inden for dets kompetence.

Afgørelser vedrørende udnævnelse og forlængelse af mandatet for medlemmerne af direktionen for infrastrukturforvalteren, disses arbejdsvilkår, herunder aflønning, og mandatets ophør træffes af bestyrelsen. Den i artikel 55 omhandlede bestyrelse underrettes om indholdet af mandatet og betingelserne for dets varighed og ophør for de personer, som bestyrelsen udpeger eller forlænger mandatet for som medlemmer af direktionen for infrastrukturforvalteren, og om årsagerne til eventuelle forslag om, at mandatet bringes til ophør. Disse vilkår og de i dette stykke omhandlede afgørelser bliver kun bindende, hvis tilsynsorganet udtrykkeligt har godkendt dem. Tilsynsorganet kan modsætte sig sådanne afgørelser, når der opstår tvivl om den professionelle uafhængighed for en person, der er udnævnt til direktionen, eller i tilfælde af mandatophør før tiden for et medlem af direktionen for infrastrukturforvalteren.

Medlemmer af direktionen, der ønsker at klage over mandatophør før tiden, gives effektiv ret til at klage til tilsynsorganet

4. I en periode på tre år efter afsked må infrastrukturforvalteren, medlemmerne af bestyrelsen eller direktionen for og ledende medarbejdere under

infrastrukturforvalteren ikke have nogen ledende stilling i andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. I en periode på tre år efter afsked må disse andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed, medlemmerne i deres bestyrelse eller direktion og ledende medarbejdere ikke have en ledende stilling hos infrastrukturforvalteren.

5. Infrastrukturforvalteren skal have sit eget personale og være placeret i lokaler, der er adskilt fra andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. Adgangen til informationssystemer skal beskyttes for at sikre infrastrukturforvalterens uafhængighed. Interne regler eller ansættelseskontrakter skal klart begrænse kontakter med andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed til kun at omfatte officiel kommunikation i tilknytning til udøvelsen af infrastrukturforvalterens funktioner, som også udøves i relation til andre jernbanevirksomheder uden for den vertikalt integrerede virksomhed. Overførsler af andre medarbejdere end dem, der er omhandlet under litra c), mellem infrastrukturforvalteren og andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed kan kun ske, hvis det kan sikres, at de ikke udveksler følsomme oplysninger.
6. Infrastrukturforvalteren skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet til at udføre alle sine funktioner uafhængigt af andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed og må ikke kunne uddelegere udøvelsen af disse funktioner eller nogen aktiviteter, der er knyttet dertil, til disse retlige enheder.
7. Medlemmerne i bestyrelsen eller direktionen for og ledende medarbejdere under infrastrukturforvalteren må ikke have nogen interesse i eller modtage nogen finansielle fordele direkte eller indirekte fra andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed. De resultatbaserede elementer i deres aflønning må ikke afhænge af virksomhedsresultaterne hos andre retlige enheder i den vertikalt integrerede virksomhed eller retlige enheder under dennes kontrol, men udelukkende af infrastrukturforvalterens virksomhedsresultater.

Artikel 7c

Procedure for kontrol af overholdelse

1. Kommissionen skal efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ træffe afgørelse om, hvorvidt infrastrukturforvaltere, der indgår i en vertikalt integreret virksomhed, opfylder kravene i artikel 7a og artikel 7b, og om, hvorvidt gennemførelsen af disse krav er hensigtsmæssig til at sikre, at der for alle jernbanevirksomheder gælder lige vilkår, og at der ikke forekommer konkurrenceforvridning på det relevante marked.
2. Kommissionen har ret til at forlange, at alle de nødvendige oplysninger forelægges inden for en rimelig frist af den medlemsstat, hvor den vertikalt integrerede virksomhed er etableret. Kommissionen hører det eller de berørte tilsynsorganer og, hvis det er relevant, netværket for tilsynsorganer, jf. artikel 57.
3. Medlemsstaterne kan begrænse adgangsrettighederne i artikel 10 til kun at gælde for jernbanevirksomheder, der indgår i den vertikalt integrerede virksomhed, som den pågældende infrastrukturforvalter tilhører, hvis Kommissionen meddeler medlemsstaterne, at der ikke er indgivet anmodning i overensstemmelse med stk. 1, eller hvis Kommissionens behandling af

anmodningen afventes, eller hvis Kommissionen efter proceduren i artikel 62, stk. 2, bestemmer, at:

- a) der ikke er afgivet hensigtsmæssige svar på Kommissionens anmodninger om oplysninger, jf. stk. 2, eller
- b) den pågældende infrastrukturforvalter ikke opfylder kravene i artikel 7a og 7b, eller
- c) gennemførelsen af kravene i artikel 7a og 7b ikke er tilstrækkelig til at sikre, at der for alle jernbanevirksomheder gælder lige vilkår, og at der ikke forekommer konkurrenceforvridning i den medlemsstat, hvor den pågældende infrastrukturforvalter er etableret.

