

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2016/2370**2023/EØS/89/41****av 14. desember 2016****om endring av direktiv 2012/34/EU med hensyn til åpning av markedet for innenlands persontransport med jernbane og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,etter den ordinære regelverksprosedyren⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU⁽⁴⁾ oppretter et felles europeisk jernbaneområde med felles regler for styring av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere, for finansiering av infrastruktur og innkreving av infrastrukturavgifter, for vilkårene for adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester og for regelverksbasert tilsyn med jernbanemarkedet. Gjennomføringen av det felles europeiske jernbaneområde bør oppnås ved å utvide prinsippet om åpen adgang til innenlands jernbanemarkeder og reformere styringen av infrastrukturforvalterne med det mål å sikre lik adgang til infrastrukturen.
- 2) Veksten i persontransporten med jernbane har ikke holdt følge med utviklingen hos andre transportsystemer. Gjennomføringen av det felles europeiske jernbaneområde bør bidra til en ytterligere utvikling av jernbanetransporten som et troverdig alternativ til andre transportsystemer. I denne sammenheng er det av avgjørende betydning at lovgivningen om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde anvendes effektivt innenfor de fastsatte fristene.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 352 av 23.12.2016, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 247/2021 av 24. september 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT C 327 av 12.11.2013, s. 122.

(2) EUT C 356 av 5.12.2013, s. 92.

(3) Europaparlamentets holdning av 26. februar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 17. oktober 2016 (EUT C 431 av 22.11.2016, s. 1). Europaparlamentets holdning av 14. desember 2016 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(4) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32).

- 3) EU-markedene for godstransport med jernbane og internasjonal persontransport med jernbane ble åpnet for konkurranse i henholdsvis 2007 og 2010, i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/51/EF⁽⁵⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/58/EF⁽⁶⁾. Dessuten har noen medlemsstater også åpnet markedet for innenlands persontransport for konkurranse ved å innføre åpen adgangsrett, anbud på kontrakter om offentlig tjenesteyting, eller begge deler. En slik åpning av markedet bør ha en positiv virkning på det felles europeiske jernbaneområdes virkemåte og medføre bedre tjenester for brukerne.
- 4) Særskilte unntak fra virkeområdet for direktiv 2012/34/EU bør gjøre det mulig for medlemsstatene å ta hensyn til særlige egenskaper ved strukturen og organiseringen av jernbanesystemet på deres territorium, samtidig som integriteten til det felles europeiske jernbaneområde sikres.
- 5) Driften av jernbaneinfrastrukturen på et jernbanenett omfatter styring, kontroll og signal. Så lenge en jernbanelinje er i drift, bør infrastrukturforvalteren særlig sikre at infrastrukturen er egnet for den bruken den er tiltenkt.
- 6) For å avgjøre om et foretak bør anses som vertikalt integrert, bør begrepet kontroll i henhold til rådsforordning (EF) nr. 139/2004⁽⁷⁾ få anvendelse. Dersom en infrastrukturforvalter og et jernbaneforetak er helt uavhengig av hverandre, men begge kontrolleres direkte av staten uten noen mellomliggende enhet, bør de anses som separate. Et departement som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og en infrastrukturforvalter, bør ikke anses som en mellomliggende enhet.
- 7) Dette direktiv innfører ytterligere krav for å sikre infrastrukturforvalterens uavhengighet. Medlemsstatene bør fritt kunne velge mellom forskjellige organisasjonsmodeller, fra full strukturell atskillelse til vertikal integrasjon, med forbehold for nødvendige beskyttelsestiltak for å sikre at infrastrukturforvalteren er upartisk når det gjelder grunnleggende funksjoner, trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging. Medlemsstatene bør sikre at infrastrukturforvalteren innenfor grensene for de fastsatte avgifts- og tildelingsrammene er uavhengig med hensyn til organisasjonsstruktur og beslutningstaking når det gjelder grunnleggende funksjoner.
- 8) Beskyttelsestiltakene bør få anvendelse i vertikalt integrerte foretak for å sikre at andre rettssubjekter i disse foretakene ikke har noen avgjørende innflytelse på ansettelser og oppsigelser av personer med ansvar for å treffe beslutninger om de grunnleggende funksjonene. I den forbindelse bør medlemsstatene sikre at det finnes klageadgang.
- 9) Medlemsstatene bør innføre en nasjonal ramme for vurdering av interessekonflikter. Innenfor denne rammen bør reguleringsorganet ta hensyn til alle personlige finansielle, økonomiske eller yrkesmessige interesser som på utilbørlig måte vil kunne påvirke infrastrukturforvalterens upartiskhet. Dersom en infrastrukturforvalter og et jernbaneforetak er uavhengige av hverandre, bør det faktum at de er direkte kontrollert av den samme myndigheten i en medlemsstat, ikke anses å medføre en interessekonflikt i henhold til dette direktiv.
- 10) Infrastrukturforvalternes beslutningstaking med hensyn til tildeling av ruteleie og beslutningstaking med hensyn til innkreving av infrastrukturavgifter er grunnleggende funksjoner som er avgjørende for å sikre rettferdig adgang til jernbaneinfrastruktur uten forskjellsbehandling. Strengere beskyttelsestiltak bør innføres for å unngå at det utøves utilbørlig påvirkning på beslutninger som treffes av infrastrukturforvalteren i forbindelse med slike funksjoner. Disse beskyttelsestiltakene bør tilpasses for å ta hensyn til de forskjellige styringsstrukturene i jernbaneanhetene.
- 11) Det bør også treffes hensiktsmessige tiltak for å sikre at funksjonene trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging utøves på en upartisk måte for å unngå enhver form for konkurransevidning. Innenfor denne rammen bør infrastrukturforvalterne sikre at jernbaneforetakene har tilgang til relevante opplysninger. Dersom infrastrukturforvalterne i den forbindelse har gitt jernbaneforetak ytterligere adgang til trafikkstyringsprosessen, bør slik adgang gis på like vilkår til alle berørte jernbaneforetak.

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/51/EF av 29. april 2004 om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utvikling av Fellesskapets jernbaner (EUT L 164 av 30.4.2002, s. 164).

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/58/EF av 23. oktober 2007 om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utvikling av Fellesskapets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 44).

⁽⁷⁾ Rådsforordning (EF) nr. 139/2004 av 20. januar 2004 om tilsyn med foretakssammenslutninger («EFs fusjonsforordning») (EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1).

- 12) Dersom de grunnleggende funksjonene utføres av et uavhengig innkrevings- og/eller tildelingsorgan, bør infrastrukturforvalterens upartiskhet med hensyn til trafikkstyring og vedlikehold sikres uten at det er nødvendig å overføre disse funksjonene til en uavhengig enhet.
- 13) Reguleringsorganene bør ha myndighet til å overvåke trafikkstyring, planlegging av fornyelser samt planlagt eller ikke-planlagt vedlikehold for å sikre at dette ikke fører til forskjellsbehandling.
- 14) Medlemsstatene bør som hovedregel sikre at infrastrukturforvalteren er ansvarlig for drift, vedlikehold og fornyelse av et jernbanenett og har ansvar for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen på dette nettet. Dersom disse funksjonene er satt ut til forskjellige enheter, bør infrastrukturforvalteren uansett beholde tilsynsmyndighet og ha det endelige ansvaret for utøvelsen av dem.
- 15) Infrastrukturforvaltere som er del av et vertikalt integrert foretak, kan i dette foretaket sette ut andre funksjoner enn de grunnleggende funksjonene, med forbehold for vilkårene fastsatt i dette direktiv, forutsatt at dette ikke medfører interessekonflikter, og at det sikres fortrolig behandling av forretningsopplysninger. Grunnleggende funksjoner bør ikke settes ut til en annen enhet i det vertikalt integrerte foretaket, med mindre en slik enhet utelukkende utfører grunnleggende funksjoner.
- 16) Dersom det er relevant, særlig av effektivitetshensyn, herunder ved offentlig-private partnerskap, kan infrastrukturforvalterens funksjoner deles mellom forskjellige infrastrukturforvaltere. Hver enkelt infrastrukturforvalter bør ha det fulle ansvaret for de funksjonene den utøver.
- 17) Finansielle overføringer mellom infrastrukturforvalteren og jernbaneforetakene, og i vertikalt integrerte foretak mellom infrastrukturforvalteren og andre rettssubjekter i det integrerte foretaket, bør unngås dersom de vil kunne føre til konkurransevridning på markedet, særlig som følge av krysssubsidiering.
- 18) Infrastrukturforvalterne kan bruke inntekter fra forvaltningen av infrastrukturnettet, som innebærer bruk av offentlige midler, til å finansiere egen forretningsvirksomhet eller til å betale utbytte til sine investorer, som avkastning på deres investeringer i jernbaneinfrastruktur. Slike investorer kan omfatte staten og alle private aksjeeiere, men kan ikke omfatte foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak, og som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og denne infrastrukturforvalteren. Utbytte fra virksomhet som ikke omfatter bruk av offentlige midler, eller inntekter fra avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur kan også brukes av foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak, og som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og denne infrastrukturforvalteren.
- 19) Avgiftsprinsippene bør ikke utelukke muligheten for at inntektene fra infrastrukturavgifter passerer gjennom statsregnskapet.
- 20) Dersom infrastrukturforvalteren ikke er et særskilt rettssubjekt i et vertikalt integrert foretak og de grunnleggende funksjonene er satt ut ved at de er tildelt til et uavhengig innkrevings- og/eller tildelingsorgan, bør de relevante bestemmelsene om økonomisk innsyn og infrastrukturforvalterens uavhengighet få tilsvarende anvendelse på visse avdelinger i foretaket.
- 21) For å oppnå en effektiv forvaltning av jernbanenettet og effektiv bruk av infrastrukturen bør det sikres bedre samordning mellom infrastrukturforvalterne og jernbaneforetakene ved hjelp av egnede ordninger for samordning.
- 22) Med sikte på å gjøre det lettere å yte effektiv og formålstjenlig jernbanetransport i Unionen bør det opprettes et europeisk nettverk av infrastrukturforvaltere som bygger på eksisterende plattformer. Når det gjelder deltakelse i dette nettverket, bør medlemsstatene stå fritt til å bestemme hvilket eller hvilke organer som skal anses å være deres viktigste infrastrukturforvaltere.
- 23) På bakgrunn av forskjellene mellom jernbanenetten med hensyn til størrelse og tetthet og mellom hvordan nasjonale, lokale og regionale myndigheter er organisert og hvilke erfaringer de har med åpning av markedet, bør medlemsstatene få tilstrekkelig fleksibilitet til å organisere sine jernbanenett på en måte som gjør det mulig å yte tjenester på grunnlag av åpen adgang og i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting, for å sikre høy kvalitet på tjenestene og at disse er lett tilgjengelige for alle passasjerer.

- 24) Det å gi Unionens jernbaneforetak adgang til jernbaneinfrastrukturen i alle medlemsstater for å drive innenlands persontransport kan få konsekvenser for organiseringen og finansieringen av persontransport med jernbane i henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting. Medlemsstatene bør ha mulighet til å begrense en slik adgang dersom det vil kunne bringe den økonomiske likevekten i disse kontraktene om offentlig tjenesteyting i fare, på grunnlag av en beslutning truffet av vedkommende reguleringsorgan.
- 25) Jernbaneforetakenes rett til å få adgang til infrastrukturen påvirker ikke en vedkommende myndighets mulighet til å gi enerett i samsvar med artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007⁽⁹⁾ eller til å tildele en kontrakt om offentlig tjenesteyting direkte i henhold til vilkårene fastsatt i artikkel 5 i nevnte forordning. Forekomst av en slik kontrakt om offentlig tjenesteyting bør ikke gi en medlemsstat rett til å begrense andre jernbaneforetaks adgang til den aktuelle jernbaneinfrastrukturen med hensyn til persontransport med jernbane, med mindre slik transport vil kunne bringe den økonomiske likevekten i kontrakten om offentlig tjenesteyting i fare.
- 26) Reguleringsorganene bør på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse og på anmodning fra berørte parter vurdere hvorvidt den økonomiske likevekten i eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting vil kunne bli brakt i fare.
- 27) Vurderingsprosessen bør ta hensyn til behovet for å gi alle markedsdeltakere tilstrekkelig rettssikkerhet til å utvikle sin virksomhet. Framgangsmåten bør være så enkel, effektiv og åpen som mulig samt være i samsvar med prosessen for tildeling av infrastrukturkapasitet.
- 28) Forutsatt at det sikres adgang uten forskjellsbehandling, kan medlemsstatene knytte bestemte vilkår til adgangen til infrastrukturen for å gjøre det mulig å gjennomføre en integrert ruteplanordning for innenlands persontransport med jernbane.
- 29) Utvikling av jernbaneinfrastrukturen og forbedring av kvaliteten på persontransport med jernbane er viktige prioriteringer for å fremme bærekraftig transport og mobilitet i Europa. Særlig har utviklingen av et jernbanenett for høyhastighetstog potensial til å skape bedre og raskere forbindelser mellom Europas økonomiske og kulturelle sentre. Høyhastighetstog knytter sammen mennesker og markeder på en rask, pålitelig, miljøvennlig og kostnadseffektiv måte og oppmuntrer flere reisende til å bruke jernbanen. Det er derfor særlig viktig å oppmuntre til både offentlige og private investeringer i infrastruktur for høyhastighetstog, for å skape gunstige vilkår for en positiv avkastning på investeringer og utnytte de økonomiske og sosiale fordelene ved slike investeringer best mulig. Det bør fortsatt være mulig for medlemsstatene å kunne velge forskjellige måter å fremme investeringer i infrastruktur for høyhastighetstog og bruk av høyhastighetslinjer på.
- 30) Med sikte på å utvikle markedet for persontransport med høyhastighetstog, fremme best mulig bruk av tilgjengelig infrastruktur og stimulere konkurranseevnen til persontransport med høyhastighetstog, noe som gir gunstige virkninger for passasjerene, bør åpen adgang for persontransport med høyhastighetstog begrenses bare under særlige omstendigheter og etter en objektiv økonomisk analyse fra reguleringsorganet.
- 31) For å gi passasjerene tilgang til opplysninger som er nødvendige for å planlegge reiser og bestille billetter i Unionen, bør felles informasjons- og gjennomgangsbillettssystemer som er utviklet av markedet, fremmes. Med tanke på betydningen av å fremme sammenhengende offentlige transportsystemer bør jernbaneforetakene oppmuntres til å arbeide med å utvikle slike systemer og dermed gjøre mobilitet med ulike transportsystemer på tvers av landegrensene og fra dør til dør mulig.
- 32) Gjennomgangsbillettssystemene bør ha samtrafikkvegne og ikke innebære forskjellsbehandling. Jernbaneforetakene bør bidra til utviklingen av slike systemer ved å gjøre all relevant informasjon som er nødvendig for å planlegge reiser og bestille billetter, tilgjengelig uten forskjellsbehandling og i et format med samtrafikkvegne. Medlemsstatene bør sikre at slike systemer ikke forskjellsbehandler jernbaneforetak, og at de tar hensyn til behovet for å sikre fortrolig behandling av forretningsopplysninger, vern av personopplysninger og overholdelse av konkurransereglene. Kommisjonen bør overvåke og avggi rapport om utviklingen av slike systemer og eventuelt framlegge forslag til regelverk.

