

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► B

RÅDETS DIREKTIV
av den 29 juli 1991
om utvecklingen av gemenskapens järnvägar
 (91/440/EEG)
 (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001	L 75	1	15.3.2001
► <u>M2</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004	L 220	58	21.6.2004
► <u>M3</u>	Rådets direktiv 2006/103/EG av den 20 november 2006	L 363	344	20.12.2006
► <u>M4</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007	L 315	44	3.12.2007

Ändrad genom:

► <u>A1</u>	Akt om villkoren för Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republiken Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakien anslutning till de fördrag som ligger till grund för Europeiska Unionen och om anpassning av fördragen	L 236	33	23.9.2003
-------------	--	-------	----	-----------



RÅDETS DIREKTIV

av den 29 juli 1991

om utvecklingen av gemenskapens järnvägar

(91/440/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽³⁾, och

med beaktande av följande:

En större integrering av gemenskapens transportsektor är en viktig del av den inre marknaden och järnvägar är en viktig del av gemenskapens transportsektor.

Effektiviteten hos järnvägssystemet bör förbättras för att det skall kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad med hänsyn till järnvägarnas speciella karaktär.

För att göra järnvägstransporterna effektiva och konkurrenskraftiga i jämförelse med andra transportsätt skall medlemsstaterna garantera att järnvägsföretag får en status som oberoende operatörer som handlar på ett marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens behov.

Framtida utveckling och effektiv drift av järnvägssystemet kan underlättas om en åtskillnad görs mellan transportverksamheten och förvaltningen av infrastrukturen. I denna situation är det nödvändigt att driva dessa två verksamheter var för sig och ha separat redovisning för dem.

För att öka konkurrensen vid utbudet av transporttjänster när det gäller bekvämlighet och service bör medlemsstaterna behålla det övergripande ansvaret för utveckling av lämplig järnvägsinfrastruktur.

I brist på gemensamma regler om fördelning av infrastrukturkostnaderna, skall medlemsstaterna efter samråd med ledningen för infrastrukturen fastställa regler för hur mycket järnvägsföretagen och deras sammanslutningar skall betala för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen. Dessa avgifter skall överensstämma med principen om likabehandling mellan järnvägsföretag.

Medlemsstaterna bör framför allt säkerställa att de befintliga, offentligt ägda eller offentligt styrda järnvägsföretagen ges en sund ekonomisk struktur samtidigt som det beaktas att varje ekonomisk omplanering som kan bli nödvändig skall göras i enlighet med de relevanta reglerna som fastställts i fördraget.

För att underlätta transporter mellan medlemsstaterna bör järnvägsföretagen ha rätt att bilda sammanslutningar tillsammans med järnvägsföretag i andra medlemsstater.

Dessa internationella sammanslutningar bör garanteras rätt till tillgång till infrastruktur och rätt till transittrafik i de medlemsstater där de har

⁽¹⁾ EGT nr C 34, 14.2.1990, s. 8 och
EGT nr C 87, 4.4.1991, s. 7.

⁽²⁾ EGT nr C 19, 28.1.1991, s. 254.

⁽³⁾ EGT nr C 225, 10.9.1990, s. 27.

▼B

sitt säte samt rätt till transittrafik i andra medlemsstater enligt vad som krävs för den berörda internationella förbindelsen.

I syfte att uppmuntra kombinerade transporter är det lämpligt att tillgång till järnvägsinfrastrukturen i de andra medlemsstaterna bör ges till järnvägsföretag sysselsatta inom internationell kombinerad godstransport.

Det är nödvändigt att upprätta en rådgivande kommitté för att övervaka och bistå kommissionen vid verkställandet av detta direktiv.

Rådets beslut 75/327/EEG av den 20 maj 1975 om förbättring av järnvägsföretagens situation och om harmonisering av reglerna för de ekonomiska relationerna mellan dessa företag och medlemsstaterna ⁽¹⁾ bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVSNITT 1

▼M1**Räckvidd och definitioner****▼B***Artikel 2*

1. Detta direktiv gäller för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och järnvägstransporter utförda av järnvägsföretag som är etablerade eller kommer att etableras i en medlemsstat.

2. Järnvägsföretag vars verksamhet är begränsad till uteslutande stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik omfattas inte av detta direktiv.

▼M1

3. Företag, vars verksamhet på järnväg är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom tunneln under Engelska kanalen omfattas inte av detta direktiv, med undantag av artiklarna 6.1, 10 och 10a.

▼M4

4. Medlemsstaterna får från direktivets räckvidd undanta varje transitförbindelse med järnväg genom gemenskapen vilken börjar och slutar utanför gemenskapens territorium.

▼B*Artikel 3*

I detta direktiv avses med

▼M1

— *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med gällande gemenskapslagstiftning vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft,

— *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur; detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag,

⁽¹⁾ EGT nr L 152, 12.6.1975, s. 3.

▼ B

- *järnvägsinfrastruktur*: alla de uppgifter som finns förtecknade i bilaga 1.A i kommissionens förordning (EEG) nr 2598/70 av den 18 december 1970 om vilka uppgifter som skall tas upp under de olika rubrikerna på blanketterna för redovisning i bilaga 1 till rådets förordning (EEG) nr 1108/70 ⁽¹⁾, med undantag av den sista strecksatsen som enbart för detta direktivs syfte skall lyda: ”Byggnader med anknytning till infrastrukturen”,
- *internationella sammanslutningar*: varje sammanslutning av minst 2 järnvägsföretag i olika medlemsländer med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna,

▼ M1

- *internationell godstrafik*: transporttjänster med tåg som passerar minst en gräns till en medlemsstat; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns,

▼ M4

- *internationell persontrafik*: persontrafik där tåget passerar minst en medlemsstats gräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda medlemsstater. Tåget får kopplas ihop och/eller isär och olika sektioner får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns,

▼ B

- *stads- och förortstrafik*: transporter som utförs för att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storstadsregion samt transportbehoven mellan denna storstadsregion och omgivande områden,

▼ M4

- *transit*: passage genom gemenskapens territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på gemenskapens territorium,

▼ B

- *regional trafik*: transporter som utförs för att tillgodose transportbehoven i en region.

AVSNITT 2

▼ M1**Förvaltningsmässigt oberoende***Artikel 4*

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att järnvägsföretag när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring skall ha en oberoende ställning som innebär att de skall hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.
2. Infrastrukturförvaltaren skall med iakttagande av den ram och de specifika regler för avgifter och tilldelning som medlemsstaterna fastställer ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll.

▼ B*Artikel 5*

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att göra det möjligt för järnvägsföretagen att anpassa sin verksamhet till marknaden och genomföra denna verksamhet på sina ledningsorgans

⁽¹⁾ EGT nr L 278, 23.12.1970, s. 1, ändrad genom förordning (EEG) nr. 2116/78 (EGT nr L 246, 8.9.1978, s. 7).

▼B

ansvar för att kunna erbjuda effektiva och lämpliga transporter till lägsta möjliga kostnad för den servicekvalitet som krävs.

Järnvägsföretag skall drivas enligt de principer som gäller för kommersiella företag. Detta skall också gälla deras åtaganden i fråga om offentliga tjänster som ålagts dem av staten och för de kontrakt om offentliga tjänster som de sluter med de behöriga myndigheterna i medlemsstaten.

2. Järnvägsföretag skall själva fastställa planer för sin verksamhet inklusive investeringar och ekonomiska program. Sådana planer skall utformas i syfte att uppnå ekonomisk jämvikt i företagen och i fråga om övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål för verksamheten. De skall också fastställa metoden för genomförandet.

3. I samband med riktlinjerna för den allmänna policyn som bestäms av staten och med hänsyn till nationella planer och kontrakt (som kan vara fleråriga) inklusive investeringar och ekonomiska planer, skall järnvägsföretag särskilt ha frihet att

- tillsammans med ett eller flera andra järnvägsföretag bilda en internationell sammanslutning,
- fastställa sin interna organisation utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i avsnitt 3,
- styra tillgången och marknadsföringen av tjänster och bestämma priserna för tjänsterna utan att det påverkar tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikpolitik på järnväg, väg och inre vattenvägar ⁽¹⁾,
- fatta beslut om personal, tillgångar och upphandling,
- utöka sin marknadsandel, utveckla ny teknologi och nya tjänster och införa nya metoder för driften,
- etablera ny verksamhet inom områden som har anknytning till järnvägsdriften.

AVSNITT 3

Särskiljande av förvaltningen av infrastrukturen från transportverksamheten**▼M1***Artikel 6*

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att separata resultat- och balansräkningar förs och offentliggörs dels för verksamhet som avser järnvägsföretags tillhandahållande av transporttjänster dels för verksamhet som avser förvaltningen av järnvägsinfrastruktur. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

Bokföringen för de två verksamhetsområdena skall göras på ett sätt som återspeglar detta förbud.

2. Medlemsstaterna får även bestämma att denna åtskillnad kräver att det skall finnas speciella avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen skall förvaltas av en särskild enhet.

3. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de uppgifter, enligt förteckningen i bilaga II, som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av, anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av de organisatoriska strukturerna måste det kunna påvisas att detta mål uppnåtts.

⁽¹⁾ EGT nr L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT nr L 169, 29.6.1991, s. 1.)

▼M1

Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta uttag av avgifter och ansvar för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis investeringar, underhåll och finansiering.

4. Tillämpningen av punkt 3 skall vara föremål för en rapport från kommissionen i enlighet med artikel 10b, vilken skall överlämnas senast den 15 mars 2006.

Artikel 7

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av deras nationella järnvägsinfrastruktur, när så är nödvändigt med hänsyn till gemenskapens allmänna behov.

▼M2

▼M1

3. Medlemsstaterna får också med beaktande av artiklarna 73, 87 och 88 i fördraget tilldela infrastrukturförvaltaren tillräckliga medel i förhållande till uppgifterna, storleken och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar.

4. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av staten skall infrastrukturförvaltaren upprätta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsplaner. Planen skall utformas för att säkerställa en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhandahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål.

▼B*Artikel 8*

Förvaltaren av infrastrukturen skall utkräva en avgift för nyttjande av den järnvägsinfrastruktur som han är ansvarig för och som järnvägsföretagen och internationella sammanslutningar som använder denna infrastruktur skall betala. Efter samråd med förvaltningen skall medlemsstaterna fastställa regler för att bestämma denna avgift.

Banavgiften som skall beräknas på ett sådant sätt att det inte sker någon diskriminering mellan järnvägsföretag får särskilt ta hänsyn till körda tågkilometer, tågets sammansättning och speciella förutsättningar som hastighet, axeltryck och graden eller längden av nyttjandet av infrastrukturen.

AVSNITT 4

Förbättring av det finansiella läget*Artikel 9*

1. I samband med de befintliga, offentligt ägda eller styrda järnvägsföretagen skall medlemsstaterna använda lämpliga medel för att hjälpa till att minska skulderna hos sådana företag till en nivå som inte förhindrar en sund finansiell förvaltning och hjälpa till att förbättra deras finansiella situation.

2. För detta ändamål får medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder som kräver att en särskild återbetalningsenhet upprättas inom räkenskapsavdelningarna i sådana företag.

Enhetens balansräkning får, tills lånen är avvecklade, belastas med alla de lån som upptagits av företaget både för att finansiera investeringar och för att täcka driftskostnader som uppstått till följd av järnvägstransporter eller genom förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen. Skulder som härrör från dotterföretags verksamhet får inte medräknas.

▼ M1

3. Stöd som ges av medlemsstaterna för att avveckla de skulder som anges i denna artikel skall beviljas enligt artikel 73, 87 och 88 i fördraget.

4. För järnvägsföretag skall resultaträkningar och antingen balansräkningar eller årsredovisning av tillgångar och skulder upprättas och offentliggöras för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransport på järnväg. Medel som utbetalas till verksamhet som rör persontransport i allmänhetens tjänst skall redovisas separat i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

▼ B

AVSNITT 5

Tillgång till järnvägsinfrastrukturen**▼ M1***Artikel 10*

1. Internationella sammanslutningar skall ges tillträde till järnvägsnät och rätt att utföra transittrafik i de medlemsstater där de till sammanslutningen hörande järnvägsföretagen är etablerade, liksom rätt att utföra transittrafik i andra medlemsstater, för internationell trafik mellan de medlemsstater där de företag som ingår i dessa sammanslutningar är etablerade.

2. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 skall på rättvisa villkor beviljas tillträde till infrastrukturen i de andra medlemsstaterna för att utföra internationella kombinerade godstransporter.

▼ M2

3. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 skall på rättvisa villkor beviljas tillträde till det transeuropeiska nätet för godstransporter, definierat i artikel 10a samt i bilaga I, och senast den 1 januari 2006 till hela järnvägsnätet, i syfte att utföra internationella godstransporttjänster.

Dessutom skall senast den 1 januari 2007 järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 på rättvisa villkor beviljas tillträde till infrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransporttjänster.

▼ M4

3a. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 ska senast den 1 januari 2010 beviljas rätt till tillträde till infrastrukturen i samtliga medlemsstater för att bedriva internationell persontrafik. Vid internationell persontrafik ska järnvägsföretagen ha rätt att ta upp passagerare vid varje station utmed den internationella sträckan och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat.

Rätten till tillträde till infrastrukturen i de medlemsstater i vilka andelen internationell passagerartrafik med tåg utgör mer än hälften av omsättningen för persontrafiken för järnvägsföretag i den medlemsstaten ska beviljas senast den 1 januari 2012.

Huruvida det huvudsakliga syftet med trafiken är att befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater ska avgöras av det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG på begäran av de berörda behöriga myndigheterna och/eller järnvägsföretagen.

3b. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt punkt 3a för trafik mellan en avreseplats och en bestämmelseplats vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmänna tjänster som överensstämmer med gällande gemenskapslagstiftning. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid varje station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, såvida inte utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster.

▼ M4

Huruvida den ekonomiska jämvikten skulle äventyras ska avgöras av det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG på grundval av en objektiv ekonomisk analys och i förväg fastställda kriterier på begäran av

- den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster,
- varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,
- infrastrukturförvaltaren, eller
- det järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster.

De behöriga myndigheterna och de järnvägsföretag som tillhandahåller de allmänna tjänsterna ska förse det eller de berörda regleringsorganen med de uppgifter som rimligen krävs för att fatta ett beslut. Regleringsorganet ska beakta de erhållna uppgifterna, i förekommande fall samråda med samtliga berörda parter, och meddela de berörda parterna sitt motiverade beslut inom en i förväg fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter senast två månader efter att ha mottagit alla relevanta uppgifter. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange inom vilken tidsperiod och på vilka villkor

- den eller de berörda behöriga myndigheterna,
- infrastrukturförvaltaren,
- det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmänna tjänster, eller
- det järnvägsföretag som söker tillträde

får begära att beslutet omprövas.

3c. Medlemsstaterna får också begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer inom samma medlemsstat längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befördra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i gemenskapslagstiftningen före den 4 december 2007. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i 15 år, beroende på vilket som är kortast.

3d. Bestämmelserna i detta direktiv ska inte kräva att medlemsstaterna före den 1 januari 2010 beviljar den rätt till tillträde som avses i punkt 3a för järnvägsföretag och deras direkt eller indirekt kontrollerade dotterföretag med tillstånd i en medlemsstat där liknande rätt till tillträde inte har beviljats.

3e. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att se till att de beslut som avses i punkterna 3b, 3c och 3d kan bli föremål för rättslig prövning.

3f. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3b får medlemsstaterna, på de villkor som fastställs i denna artikel, tillåta den myndighet som ansvarar för persontrafik på järnväg att ta ut en avgift av de järnvägsföretag som bedriver persontrafik för trafikering av linjer som faller under denna myndighets behörighet och som utförs mellan två stationer i denna medlemsstat.

I detta fall ska de järnvägsföretag som bedriver inrikes eller internationell persontrafik på järnväg omfattas av samma avgift för trafikering av linjer som faller under denna myndighets behörighet.

Avgiften är avsedd att kompensera denna myndighet för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmänna tjänster vilka tilldelats i enlighet med gemenskapsrätten. De intäkter som en sådan avgift inbringar och som betalas i ersättning får inte överstiga vad som är nödvändigt för att helt eller delvis täcka kostnaden i samband med den aktuella skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster,

▼ M4

med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter.

Uttaget av avgiften ska vara förenligt med gemenskapsrätten och i synnerhet iakttas principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet, särskilt vad gäller förhållandet mellan tjänstens genomsnittliga pris för passageraren och avgiftsnivån. De totala avgifter som tagits ut enligt denna punkt får inte äventyra den ekonomiska bärkraften för den persontrafik på järnväg som de tas ut på.

De berörda myndigheterna ska spara de uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa att avgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om detta.

▼ M1

4. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i ett enskilt fall granska tillämpningen och efterlevnaden av denna artikel och inom två månader efter det att begäran mottagits och efter att ha rådfrågat den kommitté som anges i artikel 11a.2 besluta om huruvida den aktuella åtgärden får fortsätta att tillämpas. Kommissionens skall underrätta Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.

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

▼ M2

5. Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter skall på grundval av offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskommelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskommelser skall vara icke-diskriminerande och medge insyn samt stå i överensstämmelse med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg ⁽¹⁾.

6. Tillträde till järnvägsspår och tillhandahållande av tjänster i de terminaler och hamnar som är förknippade med sådan järnvägsverksamhet som avses i punkterna 1, 2 och 3, vilka betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund, skall tillhandahållas samtliga järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt och medge insyn, och en begäran av ett järnvägsföretag får göras till föremål för begränsningar endast om det finns genomförbara alternativ med järnväg på marknadsmässiga villkor.

▼ M1

7. Utan att det påverkar gemenskapslagstiftningen och nationella bestämmelser om konkurrenspolitik och de institutioner som är behöriga i denna fråga, skall det regleringsorgan som inrättats i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG eller ett annat organ med samma grad av oberoende övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaden för järnvägstransport.

Detta organ skall inrättas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.1 i nämnda direktiv. Varje sökande eller berörd part får lämna in klagomål till detta organ om han anser att han har behandlats orättvist eller varit föremål för diskriminering eller har missgynnats på annat sätt. Regleringsorganet skall så snart som möjligt, på grundval av ett klagomål eller i förekommande fall på eget initiativ, besluta om nödvändiga åtgärder för att korrigera en negativ utveckling på dessa marknader. För att garantera att det finns möjlighet till rättslig prövning och till det nödvändiga samarbetet mellan de nationella regleringsorganen skall artikel 30.6 och artikel 31 i nämnda direktiv tillämpas i förekommande fall.

⁽¹⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30).

▼ **M4**

8. Senast den 1 januari 2009 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av detta direktiv för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Denna rapport ska behandla

- genomförandet av detta direktiv i medlemsstaterna, särskilt dess konsekvenser i de medlemsstater som avses i punkt 3a andra stycket, och hur de olika berörda organens arbete faktiskt har fungerat,
- marknadsutvecklingen, särskilt internationella trafiktrender, trafikverksamhet och alla marknadsaktörers andel på marknaden, inbegripet nya marknadsaktörer.

9. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av bestämmelserna i punkterna 3a–3f för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Tillämpningen av detta direktiv ska utvärderas på grundval av en rapport som kommissionen ska lägga fram två år efter det datum då marknaden för internationell persontrafik har öppnats.

Denna rapport ska även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden. I rapporten bör kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs påverkan på avtal om allmänna tjänster och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen ska därvid beakta genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 [om kollektivtrafik på järnväg och väg] ⁽¹⁾ och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiknärens täthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). I sin rapport ska kommissionen i förekommande fall föreslå kompletterande åtgärder för att underlätta varje sådant öppnande och utvärdera verkningarna av alla sådana åtgärder.

▼ **M1***Artikel 10a*

1. Det europeiska järnvägsnätet för godstransporter skall bestå av följande:

- a) Järnvägslinjer i enlighet med kartorna i bilaga I.
- b) Alternativa sträckningar, vid behov, särskilt runt sådan hårt belastad järnvägsstruktur som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG. När sådana sträckningar erbjuds skall så långt det går den totala transporttiden hållas.
- c) Tillträde till järnvägsspår till terminaler som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund samt andra platser och anläggningar, inklusive anslutningslinjer till och från dessa.
- d) Tillträde till järnvägsspår till och från de hamnar som anges i bilaga I, inklusive anslutningslinjer.

2. De i punkt 1 c och d nämnda anslutningslinjerna får i transportsträckans ena eller andra ände utgöra 50 km eller 20 % av transportsträckan på de järnvägslinjer som avses i punkt 1 a, varvid den längre av dessa angivelser gäller.

Belgien och Luxemburg, som är medlemsstater med ett relativt litet och koncentrerat nät, får begränsa längden på anslutningslinjerna under det första året efter den 15 mars 2003 till minst 20 km och fram till slutet av det andra året till minst 40 km.

⁽¹⁾ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

▼ M1

AVSNITT 5a

Kommissionens övervakningsuppgifter*Artikel 10b*

1. Senast den 15 september 2001 skall kommissionen vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska och ekonomiska förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen för de europeiska järnvägstransporterna. Kommissionen skall se till att tillräckliga resurser ställs till förfogande så att sektorn kan övervakas på ett effektivt sätt.

2. I detta sammanhang skall kommissionen till sitt arbete nära knyta företrädare för medlemsstaterna och företrädare för de berörda sektorerna, även användarna, för att dessa bättre skall kunna övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder.

3. Kommissionen skall övervaka användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkoren för järnvägssektorn, särskilt fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, säkerhetsbestämmelser och tillståndsgivning samt graden av harmonisering som utvecklas. Den skall säkerställa en aktiv samverkan mellan medlemsstaternas respektive regleringsorgan.

4. Kommissionen skall rapportera till Europaparlamentet och rådet om

- a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik,
- b) grundförutsättningarna,

▼ M2

c) läget för det europeiska järnvägsnätet,

▼ M1

- d) utnyttjandet av tillträdesrätt,
- e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,
- f) begränsningar i infrastrukturen, och
- g) behovet av lagstiftning.

▼ B

AVSNITT 6

Slutbestämmelser▼ M1*Artikel 11*

1. Medlemsstaterna får förelägga kommissionen varje fråga som rör genomförandet av detta direktiv. Lämpliga beslut skall fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2.

▼ M4

2. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv och som rör anpassning av dess bilagor ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11a.3.

▼ M1*Artikel 11a*

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

▼M4

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

▼M1

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

▼B*Artikel 12*

Bestämmelserna i detta direktiv skall gälla utan att det påverkar tillämpningen av rådets direktiv 90/531/EEG av den 17 september 1990 om upphandlingsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna (¹).

Artikel 13

Beslut 75/327/EEG upphävs härmed från den 1 januari 1993.

Hänvisningar till det upphävda beslutet skall anses vara hänvisningar till detta direktiv.

▼M2**▼M1***Artikel 14a*

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

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

behöver inte tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artikel 6.3 första stycket och uppgifterna i enlighet med artikel 7.2 första stycket, i den mån medlemsstaterna i dessa artiklar åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i nämnda artiklar.

2. Om emellertid

- a) mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 4 i direktiv 95/18/EG, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från Irland, Nordirland eller Grekland, kommer beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag att fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2, eller
- b) ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland, Nordirland eller Grekland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium (i fråga om Irland eller Förenade kungariket, med avseende på Nordirland, eller i fråga om båda dessa stater, en annan medlemsstat utanför deras territorium), skall undantaget i punkt 1 inte gälla.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i punkt a och som antagits i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2, eller meddelande

(¹) EGT nr L 297, 29.10.1990, s. 1.

▼ M1

om den formella ansökan som avses i punkt b, skall den eller de berörda medlemsstaterna (Irland och Förenade kungariket, med avseende på Nordirland, eller Grekland) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har ett sådant undantag ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag skall motiveras. Kommissionen skall behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2. Det nämnda rådgivande förfarandet skall tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

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

4. Luxemburg, som är en medlemsstat med ett relativt litet järnvägsnät, behöver inte förrän den 31 augusti 2004 tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artikel 6.3 första stycket i den mån medlemsstaterna i den åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i den artikeln.

▼ B*Artikel 15*

Medlemsstaterna skall efter samråd med kommissionen anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 januari 1993. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

▼ M4

Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägsnät upprättats på deras territorium.

▼ B*Artikel 16*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼ M1*BILAGA I***HAMNAR**

BELGIË/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

▼ M3

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

▼ A1

ČESKÁ REPUBLIKA

▼ M1

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

▼ A1

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

▼ A1

Paldiski põhjasadam
Paldiski lõunasadam
Kopli põhjasadam
Kopli lõunasadam
Bekkeri sadam
Kunda sadam

▼ M1

ΕΛΛΑΣ
Αλεξανδρούπολις
Ελευσίνα
Πάτρα
Πειραιάς
Θεσσαλονίκη
Βόλος

ESPAÑA
Algeciras
Almería
Barcelona
Bilbao
Cartagena-Escombreras
Gijón
Huelva
Tarragona
Valencia
Vigo

FRANCE
Bayonne
Bordeaux
Boulogne
Calais
Cherbourg
Dunkerque
Fos-Marseille
La Rochelle
Le Havre
Nantes
Port-la-Nouvelle
Rouen
Sète
St-Nazaire

IRELAND
Cork
Dublin

▼ M1

ITALIA
Ancona
Bari
Brindisi
C. Vecchia
Genova
Gioia Tauro
La Spezia
Livorno
Napoli
Piombino
Ravenna
Salerno
Savona
Taranto
Trieste
Venezia

▼ A1

KYIΠOΣ
LATVIJA
Rīga
Ventspils
Liepāja
LIETUVA
Klaipėda

▼ M1

LUXEMBOURG

▼ A1

MAGYARORSZÁG

MALTA

▼ M1

NEDERLAND
Amsterdam Zeehaven
Delfzijl/Eemshaven
Vlissingen
Rotterdam Zeehaven
Terneuzen

ÖSTERREICH

▼ A1

POLSKA
Szczecin
Świnoujście

▼ **A1**

Gdańsk
Gdynia

▼ **M1**

PORTUGAL
Leixões
Lisboa
Setúbal
Sines

▼ **M3**

ROMÂNIA
Constanța
Mangalia
Midia
Tulcea
Galați
Brăila
Medgidia
Oltenița
Giurgiu
Zimnicea
Calafat
Turnu Severin
Orșova

▼ **A1**

SLOVENIJA
Koper

SLOVENSKO

▼ **M1**

SUOMI/FINLAND
Hamina
Hanko
Helsinki
Kemi
Kokkola
Kotka
Oulu
Pori
Rauma
Tornio
Turku

SVERIGE
Göteborg-Varberg
Helsingborg
Luleå

▼ M1

Malmö

Norrköping

Oxelösund

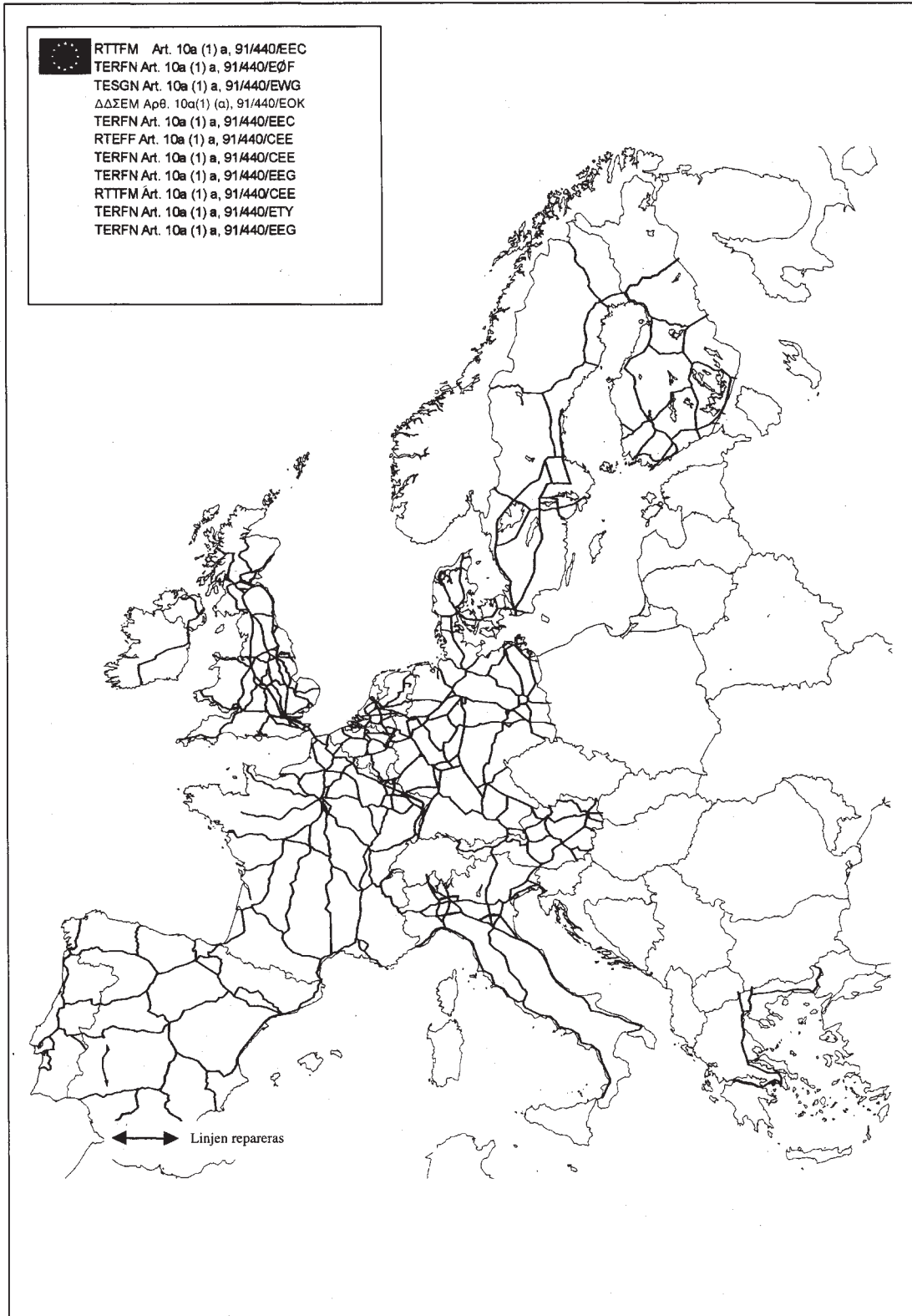
Stockholm

Trelleborg-Ystad

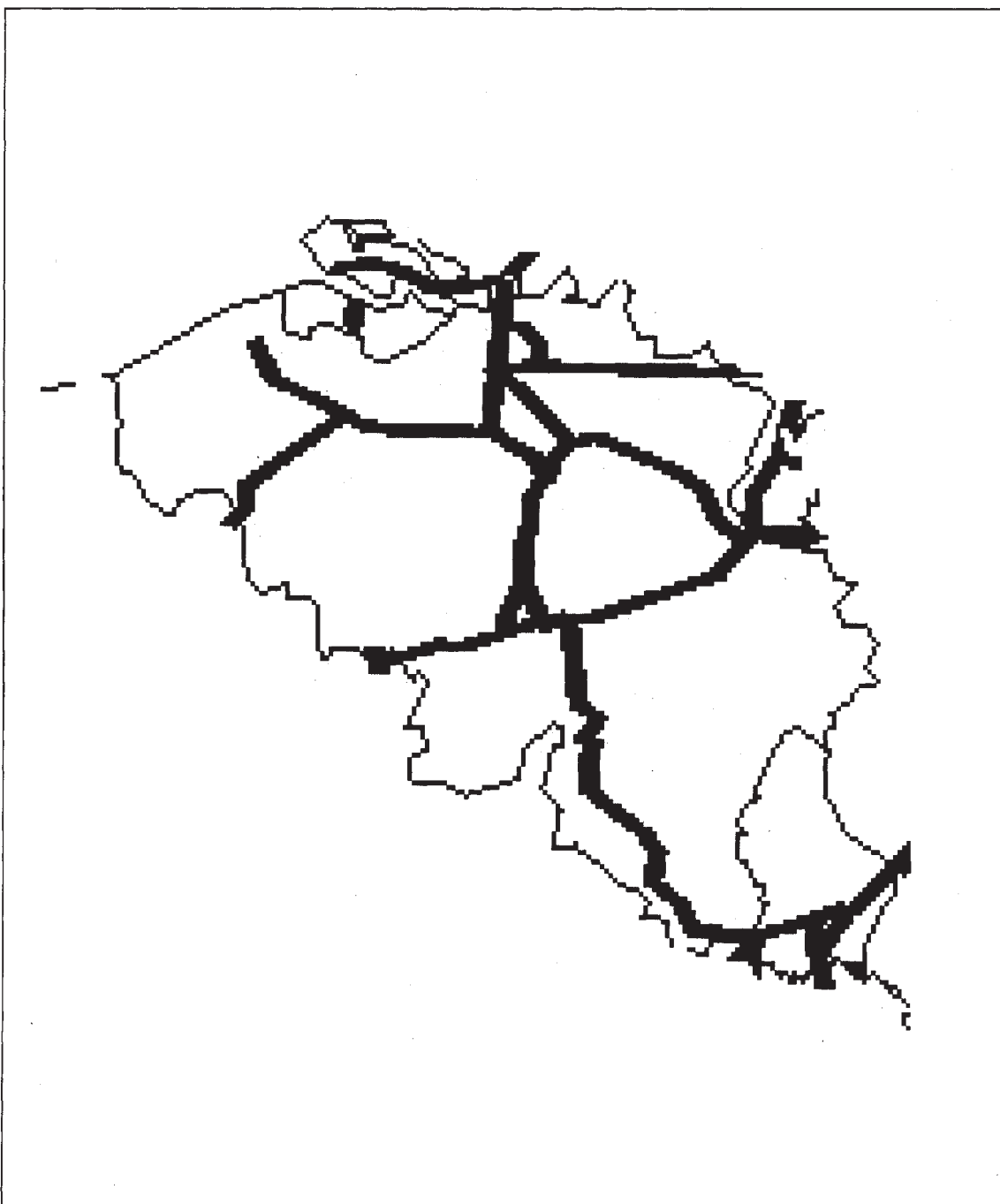
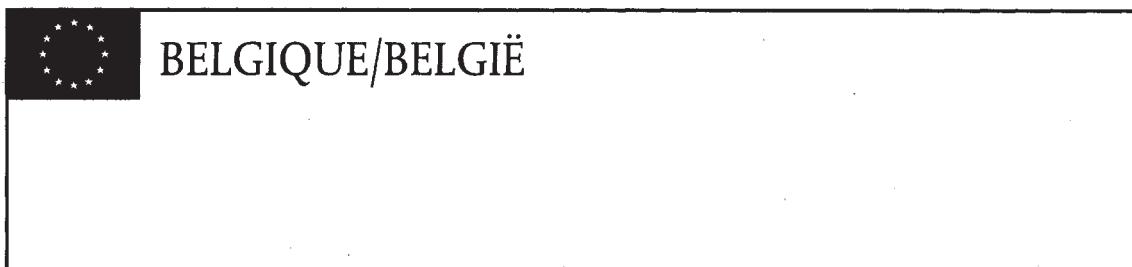
Umeå

UNITED KINGDOM

Samtliga hamnar med anslutning till järnväg

▼ M1

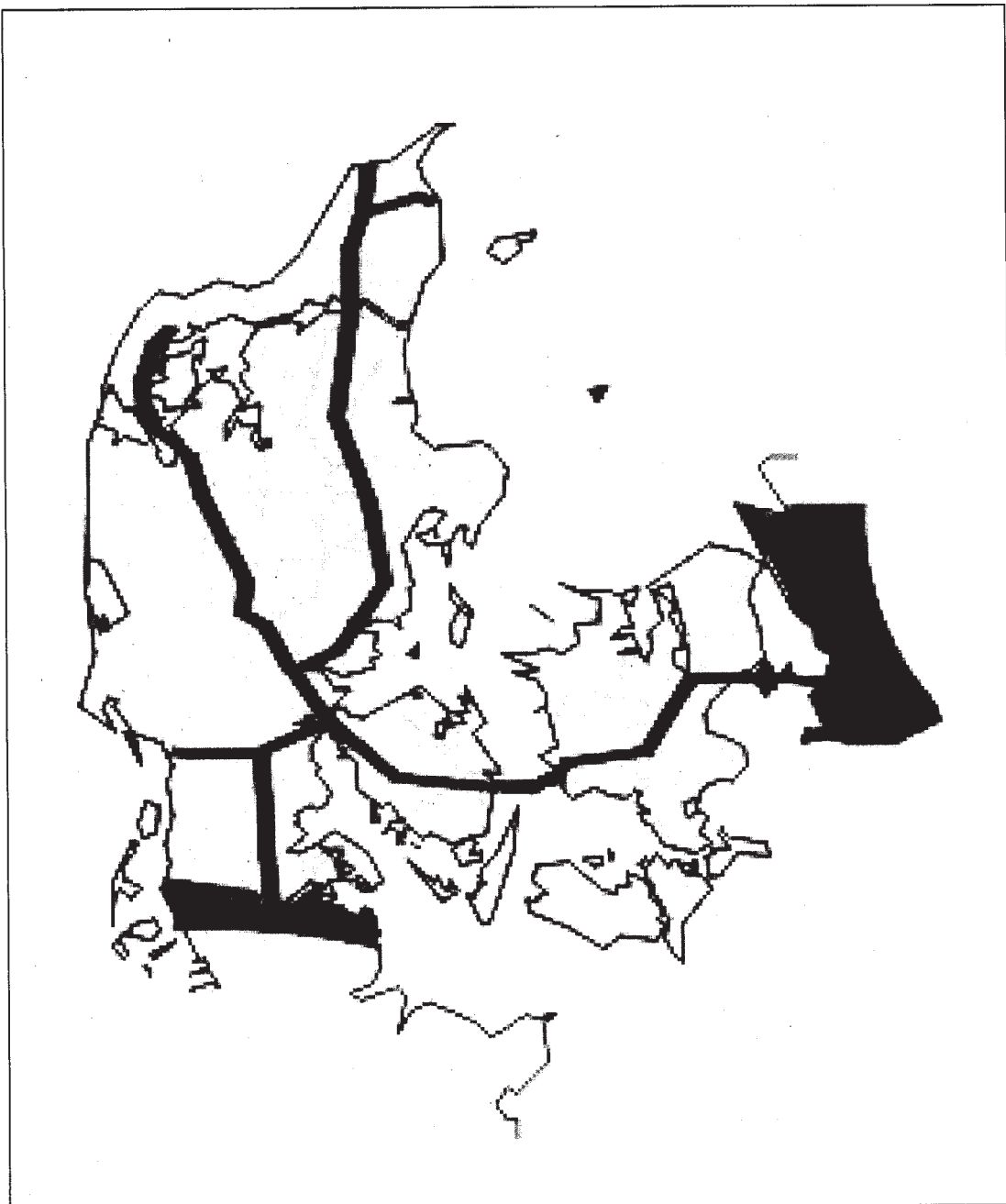
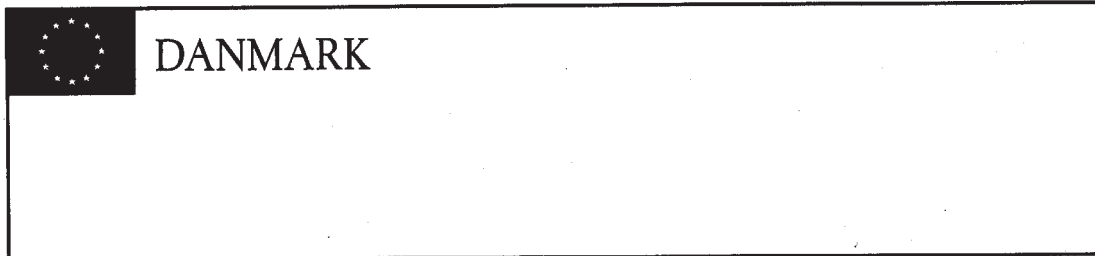
▼MI



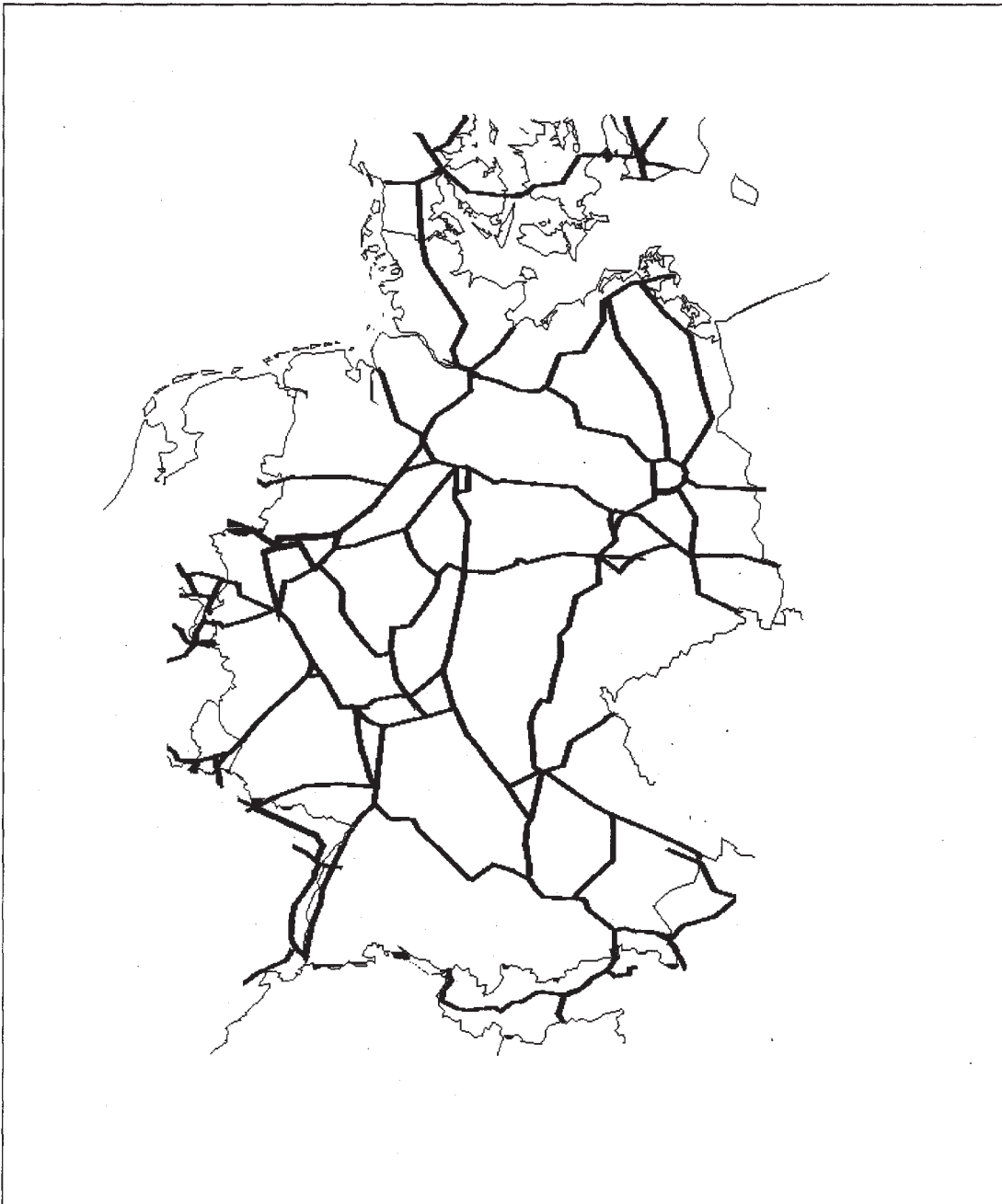
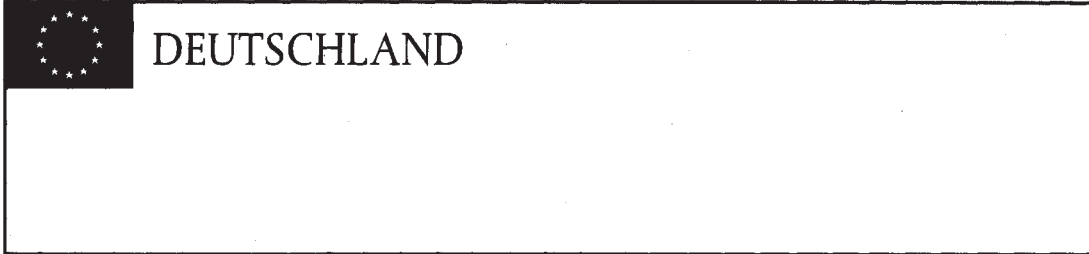
▼A1



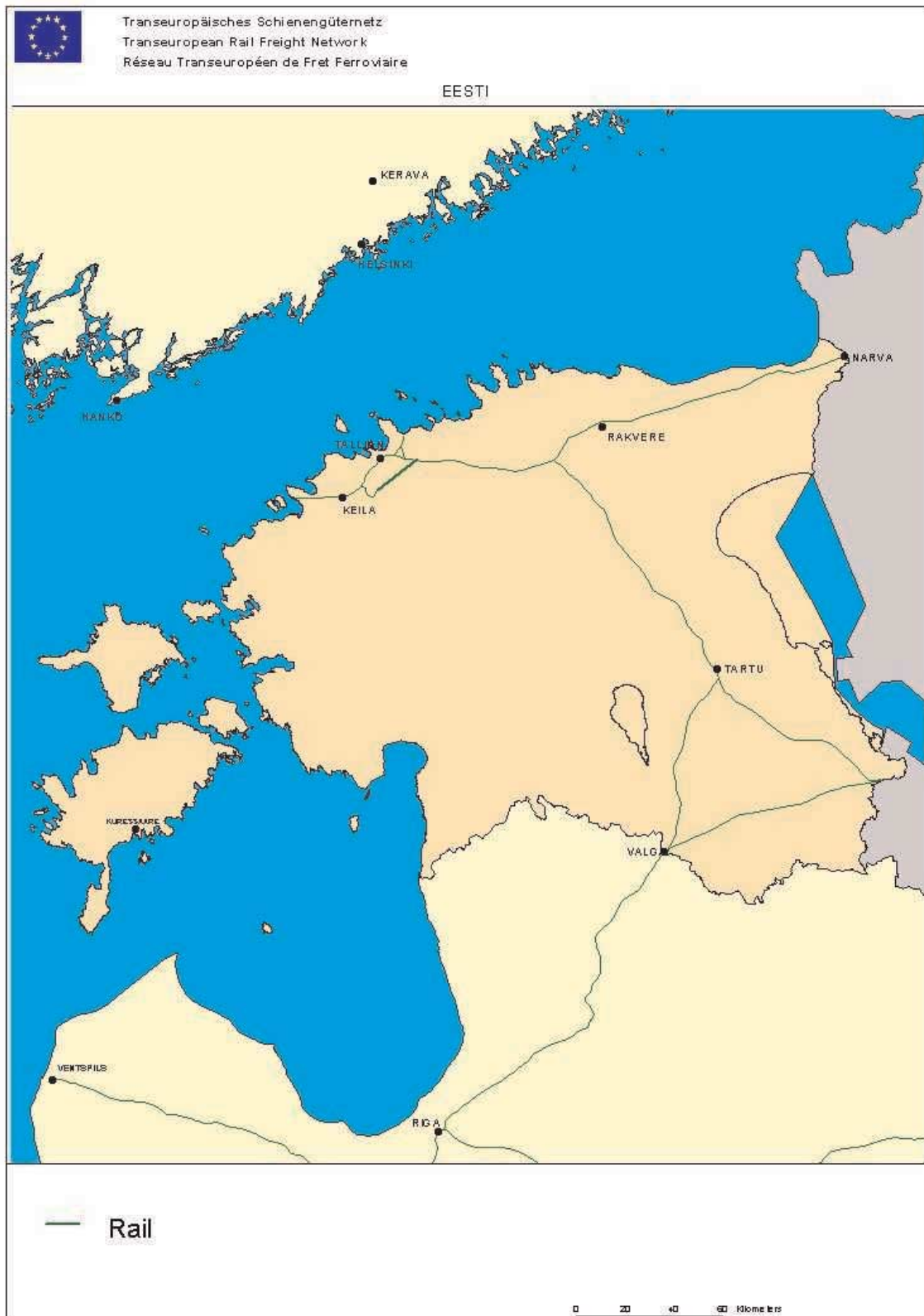
▼ M1



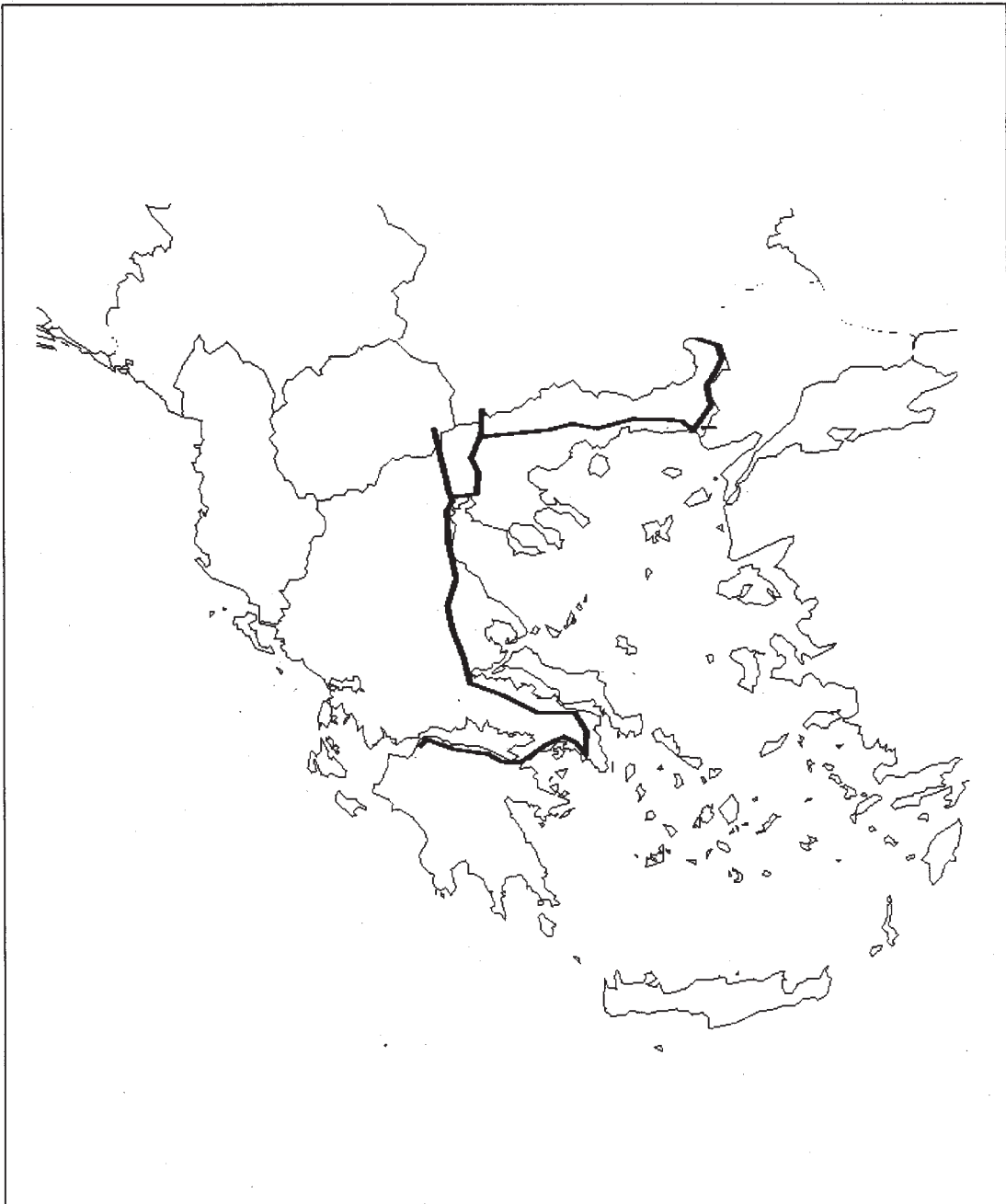
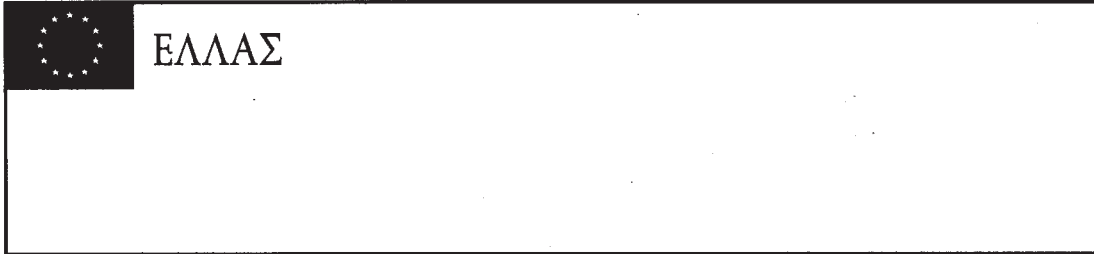
▼ M1



▼ A1



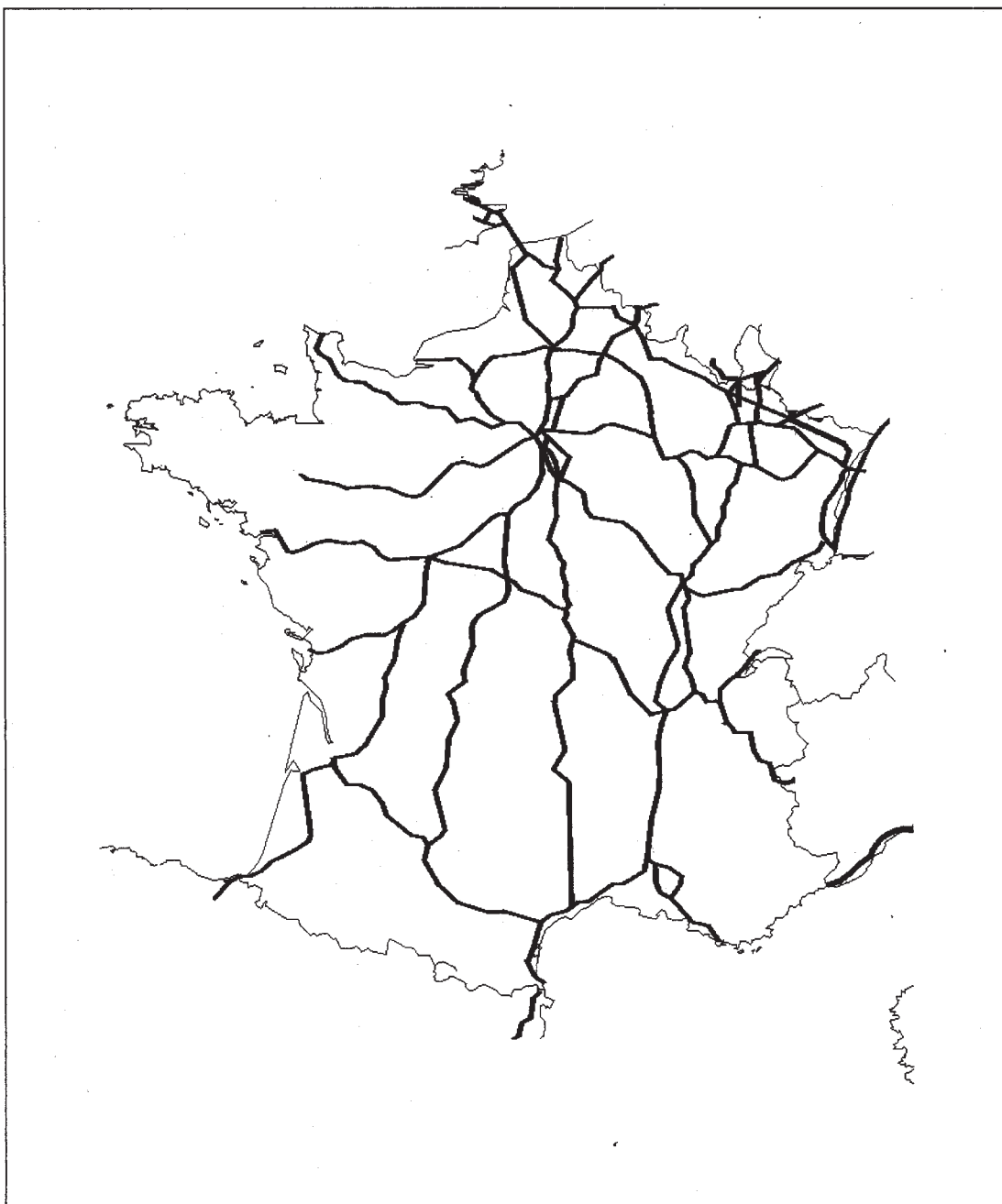
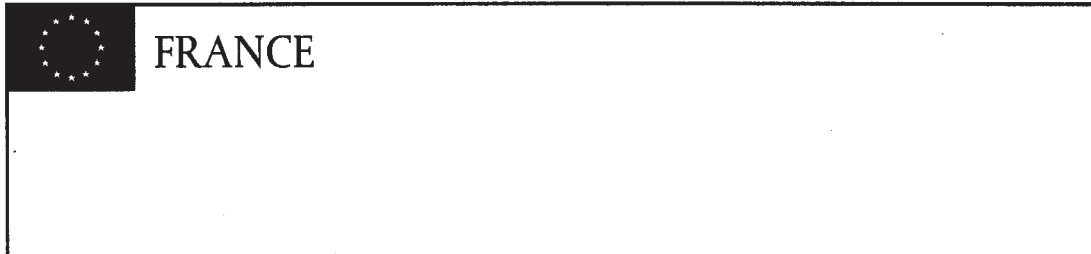
▼ MI