Kommissionen træffer afgørelse inden for en rimelig frist.

4. Den pågældende medlemsstat kan anmode Kommissionen om at ophæve sin afgørelse, jf. stk. 3, efter proceduren i artikel 62, stk. 2, når den pågældende medlemsstat over for Kommissionen fyldestgørende godtgør, at de begrundelser, der lå til grund for afgørelsen, ikke længere findes. Kommissionen træffer afgørelse inden for en rimelig frist.
5. Med forbehold af stk. 1 til 4 overvåger det i artikel 55 omhandlede tilsynsorgan løbende overholdelsen af de krav, der er fastsat i artikel 7a og 7b. Enhver ansøger kan indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener, at disse krav ikke er opfyldt. Ved en sådan klage træffer tilsynsorganet inden for de frister, der er angivet i artikel 56, stk. 9, afgørelse om alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at afhjælpe situationen.

Artikel 7d

Koordinationsudvalg

1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne opretter og organiserer koordinationsudvalg for hvert net. Medlemskab af dette udvalg skal i det mindste stå åbent for infrastrukturforvalteren, kendte ansøgere som omhandlet i artikel 8, stk. 3, og, efter anmodning, potentielle ansøgere, deres repræsentative organisationer, repræsentanter for brugerne af jernbanegodstransport og -passagertransport og, hvor det er relevant, regionale og lokale myndigheder. Medlemsstaternes repræsentanter og det berørte tilsynsorgan indbydes til koordinationsudvalgets møder som observatører.
2. Koordinationsudvalget skal stille forslag til eller rådgive infrastrukturforvalteren og eventuelt medlemsstaten vedrørende:
 - a) ansøgernes behov i forbindelse med vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturkapacitet
 - b) indholdet af de brugerorienterede præstationsmål, der er indeholdt i de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30, og af de incitamenter, der er omhandlet i artikel 30, stk. 1, og gennemførelsen deraf
 - c) indholdet og gennemførelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27
 - d) de afgiftsrammer og regler, der er fastlagt af staten, og den afgiftsordning, der er fastlagt af infrastrukturforvalteren i

overensstemmelse med artikel 29, og infrastrukturafgifternes niveau og struktur

- e) proceduren for tildeling af infrastrukturkapacitet, herunder prioritetsregler for tildeling af kapacitet mellem forskellige kategorier af infrastrukturbrugere
- f) spørgsmål om intermodalitet
- g) andre spørgsmål vedrørende betingelserne for adgang til og brug af infrastrukturen og kvaliteten af infrastrukturforvalterens tjenester.

Koordinationsudvalget skal have beføjelse til at forlange relevante oplysninger fra infrastrukturforvalteren om litra a) - g) for at kunne varetage disse opgaver.

- 3. Koordinationsudvalget udarbejder en forretningsorden, som bl.a. omfatter regler om mødedeltagelse og -hyppighed, som skal være mindst én gang i kvartalet. Der skal hvert år forelægges en rapport om koordinationsudvalgets drøftelser for infrastrukturforvalteren, medlemsstaten, det berørte tilsynsorgan og Kommissionen med en angivelse af de standpunkter, som udvalgsmedlemmerne hver især har indtaget.

Artikel 7e

Europæisk netværk af infrastrukturforvaltere

- 1. Medlemsstaterne skal sikre, at infrastrukturforvalterne deltager og samarbejder i et netværk for at udvikle EU's jernbaneinfrastruktur, især for at sikre en rettidig og effektiv gennemførelse af det transeuropæiske transportnet, herunder hovednetkorridorer, godstogskorridorer i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010¹¹ og udbygningsplanen for European Rail Traffic Management System (ERTMS) som fastlagt i afgørelse 2012/88/EU¹².

Kommissionen skal være medlem af netværket. Den skal koordinere og støtte netværkets arbejde og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremsætte henstillinger til netværket. Den skal sikre et aktivt samarbejde mellem de relevante infrastrukturforvaltere.

- 2. Netværket skal deltage i de markedsovervågningsaktiviteter, der er omhandlet i artikel 15, og sætte benchmarks for infrastrukturforvalternes effektivitet på grundlag af fælles indikatorer og kvalitetskriterier som f.eks. pålidelighed, kapacitet, disponibilitet, punktlighed og sikkerhed i forbindelse med deres net, aktivernes kvalitet og anvendelse, vedligeholdelse, fornyelse, udbygninger, investeringer og finansiell effektivitet.
- 3. Kommissionen kan vedtage foranstaltninger, der fastlægger de fælles principper og metoder for netværket, navnlig for at sikre konsekvens for benchmarks og de procedurer, der skal følges ved samarbejdet i netværket. Disse foranstaltninger vedtages i form af en gennemførelsesretsakt efter proceduren i artikel 62, stk. 3."