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1).

- 33) Medlemsstatene bør sikre at yting av jernbanetransport gjenspeiler kravene knyttet til garantien om tilstrekkelig sosial trygghet, samtidig som det sikres en smidig utvikling mot gjennomføringen av det felles europeiske jernbaneområde. I den forbindelse bør forpliktelser som oppstår i samsvar med nasjonal rett fra bindende tariffavtaler eller avtaler inngått mellom partene i arbeidslivet samt relevante sosiale standarder overholdes. Disse forpliktelsene bør ikke berøre Unionens regelverk på området sosial- og arbeidsrett. Kommisjonen bør aktivt støtte det arbeidet som gjøres som ledd i sektordialogen om jernbaner mellom partene i arbeidslivet.
- 34) Innenfor rammen av den pågående gjennomgåelsen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF⁽⁹⁾ bør Kommisjonen vurdere om det er nødvendig med nye rettsakter om sertifisering av togpersonale.
- 35) Medlemsstatene bør stå fritt til å treffe beslutning om hensiktsmessige finansieringsstrategier for å framskynde innføringen av det europeiske togkontrollsystem (ETCS), særlig hvorvidt differensierte infrastrukturavgifter skal anvendes.
- 36) Infrastrukturforvalterne bør samarbeide om hendelser eller ulykker som påvirker trafikken over landegrensene, med sikte på å utveksle alle relevante opplysninger som gjør det mulig hurtig å gjenopprette normal trafikk.
- 37) Med sikte på å nå målene for det felles europeiske jernbaneområde bør reguleringsorganene samarbeide for å sikre adgang til jernbaneinfrastrukturen uten forskjellsbehandling.
- 38) Særlig er det viktig at reguleringsorganene samarbeider når saker som gjelder internasjonal jernbanetransport eller binasjonal jernbaneinfrastruktur, krever beslutninger fra to eller flere reguleringsorganer i den hensikt at deres beslutningstaking samordnes for å unngå rettslig usikkerhet og sikre en effektiv internasjonal jernbanetransport.
- 39) I forbindelse med at nasjonale jernbanemarkeder åpnes for konkurranse ved at alle jernbaneforetak gis adgang til jernbanenettene, bør medlemsstatene ha en overgangsperiode som er tilstrekkelig lang til å kunne tilpasse nasjonal rett og nasjonale organisasjonsstrukturer. Som følge av dette bør medlemsstatene kunne beholde sine eksisterende nasjonale regler for markedsadgang fram til utgangen av overgangsperioden.
- 40) I samsvar med den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene og Kommisjonen av 28. september 2011 om forklarende dokumenter⁽¹⁰⁾ har medlemsstatene forpliktet seg til at underretningen om innarbeidingstiltakene i berettede tilfeller skal følges av ett eller flere dokumenter som forklarer sammenhengen mellom et direktivs bestanddeler og de tilsvarende delene av de nasjonale innarbeidingsdokumentene. Med hensyn til dette direktiv anser regelgiveren at oversendingen av slike dokumenter er berettiget.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 2012/34/EU gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 3 skal innledningen lyde:

«3. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 og 13 og kapittel IV:»

b) Nye nr. 3a og 3b skal lyde:

«3a. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 8:

Lokale jernbanelinjer med liten trafikk, med en lengde på høyst 100 km, som brukes til godstrafikk mellom en hovedlinje og avsender- og bestemmelsessteder for forsendelser langs disse linjene, forutsatt at disse linjene forvaltes av andre enheter enn den største infrastrukturforvalteren, og at enten a) disse jernbanelinjene brukes av én enkelt

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51).

⁽¹⁰⁾ EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.

godstransportør eller b) de grunnleggende funksjonene i forbindelse med disse linjene utføres av et organ som ikke kontrolleres av noe jernbaneforetak. Dersom det bare finnes én enkelt godstransportør, kan medlemsstatene også unnta den fra anvendelsen av kapittel IV fram til en annen søker anmoder om kapasitet. Dette nummer kan også få anvendelse dersom jernbanelinjen i begrenset omfang også brukes til persontransport. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å unnta slike linjer fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c, 7d og 8.

3b. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c og 7d:

Regionale jernbanenett med liten trafikk som forvaltes av en annen enhet enn den største infrastrukturforvalteren og brukes til drift av regional persontransport som ytes av et enkelt jernbaneforetak som ikke er det etablerte jernbaneforetaket i medlemsstaten, fram til det anmodes om kapasitet for persontransport på dette nettet, og forutsatt at foretaket er uavhengig av alle jernbaneforetak som driver godstransport. Dette nummer kan også få anvendelse dersom jernbanelinjen i begrenset omfang også brukes til godstransport. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å unnta slike linjer fra anvendelsen av artikkel 7, 7a, 7b, 7c og 7d.»

c) Nr. 4 skal lyde:

«4. Uten at det berører nr. 3, kan medlemsstatene unnta lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer som ikke har noen strategisk betydning for jernbanemarkedets virkemåte, fra anvendelsen av artikkel 8 nr. 3, og lokale jernbaneinfrastrukturer som ikke har noen strategisk betydning for jernbanemarkedets virkemåte, fra anvendelsen av artikkel 7, 7a og 7c og kapittel IV. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å unnta slike jernbaneinfrastrukturer. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter dens beslutning om hvorvidt en slik jernbaneinfrastruktur kan anses å mangle strategisk betydning. I den forbindelse skal Kommisjonen ta hensyn til lengden på de aktuelle jernbanelinjene, den faktiske utnyttelsen av dem samt det trafikkvolum som kan påvirkes. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2.»

d) Nytt nummer 8a skal lyde:

«8a. I et tidsrom på ti år etter 24. desember 2016 kan medlemsstatene unnta fra anvendelsen av kapittel II og IV i dette direktiv, med unntak av artikkel 10, 13 og 56, isolerte jernbanelinjer på mindre enn 500 km som har en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet innenlands, som er tilknyttet en tredjestat der Unionens jernbaneregelverk ikke får anvendelse, og som forvaltes av en annen infrastrukturforvalter enn den som forvalter hovedjernbanenettet innenlands. Jernbaneforetak som driver virksomhet utelukkende på slike jernbanelinjer, kan unntas fra anvendelsen av kapittel II.

Slike unntak kan forlenges med høyst fem år. Senest tolv måneder før unntakets utløpsdato skal en medlemsstat som har til hensikt å forlenge et unntak, underrette Kommisjonen om sin hensikt. Kommisjonen skal undersøke om vilkårene for et unntak fastsatt i første ledd fortsatt er oppfylt. Dersom dette ikke er tilfellet, skal Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter dens beslutning om avslutning av unntaket. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med rådgivningsprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 2.»

e) Nye nr. 12 og 13 skal lyde:

«12. Dersom det foreligger et eksisterende offentlig-privat partnerskap som er inngått før 16. juni 2015, og den private parten i dette partnerskapet også er et jernbaneforetak som yter persontransport på jernbane på infrastrukturen, kan medlemsstatene fortsette å unnta slike private parter fra anvendelsen av artikkel 7, 7a og 7d og begrense retten til å ta med og sette av passasjerer på ruter som drives av jernbaneforetak på samme infrastruktur som persontransporten som drives av den private parten i det offentlig-private partnerskapet.

13. Private infrastrukturforvaltere som er part i et offentlig-privat partnerskap som er inngått før 24. desember 2016, og som ikke mottar offentlige midler, skal unntas fra anvendelsen av artikkel 7d, forutsatt at lån og finansielle garantier som infrastrukturforvalteren yter eller mottar, ikke direkte eller indirekte kommer noe bestemt jernbaneforetak til gode.»

2) I artikkel 3 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2) «infrastrukturforvalter» ethvert organ eller foretak som er ansvarlig for drift, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastruktur på et jernbanenett, og for å bidra til utviklingen av det i samsvar med reglene fastsatt av medlemsstaten innenfor rammen av dens generelle politikk for utvikling og finansiering av infrastruktur,»

b) Nye nr. 2a)–2f) skal lyde:

- «2a) «utvikling av jernbaneinfrastrukturen» planlegging av jernbanenettet, finansiell planlegging og investeringsplanlegging samt bygging og opprusting av infrastrukturen,
- 2b) «drift av jernbaneinfrastruktur» tildeling av ruteleie, trafikkstyring og innkreving av infrastrukturavgifter,
- 2c) «vedlikehold av jernbaneinfrastruktur» arbeid som har til hensikt å opprettholde den eksisterende infrastrukturens tilstand og kapasitet,
- 2d) «fornyelse av infrastruktur» større utskiftningsarbeid på eksisterende infrastruktur som ikke endrer dens generelle yteevne,
- 2e) «opprusting av infrastruktur» større utskiftningsarbeid på infrastrukturen som forbedrer dens generelle yteevne,
- 2f) infrastrukturforvalterens «grunnleggende funksjoner» beslutningstaking om togets ruteleie, herunder både definisjon og vurdering av tilgjengelighet og tildeling av individuelle ruteleier, og beslutningstaking om infrastrukturavgifter, herunder fastsettelse og innkreving av avgifter, i samsvar med avgiftsrammen og rammen for kapasitetstildeling fastsatt av medlemsstatene i henhold til artikkel 29 og 39,»

c) Nye nr. 31–36 skal lyde:

- «31) «vertikalt integrert foretak» et foretak der i henhold til rådsforordning (EF) nr. 139/2004(*)
 - a) en infrastrukturforvalter kontrolleres av et foretak som samtidig kontrollerer ett eller flere jernbaneforetak som driver jernbanetransport på infrastrukturforvalterens jernbanenett,
 - b) en infrastrukturforvalter kontrolleres av ett eller flere jernbaneforetak som driver jernbanetransport på infrastrukturforvalterens jernbanenett, eller
 - c) ett eller flere jernbaneforetak som driver jernbanetransport på infrastrukturforvalterens jernbanenett, kontrolleres av en infrastrukturforvalter.

Med dette menes også et foretak som består av to atskilte avdelinger, herunder en infrastrukturforvalter og én eller flere avdelinger som tilbyr transporttjenester, men som ikke er et særskilt rettssubjekt.

Dersom en infrastrukturforvalter og et jernbaneforetak er helt uavhengig av hverandre, men begge kontrolleres direkte av en medlemsstat uten noen mellomliggende enhet, anses de ikke å utgjøre et vertikalt integrert foretak i henhold til dette direktiv,

- 32) «offentlig-privat partnerskap» en bindende avtale mellom offentlige organer og ett eller flere andre foretak enn infrastrukturforvalteren i en medlemsstat som foretakene helt eller delvis bygger og/eller finansierer jernbaneinfrastruktur i henhold til og/eller skaffer seg rett til å utøve én eller flere av de funksjonene som er oppført i nr. 2, i et forhåndsfastsatt tidsrom. Ordningen kan ha enhver hensiktsmessig rettslig bindende form som er fastsatt i nasjonal lovgivning,
- 33) «styre» det øverste organet i et foretak som utøver ledelses- og administrasjonsfunksjoner, og som er ansvarlig for foretakets daglige ledelse,
- 34) «tilsynsorgan» det øverste organet i et foretak som utfører tilsynsoppgaver, herunder utøver kontroll over styret og generelle strategiske beslutninger om foretaket,
- 35) «gjennomgangsbillett» én eller flere billetter som utgjør en transportavtale for påfølgende jernbanereiser som utføres av ett eller flere jernbaneforetak,
- 36) «persontransport med høyhastighetstog» persontransport med jernbane uten stopp underveis mellom to steder som ligger mer enn 200 km fra hverandre, på spesialbygde høyhastighetslinjer utstyrt for hastigheter på normalt minst 250 km/t, og der det i gjennomsnitt kjøres med slike hastigheter.

(*) Rådsforordning (EF) nr. 139/2004 av 20. januar 2004 om tilsyn med foretakssammenslutninger («EFs fusjonsforordning») (EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1).»

3) I artikkel 6 skal nr. 2 lyde:

«2. For denne artikkels formål skal de medlemsstatene som anvender artikkel 7a nr. 3, kreve at foretaket organiseres med klart atskilte avdelinger som ikke er særskilte rettssubjekter, i ett enkelt foretak.»

4) Artikkel 7 skal lyde:

«Artikkel 7

Infrastrukturforvalterens uavhengighet

1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvalteren er ansvarlig for drift, vedlikehold og fornyelse av et jernbanenett og har ansvar for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen på dette nettet i samsvar med nasjonal rett.

Medlemsstatene skal sikre at ingen av de andre rettssubjektene i det vertikalt integrerte foretaket har avgjørende innflytelse på beslutningene som treffes av infrastrukturforvalteren i forbindelse med de grunnleggende funksjonene.

Medlemsstatene skal sikre at medlemmene av tilsynsorganet og av styret i infrastrukturforvalteren samt ledere som rapporterer direkte til dem, handler på en måte som ikke innebærer forskjellsbehandling, og at deres upartiskhet ikke påvirkes av eventuelle interessekonflikter.

2. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvalteren er organisert som en enhet som er juridisk atskilt fra ethvert jernbaneforetak og, i vertikalt integrerte foretak, fra alle andre rettssubjekter i foretaket.

3. Medlemsstatene skal sikre at de samme personene ikke samtidig kan være utnevnt eller ansatt:

- a) som styremedlem i en infrastrukturforvalter og styremedlem i et jernbaneforetak,
- b) som ansvarlig for å treffe beslutninger om de grunnleggende funksjonene og som styremedlem i et jernbaneforetak,
- c) dersom det finnes et tilsynsorgan, som medlem av tilsynsorganet i en infrastrukturforvalter og som medlem av tilsynsorganet i et jernbaneforetak,
- d) som medlem av tilsynsorganet i et foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak og utøver kontroll over både et jernbaneforetak og en infrastrukturforvalter, og som styremedlem i den infrastrukturforvalteren.

4. I vertikalt integrerte foretak skal styremedlemmene i infrastrukturforvalteren og de som er ansvarlige for å treffe beslutninger om de grunnleggende funksjonene, ikke motta resultatavhengige vederlag fra andre rettssubjekter i det vertikalt integrerte foretaket, eller motta bonusutbetalinger som hovedsakelig er knyttet til bestemte jernbaneforetakets økonomiske resultat. De kan imidlertid tilbys oppmuntring knyttet til det samlede resultatet for jernbanenettet.

5. Dersom de forskjellige enhetene i et vertikalt integrert foretak har felles informasjonssystemer, skal tilgang til følsomme opplysninger som gjelder grunnleggende funksjoner, være begrenset til godkjent personale hos infrastrukturforvalteren. Følsomme opplysninger skal ikke formidles til andre enheter i et vertikalt integrert foretak.

6. Bestemmelsene i nr. 1 i denne artikkel berører ikke medlemsstatenes rett til å treffe beslutninger når det gjelder utvikling og finansiering av jernbaneinfrastruktur og medlemsstatenes myndighet når det gjelder finansiering av infrastruktur og innkreving av avgifter samt kapasitetstildeling, som definert i artikkel 4 nr. 2 og artikkel 8, 29 og 39.»

5) Nye artikler 7a–7f skal lyde:

«Artikkel 7a

Uavhengighet med hensyn til grunnleggende funksjoner

1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvalteren er uavhengig med hensyn til organisasjonsstruktur og beslutningstaking innenfor grensene fastsatt i artikkel 4 nr. 2 og artikkel 29 og 39 når det gjelder grunnleggende funksjoner.

2. Ved anvendelse av nr. 1 skal medlemsstatene særlig sikre at

- a) et jernbaneforetak eller et annet rettssubjekt ikke utøver noen avgjørende innflytelse på infrastrukturforvalteren i forbindelse med grunnleggende funksjoner, med forbehold for medlemsstatenes rolle når det gjelder bestemmelse av avgiftsrammen og rammen for kapasitetstildeling og særlige avgiftsregler i samsvar med artikkel 29 og 39,
- b) et jernbaneforetak eller et annet rettssubjekt i det vertikalt integrerte foretaket ikke har noen avgjørende innflytelse på ansettelser og oppsigelser av personer med ansvar for å treffe beslutninger om de grunnleggende funksjonene,
- c) mobiliteten for personer med ansvar for de grunnleggende funksjonene ikke skaper interessekonflikter.

3. Medlemsstatene kan beslutte at innkreving av infrastrukturavgifter og tildeling av ruteleie skal utføres av et innkrevingsorgan og/eller et tildelingsorgan som er uavhengig av samtlige jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon og beslutningstaking. I så fall kan medlemsstatene beslutte ikke å anvende bestemmelsene i artikkel 7 nr. 2 og artikkel 7 nr. 3 bokstav c) og d).

Artikkel 7 nr. 3 bokstav a) og artikkel 7 nr. 4 får tilsvarende anvendelse på ledere i avdelinger med ansvar for forvaltning av infrastrukturen og yting av jernbanetjenester.

4. Bestemmelsene i dette direktiv som viser til de grunnleggende funksjonene til en infrastrukturforvalter, får anvendelse på det uavhengige innkrevings- og/eller tildelingsorganet.

Artikkel 7b

Infrastrukturforvalterens upartiskhet med hensyn til trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging

- 1. Medlemsstatene skal sikre at funksjonene trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging utøves på en åpen måte og uten forskjellsbehandling, og at personer med ansvar for å treffe beslutninger med hensyn til disse funksjonene ikke påvirkes av interessekonflikter.
- 2. Med hensyn til trafikkstyring skal medlemsstatene sikre at jernbaneforetakene ved forstyrrelser som berører dem, har full og rettidig tilgang til relevant informasjon. Dersom infrastrukturforvalteren gir ytterligere tilgang til trafikkstyringsprosessen, skal den gjøre dette for de berørte jernbaneforetakene på en åpen måte uten forskjellsbehandling.
- 3. Med hensyn til langsiktig planlegging av større vedlikeholdsarbeider og/eller fornyelse av jernbaneinfrastrukturen skal infrastrukturforvalteren rådføre seg med søkere og i størst mulig grad ta hensyn til problemer som påpekes.

Planlegging av vedlikehold skal utføres av infrastrukturforvalteren uten forskjellsbehandling.

Artikkel 7c

Utsetting og deling av infrastrukturforvalterens funksjoner

- 1. Forutsatt at det ikke oppstår interessekonflikter, og at det sikres fortrolig behandling av forretningsopplysninger, kan infrastrukturforvalteren
 - a) sette ut funksjoner til en annen enhet, forutsatt at denne ikke er et jernbaneforetak, ikke kontrollerer et jernbaneforetak, eller ikke kontrolleres av et jernbaneforetak. I et vertikalt integrert foretak skal grunnleggende funksjoner ikke settes ut til en annen enhet i det vertikalt integrerte foretaket, med mindre en slik enhet er den eneste som utfører grunnleggende funksjoner,
 - b) sette ut utførelsen av arbeider og tilknyttede oppgaver innen utvikling, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastruktur til jernbaneforetak eller selskaper som kontrollerer jernbaneforetaket, eller som kontrolleres av jernbaneforetaket.

Infrastrukturforvalteren skal beholde tilsynsmyndigheten over og ha overordnet ansvar for utøvelsen av funksjonene beskrevet i artikkel 3 nr. 2. Enhver enhet som utfører grunnleggende funksjoner, skal overholde artikkel 7, 7a, 7b og 7d.

2. Som unntak fra artikkel 7 nr. 1 kan infrastrukturforvalterens funksjoner utføres av forskjellige infrastrukturforvaltere, herunder parter i offentlig-private partnerskap, forutsatt at alle oppfyller kravene i artikkel 7 nr. 2–6 og artikkel 7a, 7b og 7d og påtar seg det fulle ansvar for utøvelsen av de aktuelle funksjonene.
3. Dersom en energileverandør ikke er tildelt grunnleggende funksjoner, skal den unntas fra reglene som gjelder for infrastrukturforvaltere, forutsatt at det er sikret samsvar med de relevante bestemmelsene om utvikling av jernbanenettet, særlig artikkel 8.
4. Med forbehold for tilsyn av reguleringsorganet eller et annet uavhengig vedkommende organ fastsatt av medlemsstatene kan en infrastrukturforvalter inngå samarbeidsavtaler med ett eller flere jernbaneforetak på en måte som ikke innebærer forskjellsbehandling, og med sikte på å skape fordeler for kundene, for eksempel reduserte kostnader eller bedre ytelse på den delen av jernbanenettet som omfattes av avtalen.

Dette organet skal føre tilsyn med gjennomføringen av slike avtaler, og kan, dersom det er berettiget, gi råd om at de bør heves.