▼MI



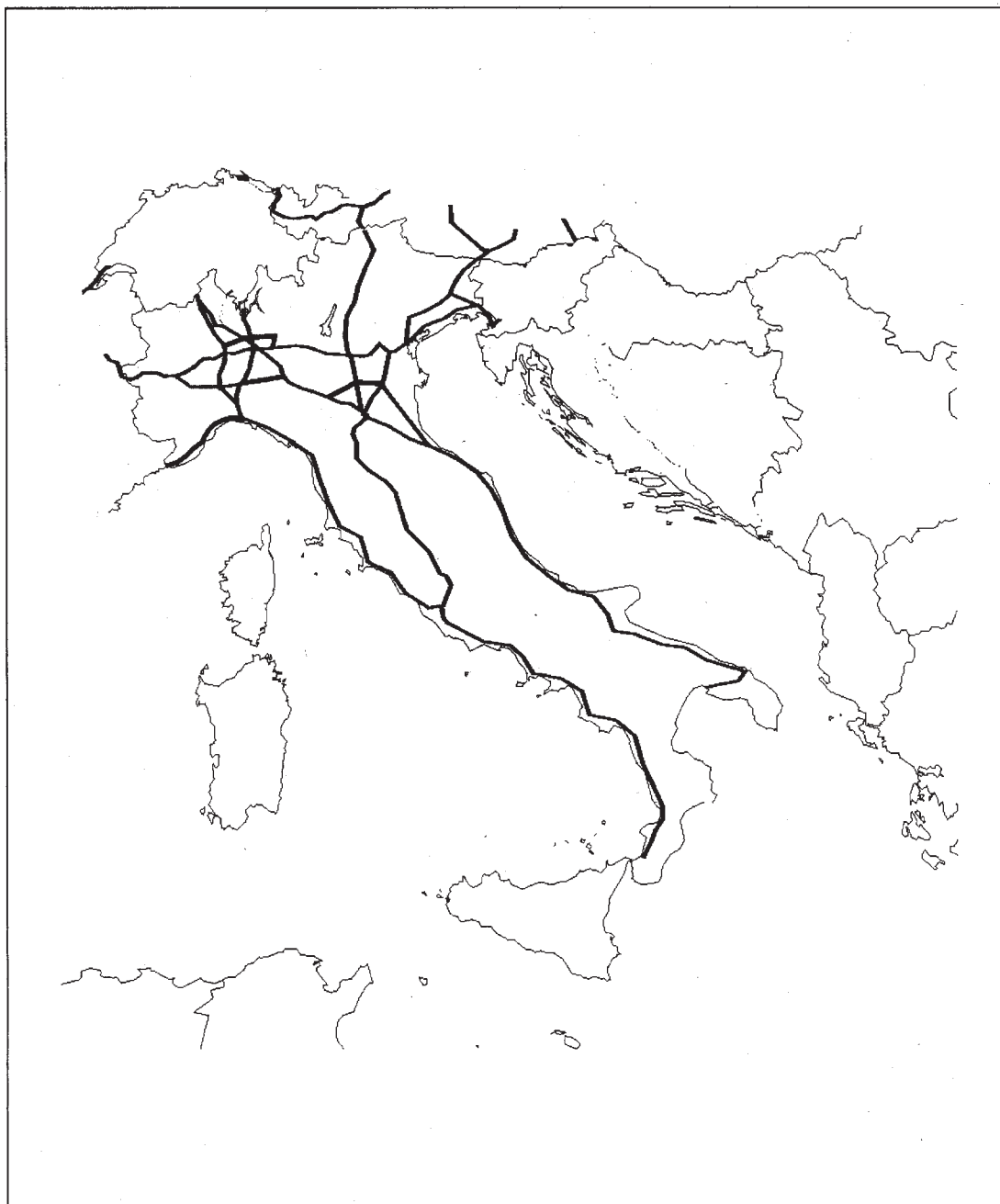
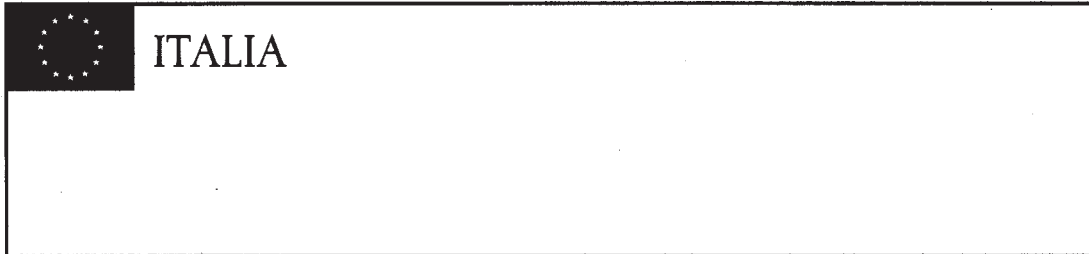
▼ MI