- 5. Artikel 10 ændres således:

¹¹ EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

¹² EUT L 51 af 23.2.2012, s. 51.

- a) Stk. 2 affattes således:

”2. Jernbanevirksomheder tildeles ret til adgang på retfærdige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår til alle medlemsstaters jernbaneinfrastruktur med henblik på udførelse af alle former for jernbanepassagertransport. Jernbanevirksomhederne skal have ret til at medtage passagerer fra én station til en anden. Denne ret omfatter også adgang til infrastruktur, der forbinder de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, punkt 2.”

- b) Stk. 3 og 4 udgår.

6. Artikel 11 ændres således:

- a) Stk. 1 affattes således:

’1. Medlemsstaterne kan begrænse den i artikel 10, stk. 2, fastsatte ret til adgang til kun at omfatte passagertransport mellem et bestemt afgang- og bestemmelsessted, når en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste omfatter samme rute eller en alternativ rute, i de tilfælde, hvor udøvelsen af denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i den eller de pågældende kontrakter om offentlig tjeneste.”

- b) Stk. 2, første afsnit, affattes således:

"For at vurdere, om der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste, skal det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 55, foretage en objektiv økonomisk analyse og basere sin afgørelse på forud fastlagte kriterier. De træffer afgørelse, efter at der inden for en måned efter underretningen om den planlagte passagertransport, jf. artikel 38, stk. 4, er indgivet en ansøgning fra:

- 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.”

- c) Stk. 3 affattes således:

”3. Det relevante tilsynsorgan skal begrunde sin afgørelse og anføre, på hvilke betingelser nedenstående senest en måned efter meddelelsen af afgørelsen kan ansøge om fornyet behandling af afgørelsen:

- 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.”

Hvis tilsynsorganet finder, at der vil opstå ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste i forbindelse med den planlagte passagertransport, jf. artikel 38, stk. 4, skal den angive de eventuelle ændringer af den pågældende tjeneste, som vil kunne sikre, at betingelserne for tildeling af ret til adgang i artikel 10, stk. 2, er opfyldt.”

d) Stk. 5 udgår.

7. Som artikel 13a indsættes:

"Artikel 13a

Fælles information og integrerede billetsystemer

1. Medlemsstaterne kan pålægge jernbanevirksomheder, der udfører indenlandsk passagertransport, at deltage i en ordning med fælles information og integrerede billetsystemer i forbindelse med billetudstedelse, gennemgående billetter og reservationer, eller beslutte at beføje kompetente myndigheder til at etablere en sådan ordning, jf. dog bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1371/2007¹³ og direktiv 2010/40/EU¹⁴. Hvis der etableres en sådan ordning, sikrer medlemsstaterne, at den ikke skaber markedsforvridning eller forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder, og at den forvaltes af en offentlig eller privat retlig enhed, eller en sammenslutning af alle jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport.
2. Medlemsstaterne skal pålægge jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport, at indføre og koordinere beredskabsplaner med henblik på at yde assistance til passagerer, jf. artikel 18 i forordning (EF) nr. 1371/2007, i tilfælde af større driftsafbrydelser."

8. Artikel 38, stk. 4, affattes således:

"4. Hvis en ansøger agter at indgive en ansøgning om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre passagertransport, underretter den de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer mindst 18 måneder, før den køreplan, som ansøgningen om kapacitet vedrører, træder i kraft. For at gøre det muligt for de relevante tilsynsorganer at vurdere den potentielle økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste skal tilsynsorganerne sikre, at enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om passagertransport med jernbane på den pågældende rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 11 og enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, passagertransporten vedrører, underrettes herom hurtigst muligt og senest inden for fem dage."

9. Artikel 63, stk. 1, affattes således:

"1. Senest den 31. december 2024 skal Kommissionen evaluere indvirkningen af dette direktiv på jernbanesektoren og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen.

Senest samme dato skal Kommissionen vurdere, hvorvidt der fortsat består diskriminerende praksis eller andre former for konkurrenceforvridning i relation til infrastrukturforvaltere, der indgår en vertikalt integreret virksomhed. Kommissionen fremsætter, hvis det er relevant, forslag til ny lovgivningsmæssige foranstaltninger."

¹³ EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14.

¹⁴ EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [18 måneder efter direktivets ikrafttræden] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

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

Artikel 3

3. Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
4. Artikel 1, stk. 5-8, finder anvendelse fra den 1. januar 2018 [i tide til den køreplan, som starter den 14. december 2019].

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand