

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/2370

av den 14 december 2016

om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁴⁾ inrättas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för infrastruktur, villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik samt tillsyn över järnvägsmarknaden. Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör uppnås genom att man utvidgar principen om öppet tillträde till de inhemska järnvägsmarknaderna och reformerar styrningen av infrastrukturförvaltare i syfte att säkerställa lika tillträde till infrastrukturen.
- (2) Ökningen av persontrafiken på järnväg har inte hållit jämna steg med utvecklingen av andra transportsätt. Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör bidra till att ytterligare utveckla järnvägstransporter som ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt. I detta sammanhang är det av avgörande betydelse att lagstiftningen om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde verkligen tillämpas inom de utsatta tidsfristerna.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid den första behandlingen av den 17 oktober 2016 (EUT C 431, 22.11.2016, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (3) Unionens marknader för godstrafik på järnväg och internationell persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2007 respektive 2010, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG ⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG ⁽²⁾. Dessutom har vissa medlemsstater också öppnat upp sin inhemska persontrafik för konkurrens genom att införa öppna tillträdesrätter, genom upphandling för avtal om allmän trafik eller bådadera. Ett sådant öppnande av marknaden bör ha en positiv inverkan på det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion och leda till bättre tjänster för användarna.
- (4) Specifika undantag från tillämpningsområdet för direktiv 2012/34/EU bör göra det möjligt för medlemsstaterna att beakta de särskilda egenskaperna hos strukturen och organisationen av järnvägssystem på deras territorium, samtidigt som det gemensamma europeiska järnvägsområdets enhetlighet säkerställs.
- (5) Drift av järnvägsinfrastruktur på ett järnvägsnät omfattar trafikstyrning och signalering. Så länge som en linje är i drift bör infrastrukturförvaltaren säkerställa särskilt att infrastrukturen är lämplig för den avsedda användningen.
- (6) I syfte att fastställa huruvida ett företag bör anses vara vertikalt integrerat bör begreppet *kontroll* i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽³⁾ tillämpas. I fall där en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av staten utan någon mellanliggande enhet, bör de anses vara separata. Ett regeringsministerium som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare bör inte anses vara en mellanliggande enhet.
- (7) Genom detta direktiv införs ytterligare krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. Medlemsstaterna bör ha frihet att välja mellan olika organisatoriska modeller, allt från fullständig strukturell åtskillnad till vertikal integration, med förbehåll för lämpliga skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende vad gäller väsentliga uppgifter, trafikledning och planering av underhåll. Medlemsstaterna bör inom gränserna för de fastställda ramarna för avgifter och tilldelning säkerställa att infrastrukturförvaltaren är organisatoriskt oberoende och oberoende i beslutsfattandet vad gäller de väsentliga uppgifterna.
- (8) Skyddsåtgärder bör tillämpas inom vertikalt integrerade företag för att säkerställa att andra juridiska enheter i de företagen inte har något avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna. I detta sammanhang bör medlemsstaterna säkerställa att klagomålsförfaranden finns inrättade.
- (9) Medlemsstaterna bör inrätta en nationell ram för bedömning av intressekonflikter. Inom denna ram bör regleringsorganet beakta alla personliga finansiella, ekonomiska eller yrkesmässiga intressen som på ett otillbörligt sätt skulle kunna påverka infrastrukturförvaltarens opartiskhet. Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är oberoende av varandra, bör inte den omständigheten att de kontrolleras direkt av samma nationella myndighet anses ge upphov till en intressekonflikt i den mening som avses i detta direktiv.
- (10) Infrastrukturförvaltares beslutsfattande i fråga om tilldelning av tåglägen och i fråga om avgiftssystem för infrastruktur är väsentliga uppgifter som är grundläggande för att säkerställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur. Det bör införas strikta skyddsåtgärder för att förhindra otillbörlig påverkan på infrastrukturförvaltarens beslut gällande sådana uppgifter. Dessa skyddsåtgärder bör anpassas i enlighet med järnvägsaktörernas olika styrningsstrukturer.
- (11) Lämpliga åtgärder bör vidare vidtas för att säkerställa att trafikledning och planering av underhåll utförs på ett opartiskt sätt i syfte att undvika snedvridning av konkurrensen. Inom denna ram bör infrastrukturförvaltarna säkerställa att järnvägsföretagen har tillgång till relevant information. Om i detta sammanhang infrastrukturförvaltarna beviljar järnvägsföretag ytterligare tillträde till trafikledningsprocessen bör sådant tillträde beviljas på lika villkor till alla berörda järnvägsföretag.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁽³⁾ Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning") (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1).

- (12) Om de väsentliga uppgifterna utförs av ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan bör infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och underhåll säkerställas, utan att dessa uppgifter ska behöva överlåtas till en oberoende enhet.
- (13) Regleringsorganen bör ha befogenhet att övervaka trafikledning, planering av modernisering samt planerat och oplanerat underhållsarbete i syfte att säkerställa att dessa verksamheter inte leder till diskriminering.
- (14) Medlemsstaterna bör som allmän regel säkerställa att infrastrukturförvaltaren ansvarar för drift, underhåll och modernisering av ett järnvägsnät och anförtros utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen på det nätet. Om dessa uppgifter har lagts ut på entreprenad till olika enheter bör infrastrukturförvaltaren ändå behålla sin rätt att kontrollera utförandet av uppgifterna och bära det yttersta ansvaret för detta utförande.
- (15) Infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag får inom det företaget lägga ut andra uppgifter än de väsentliga uppgifterna på entreprenad enligt de villkor som fastställs i detta direktiv, förutsatt att det inte uppstår någon intressekonflikt och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Väsentliga uppgifter bör inte läggas ut på entreprenad till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, såvida den inte uteslutande utför väsentliga uppgifter.
- (16) När det är lämpligt, och i synnerhet av effektivitetsskäl, inbegripet när det rör sig om offentlig-privata partnerskap, får uppgifter i infrastrukturförvaltningen delas mellan olika infrastrukturförvaltare. Varje infrastrukturförvaltare bör bära fullt ansvar för de uppgifter som denne utför.
- (17) Ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag, och i vertikalt integrerade företag mellan infrastrukturförvaltaren och en annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget, bör förhindras om de kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden, i synnerhet till följd av korssubventionering.
- (18) Infrastrukturförvaltare får använda inkomster från förvaltningen av infrastrukturnät som inbegriper användning av offentliga medel, för att finansiera sin egen verksamhet eller för att betala utdelning till sina investerare, som avkastning på deras investeringar i järnvägsinfrastruktur. Sådana investerare får innefatta staten och privata aktieägare, men inte företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren. Utdelning som genereras av verksamhet som inte inbegriper användning av offentliga medel eller intäkter från avgifter som uppbärs för användning av järnvägsinfrastruktur får också användas av företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren.
- (19) Principerna för fastställande och uttag av avgifter bör inte utesluta möjligheten att intäkter från infrastrukturavgifter överförs via statliga konton.
- (20) I fall där infrastrukturförvaltaren inom ett vertikalt integrerat företag inte är en separat juridisk person och de väsentliga uppgifterna har lagts ut på entreprenad genom att de har överlåtits till ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan, bör de relevanta bestämmelserna avseende finansiell insyn och infrastrukturförvaltarens oberoende i tillämpliga delar gälla vid vissa avdelningar inom företaget.
- (21) För att uppnå en effektiv förvaltning av järnvägsnätet och en effektiv användning av infrastruktur bör bättre samordning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag säkerställas genom användning av lämpliga samordningsmekanismer.
- (22) I syfte att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägstrafik inom unionen bör ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare inrättas på grundval av befintliga plattformar. När det gäller att delta i detta nätverk bör medlemsstaterna ha rätt att fastställa vilket eller vilka organ som bör anses vara deras största infrastrukturförvaltare.
- (23) Mot bakgrund av skillnaderna mellan näten i fråga om storlek och täthet och mellan hur nationella, lokala och regionala myndigheter är organiserade och vilka erfarenheter de har av marknadsöppning, bör medlemsstaterna medges tillräcklig flexibilitet för att kunna organisera sina järnvägsnät på ett sätt som gör det möjligt att utföra tjänster som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde och tjänster som erbjuds enligt avtal om allmän trafik i syfte att säkerställa att alla passagerare får tillgång till tjänster av hög kvalitet.