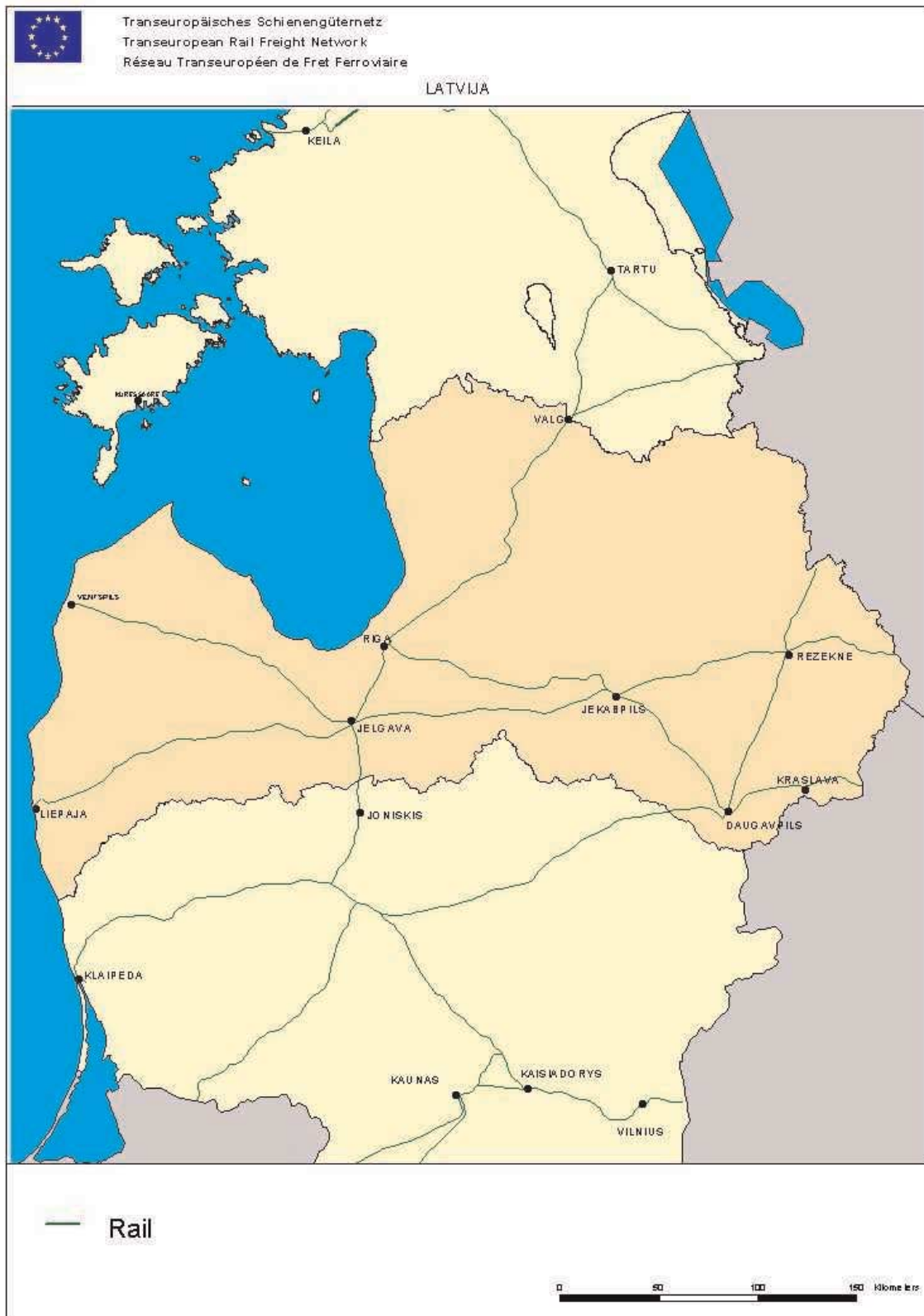
▼MI



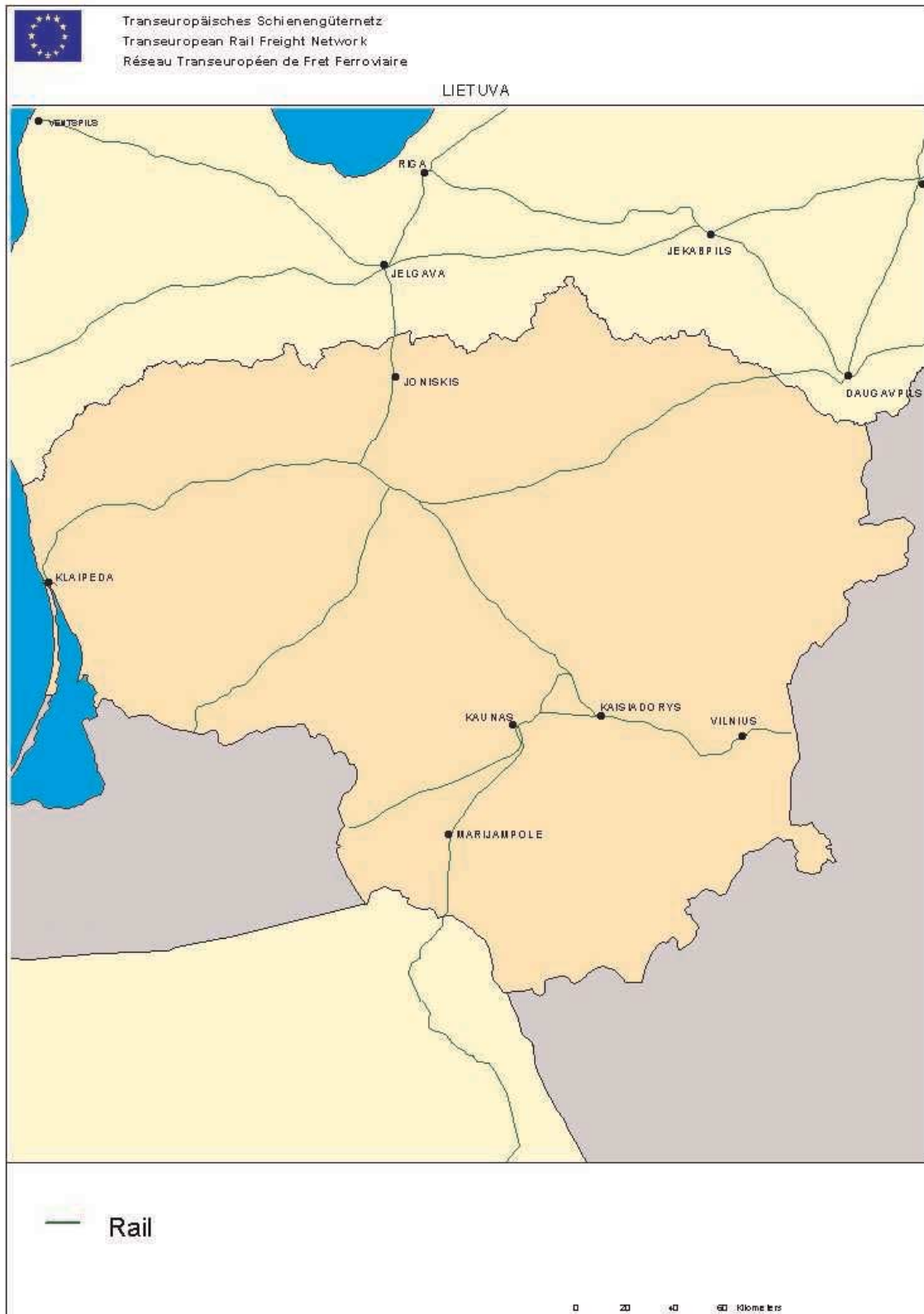
▼MI



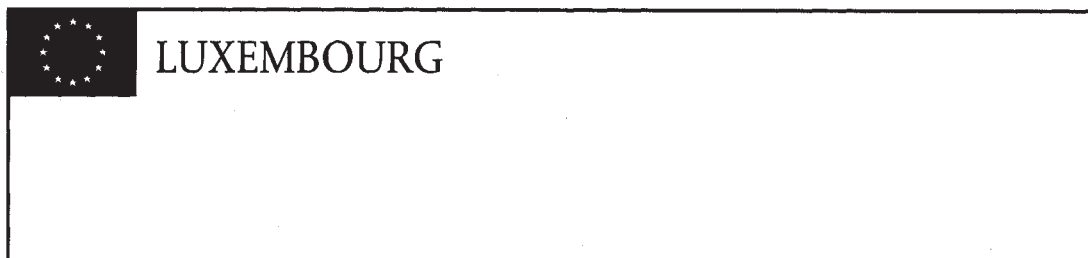
▼ A1



▼ A1



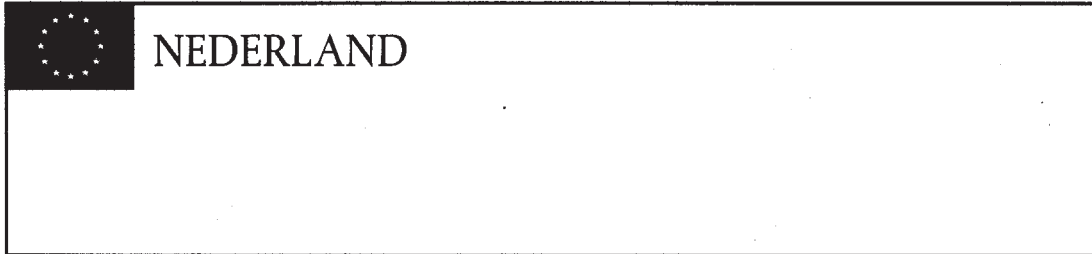
▼M1



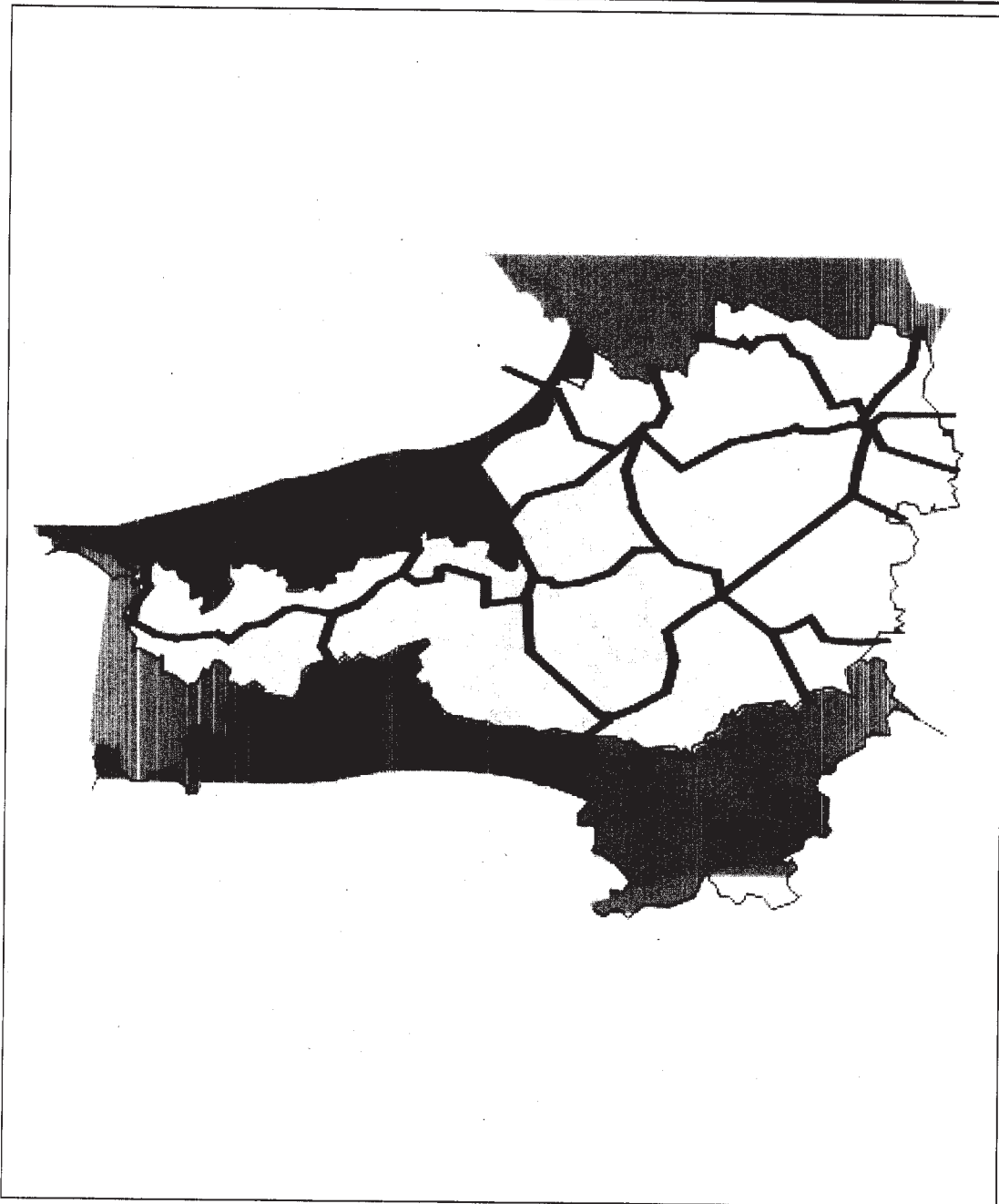
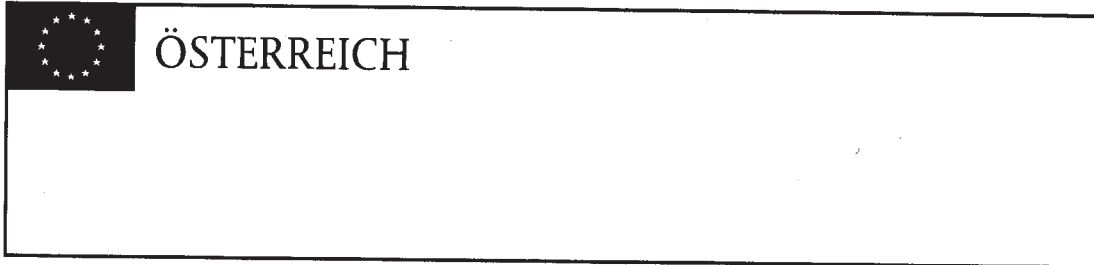
▼ A1