Artikkel 7d

Økonomisk innsyn

1. Samtidig som gjeldende nasjonale framgangsmåter i hver enkelt medlemsstat overholdes, kan inntekter fra forvaltning av infrastrukturnettet, herunder offentlige midler, brukes av infrastrukturforvalteren bare til å finansiere egen forretningsvirksomhet, herunder betjening av egne lån. Infrastrukturforvalteren kan også bruke slike inntekter til å betale utbytte til eierne av selskapet, som kan omfatte private aksjeeiere, men ikke foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak og utøver kontroll over både et jernbaneforetak og denne infrastrukturforvalteren.
2. Infrastrukturforvaltere skal ikke gi lån til jernbaneforetak, verken direkte eller indirekte.
3. Jernbaneforetak skal ikke gi lån til infrastrukturforvaltere, verken direkte eller indirekte.
4. Lån mellom rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak skal bare gis, utbetales og betjenes til markedsrente og på vilkår som gjenspeiler den individuelle risikoprofilen til det berørte rettssubjektet.
5. Lån mellom rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak som er gitt før 24. desember 2016, skal løpe fram til forfall, forutsatt at låneavtalene var inngått til markedsrente, og at de faktisk er utbetalt og betjenes.
6. Alle tjenester som tilbys infrastrukturforvalteren fra andre rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak, skal gis på grunnlag av avtaler og betales til markedspris eller priser som gjenspeiler produksjonskostnaden pluss en rimelig fortjenestemargin.
7. Gjeld som tilskrives infrastrukturforvalteren, skal være klart atskilt fra gjeld som tilskrives andre rettssubjekter i vertikalt integrerte foretak. Slik gjeld skal betjenes atskilt. Dette er ikke til hinder for at siste utbetaling av gjeld blir gjort gjennom et foretak som inngår i et vertikalt integrert foretak, og som utøver kontroll over både et jernbaneforetak og en infrastrukturforvalter, eller gjennom en annen enhet i foretaket.
8. Regnskapene til infrastrukturforvalteren og andre rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak skal oppbevares på en måte som sikrer at kravene i denne artikkel oppfylles og gjør det mulig med atskilt regnskap og åpne økonomiske kretsløp i foretaket.
9. I vertikalt integrerte foretak skal infrastrukturforvalteren føre detaljert fortegnelse over alle kommersielle og finansielle forbindelser med andre rettssubjekter i foretaket.

10. Dersom grunnleggende funksjoner utføres av et uavhengig innkrevings- og/eller tildelingsorgan i samsvar med artikkel 7a nr. 3 og medlemsstatene ikke anvender artikkel 7 nr. 2, får bestemmelsene i denne artikkel tilsvarende anvendelse. Henvisninger til infrastrukturforvalter, jernbaneforetak og andre rettssubjekter i et vertikalt integrert foretak i denne artikkel skal forstås som henvisninger til de respektive avdelingene i foretaket. Oppfyllelse av kravene i denne artikkel skal dokumenteres i de atskilte regnskapene for de respektive avdelingene i foretaket.

Artikkel 7e

Ordninger for samordning

Medlemsstatene skal sikre at det innføres hensiktsmessige ordninger for å sikre samordning mellom de største infrastrukturforvalterne og alle berørte jernbaneforetak samt søkere nevnt i artikkel 8 nr. 3. Dersom det er relevant, skal representanter for brukerne av gods- og persontransporttjenestene og nasjonale, lokale eller regionale myndigheter inviteres til å delta. Reguleringsmyndigheten kan delta som observatør. Samordningen skal blant annet omfatte

- a) søkernes behov knyttet til vedlikehold og utvikling av infrastrukturkapasitet,
- b) innholdet i de brukerorienterte ytelsesmålene i avtalene nevnt i artikkel 30 og i stimuleringstiltakene nevnt i artikkel 30 nr. 1, og gjennomføringen av dem,
- c) innholdet i og gjennomføringen av netterklæringen nevnt i artikkel 27,
- d) spørsmål om intermodalitet og samtrafikkevne,
- e) ethvert annet spørsmål knyttet til adgangsvilkårene, bruken av infrastrukturen og kvaliteten på de tjenestene som ytes av infrastrukturforvalteren.

Infrastrukturforvalteren skal utarbeide og offentliggjøre retningslinjer for samordning, i samråd med berørte parter. Samordningen skal finne sted minst én gang per år, og infrastrukturforvalteren skal på sitt nettsted offentliggjøre en oversikt over aktiviteter som gjennomføres i henhold til denne artikkel.

Samordningen i henhold til denne artikkel berører ikke søkernes rett til å klage til reguleringsorganet og reguleringsorganets myndighet som fastsatt i artikkel 56.

Artikkel 7f

Europeisk nettverk av infrastrukturforvaltere

1. Med sikte på å gjøre det lettere å yte effektiv og formålstjenlig jernbanetransport i Unionen skal medlemsstatene sikre at de største infrastrukturforvalterne deltar og samarbeider i et nettverk som møtes med jevne mellomrom for å

- a) utvikle jernbaneinfrastrukturen i Unionen,
- b) sikre rettidig og effektiv gjennomføring av det felles europeiske jernbaneområde,
- c) utveksle beste praksis,
- d) overvåke og sammenligne ytelse,
- e) bidra til markedsovervåkingen nevnt i artikkel 15,
- f) håndtere flaskehalser over landegrensene,
- g) drøfte anvendelsen av artikkel 37 og 40.

Med henblikk på bokstav d) skal nettverket identifisere felles prinsipper og praksis for overvåking og sammenligning av ytelse på en ensartet måte.

Samordningen i henhold til dette nummer berører ikke søkernes rett til å klage til reguleringsorganet og reguleringsorganets myndighet som fastsatt i artikkel 56.

2. Kommisjonen skal være medlem av nettverket. Den skal støtte og lette samordningen.»

6) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:

a) Nytt nummer 1a skal lyde:

«1a. Uten at det berører Unionens og medlemsstatenes internasjonale forpliktelser, kan medlemsstater som grenser til en tredjestat, begrense adgangsretten fastsatt i denne artikkel når det gjelder transport til og fra den aktuelle tredjestaten på et jernbanenett hvis sporvidde er forskjellig fra hovedjernbanenettet i Unionen, dersom det oppstår konkurransevridding i jernbanetransport over landegrensene mellom medlemsstater og den aktuelle tredjestaten. Slik konkurransevridding kan blant annet oppstå som følge av forskjellsbehandling med hensyn til adgang til jernbaneinfrastruktur og tilknyttede tjenester i den berørte tredjestaten.

Dersom en medlemsstat i samsvar med dette nummer har til hensikt å vedta en beslutning om å begrense adgangsretten, skal den sende utkastet til beslutning til Kommisjonen og rådføre seg med de øvrige medlemsstatene.

Dersom det innen en frist på tre måneder etter framlegging av utkastet til beslutning ikke er kommet innvending fra verken Kommisjonen eller en annen medlemsstat, kan medlemsstaten vedta beslutningen.

Kommisjonen kan vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere regler for den framgangsmåten som skal følges for anvendelsen av dette nummer. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.»

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Med forbehold for forordning (EF) nr. 1370/2007 skal jernbaneforetakene på rettfærdige og åpne vilkår uten forskjellsbehandling gis adgang til jernbaneinfrastruktur i alle medlemsstater med sikte på drift av persontransport med jernbane. Jernbaneforetakene har rett til å ta med passasjerer fra enhver stasjon og til å sette dem av ved en annen stasjon. Denne retten omfatter også adgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II til dette direktiv.»

c) Nr. 3 og 4 utgår.

7) I artikkel 11 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 skal lyde:

«1. Medlemsstatene kan begrense adgangsretten fastsatt i artikkel 10 nr. 2 til persontransport med jernbane mellom et avgangs- og bestemmelsessted når én eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting omfatter samme rute eller en alternativ rute, dersom utøvelsen av denne retten vil kunne bringe i fare den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting.»

b) I nr. 2 skal første ledd lyde:

«2. For at vedkommende reguleringsorgan(er) nevnt i artikkel 55 skal kunne fastslå om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting vil kunne bringes i fare, skal de foreta en objektiv økonomisk analyse og basere sin beslutning på forhåndsfastsatte kriterier. De skal fastsette dette på anmodning fra en av følgende, fremlagt innen én måned etter mottak av opplysningene om den planlagte persontransportruten nevnt i artikkel 38 nr. 4:

a) Den eller de vedkommende myndigheter som tildelte kontrakten om offentlig tjenesteyting.

b) Enhver annen berørt vedkommende myndighet med rett til å begrense adgangen i henhold til denne artikkel.

c) Infrastrukturforvalteren.

d) Jernbaneforetaket som gjennomfører kontrakten om offentlig tjenesteyting.»

c) Nr. 3 skal lyde:

«3. Reguleringsorganet skal begrunne sin beslutning og angi på hvilke vilkår en av følgende innen én måned etter at den er meddelt dem, kan be om en ny vurdering av beslutningen:

a) Den eller de berørte vedkommende myndigheter.

b) Infrastrukturforvalteren.