▼MI



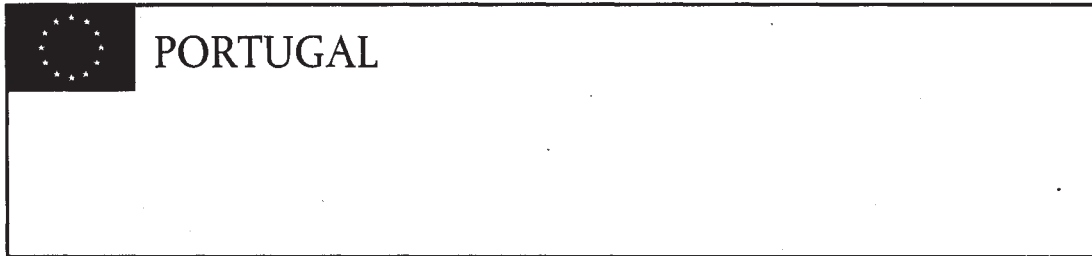
▼ M1



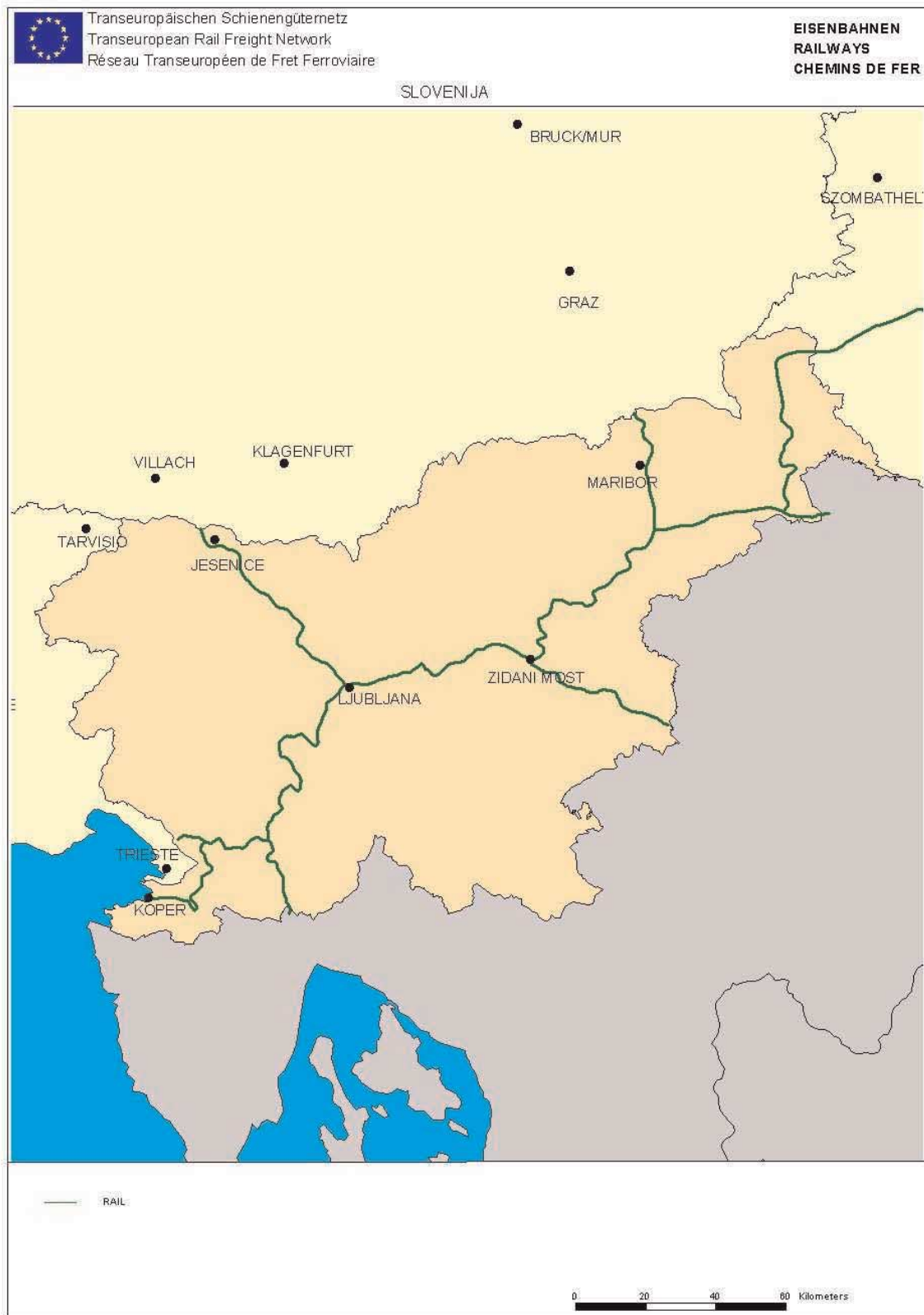
▼ A1



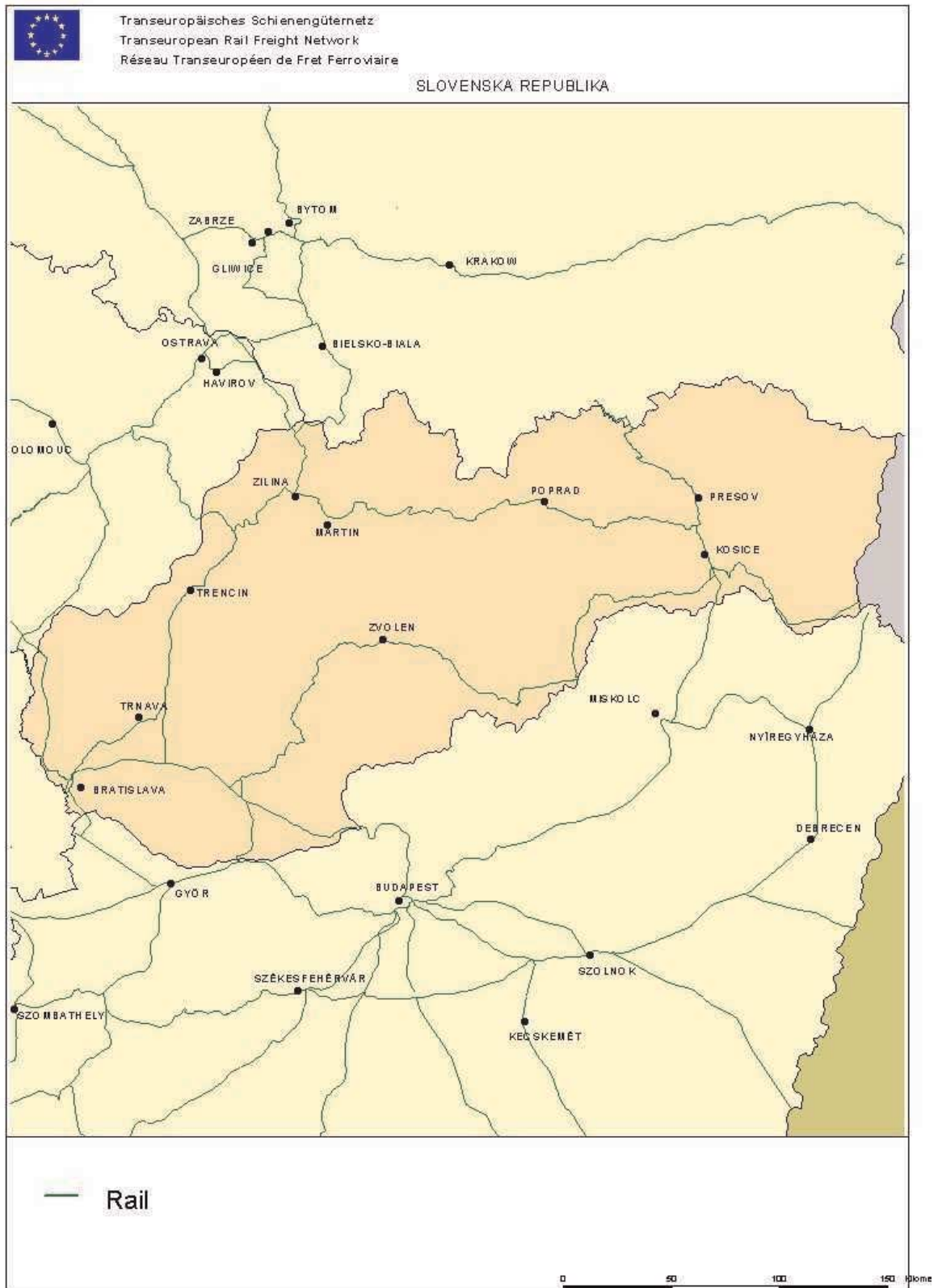
▼ MI



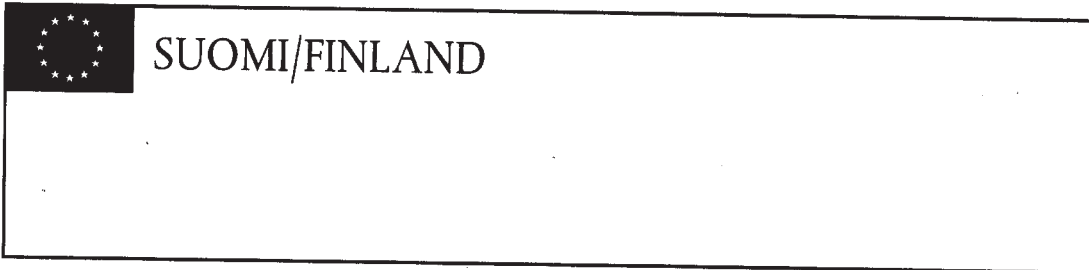
▼ A1



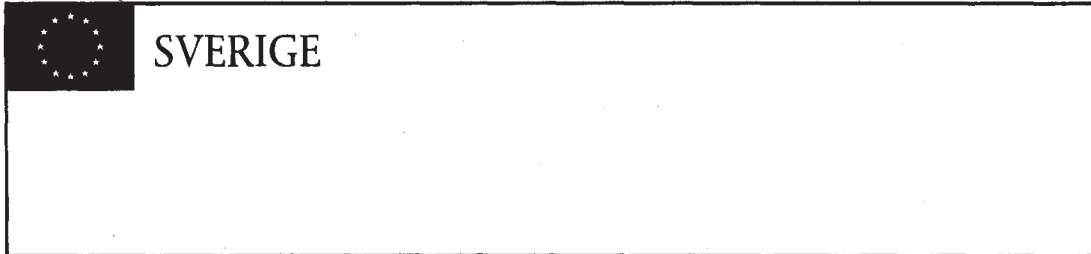
▼ A1



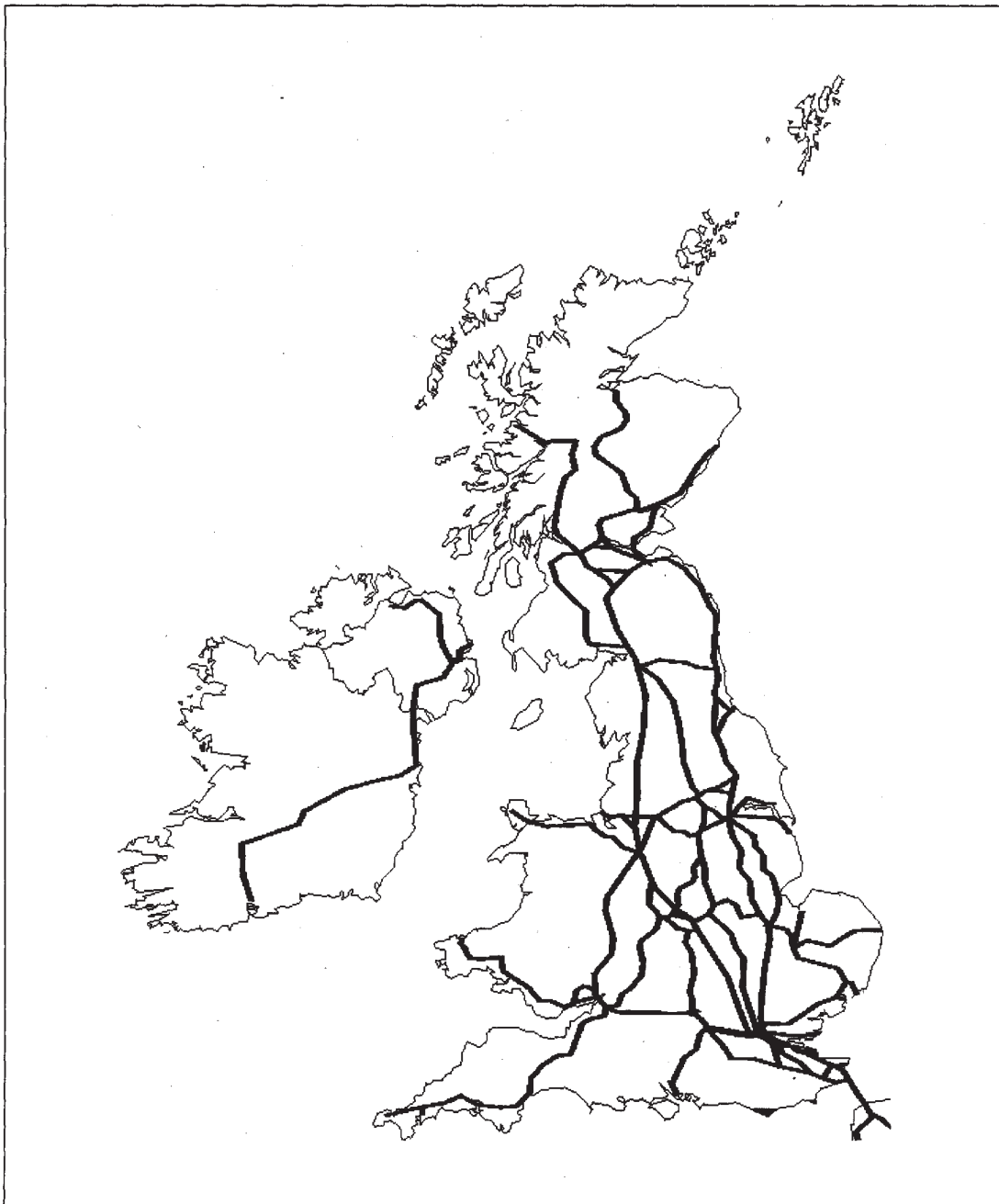
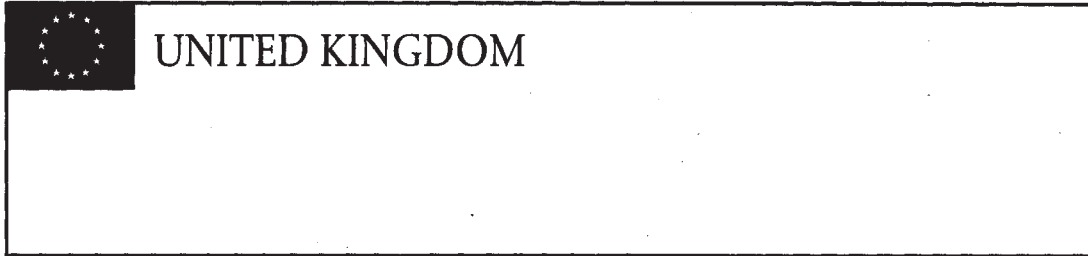
▼ MI



▼ M1



▼ M1



▼ M1

BILAGA II

Förteckning över de väsentliga uppgifter som anges i artikel 6.3:

- Förberedelse och beslutsfattande i samband med tillstånd för järnvägsföretag inbegripet beviljande av individuella tillstånd.
- Beslutsfattande i samband med tilldelning av tåglägen inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen.
- Beslutsfattande i samband med fastställande och uttag av infrastruktur.
- Kontroll av att skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster uppfylls vid tillhandahållandet av vissa tjänster.