- c) Jernbaneforetaket som gjennomfører kontrakten om offentlig tjenesteyting.
- d) Jernbaneforetaket som søker om adgang.

Dersom reguleringsorganet beslutter at den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlige tjenesteyting vil kunne bringes i fare av den planlagte persontransportruten nevnt i artikkel 38 nr. 4, skal den angi mulige endringer i den ruten som vil sikre at vilkårene for å gi adgangsretten fastsatt i artikkel 10 nr. 2 er oppfylt.»

- d) I nr. 4 skal nytt ledd lyde:

På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1 skal Kommisjonen innen 16. desember 2018 vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåten og kriteriene som skal følges for anvendelsen av nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel med hensyn til innenlands persontransport. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.»

- e) Nr. 5 skal lyde:

«5. Medlemsstatene kan også begrense adgangsretten til jernbaneinfrastruktur for å drive innenlands persontransport mellom et bestemt avgangssted og et bestemt bestemmelsessted i samme medlemsstat dersom

- a) det er gitt enerett til å transportere passasjerer mellom disse stasjonene i henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting som er tildelt før 16. juni 2015, eller
- b) en ytterligere rettighet/tillatelse til å drive kommersiell persontransport i konkurranse med en annen operatør mellom disse stasjonene er tildelt senest 25. desember 2018 på grunnlag av en rettferdig anbudsprosedyre,

og dersom disse operatørene ikke mottar noen godtgjøring for å drive denne transporten.

Denne begrensningen kan gjelde for kontraktens eller tillatelsens opprinnelige varighet eller til 25. desember 2026, idet det korteste tidsrommet gjelder.»

- 8) Ny artikkel skal lyde:

«*Artikkel 11a*

Persontransport med høyhastighetstog

1. Med sikte på å utvikle markedet for persontransport med høyhastighetstog, fremme best mulig bruk av tilgjengelig infrastruktur og stimulere konkurranseevnen for persontransport med høyhastighetstog, noe som gir gunstige virkninger for passasjerene, kan med forbehold for artikkel 11 nr. 5 utøvelsen av adgangsretten fastsatt i artikkel 10 med hensyn til persontransport med høyhastighetstog bare være underlagt kravene fastsatt av reguleringsorganet i samsvar med denne artikkel.

2. Dersom reguleringsorganet etter analysen fastsatt i artikkel 11 nr. 2, 3 og 4 fastslår at den planlagte persontransportruten med høyhastighetstog mellom et bestemt avgangssted og et bestemt bestemmelsessted bringer den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter samme rute eller en alternativ rute, i fare, skal det angi mulige endringer i den ruten som vil sikre at vilkårene for å gi adgangsretten fastsatt i artikkel 10 nr. 2 er oppfylt. Slike endringer kan omfatte en endring av den planlagte ruten.»

«*Artikkel 13a*

Felles informasjons- og gjennomgangsbillettssystem

1. Uten at det berører europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007(*) og europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU(**), kan medlemsstatene kreve at jernbaneforetak som driver innenlands persontransport, skal delta i en ordning med felles informasjonssystemer og integrerte billettssystemer for utstedelse av billetter, gjennomgangsbilletter og reservasjoner eller gi vedkommende myndigheter myndighet til å etablere en slik ordning. Dersom en slik ordning blir etablert, skal medlemsstatene sikre at den ikke skaper markedsvridning eller forskjellsbehandling mellom jernbaneforetak, og at den forvaltes av et offentlig- eller privatrettslig rettssubjekt eller en sammenslutning av alle jernbaneforetak som driver persontransport.

2. Kommisjonen skal overvåke utviklingen i jernbanemarkedet med hensyn til innføring og bruk av felles informasjons- og gjennomgangsbillettssystemer, og skal vurdere behovet for tiltak på unionsplan, idet det tas hensyn til markedsinitiativer. Den skal særlig vurdere jernbanepassasjerenes tilgang uten forskjellsbehandling til data som er nødvendige for å planlegge reiser og bestille billetter. Innen 31. desember 2022 skal den avgi en rapport for Europaparlamentet og Rådet om tilgjengeligheten til slike felles informasjons- og gjennomgangsbillettssystemer, og den skal eventuelt ledsages av forslag til regelverk.

3. Medlemsstatene skal kreve at jernbaneforetak som driver persontransport med jernbane, innfører beredskapsplaner, og skal sikre at disse beredskapsplanene blir samordnet på en hensiktsmessig måte for å bistå passasjerer i henhold til artikkel 18 i forordning (EF) nr. 1371/2007 ved større driftsforstyrrelser.

(*) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (EUT L 315 av 3.12.2007, s.14).

(**) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transport-systemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportformer (EUT L 207 av 6.8.2010, s. 1).»

9) I artikkel 19 skal ny bokstav e) lyde:

«e) ikke er blitt dømt for alvorlige forhold som følge av forpliktelser som i samsvar med nasjonal rett følger av bindende tariffavtaler, dersom det er relevant.»

10) I artikkel 32 skal nr. 4 lyde:

«4. De infrastrukturavgiftene for bruk av jernbanekorridorer som er angitt i kommisjonsforordning (EU) 2016/919(*), kan differensieres for å stimulere til å utstyre togene med ETCS som oppfyller kravene i den versjonen som ble vedtatt ved kommisjonsvedtak 2008/386/EF(**) og senere versjoner. En slik differensiering skal ikke føre til at det samlet sett blir noen økning i infrastrukturforvalterens inntekter.

Medlemsstatene kan beslutte at denne differensieringen av infrastrukturavgifter ikke skal gjelde for jernbanelinjer angitt i forordning (EU) 2016/919 der bare tog utstyrt med ETCS kjører.

Medlemsstatene kan beslutte å utvide denne differensieringen til å omfatte jernbanelinjer som ikke er angitt i forordning (EU) 2016/919.

(*) Kommisjonsforordning (EU) nr. 2016/919 av 27. mai 2016 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemene «Styring, kontroll og signal» i Den europeiske unions jernbanesystem (EUT L 158 av 15.6.2016, s. 1).

(**) Kommisjonsvedtak 2008/386/EF av 23. april 2008 om endring av vedlegg A til vedtak 2006/679/EF om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie som gjelder for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, og om endring av vedlegg A til vedtak 2006/860/EF med hensyn til delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (EUT L 136 av 24.5.2008, s. 11).»

11) I artikkel 38 skal nr. 4 lyde:

«4. Når en søker akter å anmode om infrastrukturkapasitet med sikte på å drive persontransport i en medlemsstat der adgangsretten til jernbaneinfrastruktur er begrenset i samsvar med artikkel 11, skal den underrette de berørte infrastrukturforvalterne og reguleringsorganene senest 18 måneder før ikrafttreddelsen av ruteplanen som anmodningen om kapasitet gjelder. For at de berørte reguleringsorganene skal kunne vurdere den potensielle økonomiske virkningen på eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting, skal de sikre at vedkommende myndigheter som har tildelt kontrakter om persontransport med jernbane på denne ruten i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting, enhver annen berørt vedkommende myndighet som har rett til å begrense adgangen i henhold til artikkel 11, og alle jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting på denne persontransportruten, blir underrettet uten unødige opphold og senest innen ti dager.»

12) I artikkel 53 nr. 3 skal nytt ledd lyde:

«Reguleringsorganet kan kreve at infrastrukturforvalteren gjør slike opplysninger tilgjengelige for det, dersom det anser at det er nødvendig.»

13) I artikkel 54 skal nr. 1 lyde:

«1. Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker, skal infrastrukturforvalteren treffe alle nødvendige tiltak for å normalisere situasjonen. For dette formål skal den utarbeide en beredskapsplan med en liste over hvilke organer som skal underrettes ved alvorlige ulykker eller alvorlige forstyrrelser av togtrafikken. Ved forstyrrelse som kan virke inn på trafikken over landegrensene, skal infrastrukturforvalteren dele alle relevante opplysninger med andre infrastrukturforvaltere hvis jernbanenett og trafikk kan bli berørt av denne forstyrrelsen. De berørte infrastrukturforvalterne skal samarbeide for å normalisere trafikken over landegrensene.»

14) I artikkel 56 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 skal nye bokstaver h), i) og j) lyde:

«h) trafikkstyring,

i) planlegging av fornyelser og planlagt eller ikke-planlagt vedlikehold,

j) oppfyllelse av kravene, herunder med hensyn til håndtering av interessekonflikter, fastsatt i artikkel 2 nr. 13 og artikkel 7, 7a, 7b, 7c og 7d.»

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Med forbehold for de nasjonale konkurransemyndighetenes myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetransport har reguleringsorganet myndighet til å overvåke konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetransport, herunder særlig markedet for persontransport med høyhastighetstog, og infrastrukturforvalternes virksomhet nevnt i nr. 1 bokstav a)–j). Særlig skal reguleringsorganet kontrollere samsvar med nr. 1 bokstav a)–j) på eget initiativ med henblikk på å unngå forskjellsbehandling av søkerne. Det skal særlig kontrollere om netterklæringen inneholder bestemmelser som innebærer forskjellsbehandling eller gir infrastrukturforvalteren skjønnsmyndighet som kan anvendes til å forskjellsbehandle søkere.»

c) I nr. 9 skal første ledd lyde:

«9. Reguleringsorganet skal vurdere eventuelle klager og ved behov be om ytterligere opplysninger og innlede samråd med alle berørte parter innen én måned etter å ha mottatt klagen. Det skal treffe beslutninger i klagesaker, treffe tiltak for å avhjelpe situasjonen og meddele de berørte partene sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Med forbehold for de nasjonale konkurransemyndighetenes myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetransport skal reguleringsorganet på eget initiativ ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke forskjellsbehandling av søkere, markedsvridning og alle andre former for uønsket utvikling på disse markedene, særlig med henvisning til nr. 1 bokstav a)–j).»

d) Nr. 12 skal lyde:

«12. For å kontrollere at bestemmelsene om atskilte regnskaper fastsatt i artikkel 6 og bestemmelsene om økonomisk innsyn i artikkel 7d overholdes, har reguleringsorganet myndighet til å utføre revisjoner eller iverksette eksterne revisjoner hos infrastrukturforvaltere, operatører av serviceanlegg og eventuelt jernbaneforetak. For vertikalt integrerte foretak omfatter denne myndigheten alle rettssubjekter. Reguleringsorganet har rett til å be om alle relevante opplysninger. Reguleringsorganet har særlig myndighet til å kreve at infrastrukturforvalteren, operatører av serviceanlegg og alle foretak eller andre enheter som utfører eller tar del i forskjellige typer jernbanetransport eller infrastrukturforvaltning som nevnt i artikkel 6 nr. 1 og 2 og artikkel 13, framlegger alle eller deler av de regnskapsopplysningene som er oppført i vedlegg VIII, med det detaljnivået som anses som nødvendig og forholdsmessig.

Uten at det berører myndigheten til de nasjonale myndighetene med ansvar for statsstøttespørsmål, kan reguleringsorganet også trekke konklusjoner fra regnskapene vedrørende spørsmål om statsstøtte som det skal rapportere til nevnte myndigheter.

Kapitalstrømmer nevnt i artikkel 7d nr. 1, lån nevnt i artikkel 7d nr. 4 og 5, og gjeld nevnt i artikkel 7d nr. 7 skal overvåkes av reguleringsorganet.

Dersom en medlemsstat har utpekt reguleringsorganet som det uavhengige vedkommende organ nevnt i artikkel 7c nr. 4, skal reguleringsorganet vurdere samarbeidsavtalene nevnt i nevnte artikkel.»

15) I artikkel 57 gjøres følgende endringer:

a) Nytt nr. 3a skal lyde:

«3a. Dersom spørsmål om en internasjonal rute krever beslutninger fra to eller flere reguleringsorganer, skal de berørte reguleringsorganene samarbeide om å utarbeide sine respektive beslutninger for å løse spørsmålet. For dette formål skal de berørte reguleringsorganene utføre sine oppgaver i samsvar med artikkel 56.»

b) Nr. 8 skal lyde:

«8. Reguleringsorganene skal utarbeide felles prinsipper og felles praksis for de beslutningene som de i henhold til dette direktiv har myndighet til å treffe. Slike felles prinsipper og slik felles praksis skal omfatte ordninger for løsning av tvister som oppstår innenfor rammen av nr. 3a. På grunnlag av reguleringsorganenes erfaring og arbeidet i jernbanenettet nevnt i nr. 1, og dersom det er nødvendig for å sikre effektivt samarbeid mellom reguleringsorganene, kan Kommisjonen vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter slike felles prinsipper og slik felles praksis. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas i samsvar med undersøkelsesprosedyren nevnt i artikkel 62 nr. 3.»

c) Nytt nr. 10 skal lyde:

«10. For beslutninger med hensyn til en binasjonal infrastruktur kan begge berørte medlemsstater når som helst etter 24. desember 2016 avtale å kreve samordning mellom de berørte reguleringsorganene for å tilpasse virkningene av deres beslutninger.»

16) I artikkel 63 skal nr. 1 lyde:

«1. Kommisjonen skal innen 31. desember 2024 vurdere dette direktivs virkning på jernbanesektoren, og skal framlegge for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen en rapport om gjennomføringen av det.

Rapporten skal særlig vurdere utviklingen av jernbanetransport med høyhastighetstog og hvorvidt det forekommer forskjellsbehandling når det gjelder adgang til høyhastighetslinjer. Kommisjonen skal vurdere om det er nødvendig å framlegge forslag til regelverk.

Innen samme dato skal Kommisjonen vurdere om det forekommer forskjellsbehandling eller andre former for konkurransevridning i forhold til infrastrukturforvaltere som inngår i et vertikalt integrert foretak. Kommisjonen skal eventuelt framlegge forslag til regelverk.»

Artikkel 2

1. Uten hensyn til artikkel 3 nr. 2 skal medlemsstatene innen 25. desember 2018 vedta og kunngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 3

1. Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.
2. Artikkel 1 nr. 6–8 og 11 får anvendelse fra 1. januar 2019, før ruteplanen som gjelder fra 14. desember 2020.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg 14. desember 2016.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

I. KORČOK

Formann