- (24) Att unionens järnvägsföretag beviljas tillträdesrätt till järnvägsinfrastruktur i alla medlemsstater för att bedriva inrikes persontrafik skulle kunna påverka organisationen och finansieringen av persontrafik på järnväg som bedrivs inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Medlemsstaterna bör på grundval av ett beslut av det berörda regleringsorganet ha möjlighet att begränsa denna tillträdesrätt om den skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i sådana avtal om allmän trafik.
- (25) Rätten för järnvägsföretag att beviljas tillträde till järnvägsinfrastruktur påverkar inte möjligheten för en behörig myndighet att bevilja ensamrätt i enlighet med artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 ⁽¹⁾ eller att direkttilldela ett avtal om allmän trafik enligt de villkor som fastställs i artikel 5 i den förordningen. Förekomsten av ett sådant avtal om allmän trafik bör inte ge en medlemsstat rätt att begränsa andra järnvägsföretags tillträdesrätt till den berörda järnvägsinfrastrukturen för tillhandahållande av persontrafik på järnväg, såvida inte sådana tjänster skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik.
- (26) På begäran av de berörda parterna bör regleringsorganen, på grundval av en objektiv ekonomisk analys, bedöma huruvida den ekonomiska jämvikten för befintliga avtal om allmän trafik skulle äventyras.
- (27) I bedömningsprocessen bör man ta hänsyn till behovet av att ge alla marknadsaktörer tillräckligt stor rättslig säkerhet för att de ska kunna utveckla sin verksamhet. Förfarandet bör vara så enkelt, effektivt och öppet som möjligt och stämma överens med förfarandet för tilldelning av infrastrukturkapacitet.
- (28) Under förutsättning att icke-diskriminerande tillträde säkerställs får medlemsstaterna förena tillträdesrätten till infrastruktur med särskilda villkor i syfte att möjliggöra genomförandet av en integrerad tidtabellsstruktur för inrikes persontrafik på järnväg.
- (29) Utveckling av järnvägsinfrastruktur och förbättring av kvaliteten på persontrafik på järnväg är centrala prioriteringar när det gäller att främja ett hållbart system för transport och rörlighet i Europa. Genom att utveckla ett nät för höghastighetståg har man i synnerhet möjlighet att skapa bättre och snabbare förbindelser mellan Europas ekonomiska och kulturella centrum. Järnvägstrafik med höghastighetståg kopplar samman personer och marknader på ett snabbt, tillförlitligt, miljövänligt och kostnadseffektivt sätt och uppmuntrar fler resande att ta tåget. Det är därför särskilt viktigt att uppmuntra både offentliga och privata investeringar i infrastruktur för höghastighetståg, att skapa gynnsamma förutsättningar för en positiv avkastning på investeringar och att maximera den ekonomiska och sociala nyttan av dessa investeringar. Det bör fortfarande vara möjligt för medlemsstaterna att välja olika sätt att främja investeringar i infrastruktur för höghastighetståg och användning av höghastighetslinjer.
- (30) I syfte att utveckla marknaden för persontrafik med höghastighetståg, och därvid främja en optimal användning av tillgänglig infrastruktur, och för att stärka konkurrenskraften för persontrafik med höghastighetståg, med positiva effekter för passagerare, bör öppet tillträde för persontrafik med höghastighetståg begränsas endast under särskilda omständigheter och efter det att regleringsorganet har gjort en objektiv ekonomisk analys.
- (31) För att göra det möjligt för tågresenärer att få tillgång till de uppgifter de behöver för att planera resor och för att boka biljetter inom unionen, bör gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem som utvecklas av marknaden främjas. Med tanke på vikten av att främja smidiga kollektivtrafiksystem bör järnvägsföretagen uppmuntras att arbeta med utvecklingen av sådana system, för att möjliggöra olika alternativ vad gäller multimodal och gränsöverskridande transport samt transport från dörr till dörr.
- (32) Direktbiljettsystem bör vara driftskompatibla och icke-diskriminerande. Järnvägsföretagen bör bidra till utvecklingen av sådana system genom att på ett icke-diskriminerande sätt och i ett driftskompatibelt format ställa alla relevanta uppgifter som behövs för att planera resor och för att boka biljetter till förfogande. Medlemsstaterna bör säkerställa att sådana system inte leder till diskriminering mellan järnvägsföretag och att de respekterar behovet av att säkerställa konfidentiell behandling av kommersiell information, personuppgiftsskydd och efterlevnad av konkurrensregler. Kommissionen bör övervaka och rapportera om utvecklingen av sådana system och vid behov lämna lagstiftningsförslag.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

- (33) Medlemsstaterna bör säkerställa att tillhandahållandet av järnvägstrafik överensstämmer med de krav som är förknippade med att garantera ett fullgott socialt skydd, samtidigt som det säkerställs att utvecklingen mot fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet förloper väl. I detta sammanhang bör de skyldigheter som i enlighet med nationell rätt grundar sig på bindande kollektivavtal eller avtal som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter samt relevanta sociala standarder respekteras. Dessa skyldigheter bör inte påverka unionslagstiftningen på områdena för socialrätt och arbetsrätt. Kommissionen bör aktivt stödja det arbete som utförs inom den sektorsvisa sociala dialogen för järnvägar.
- (34) Inom ramen för den pågående översynen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG⁽¹⁾ bör kommissionen bedöma huruvida det behövs nya lagstiftningsakter för behörighetsprövning av ombordpersonal på tåg.
- (35) Medlemsstaterna bör ha rätt att fatta beslut om lämpliga finansieringsstrategier för att påskynda införandet av European Train Control System (ETCS), särskilt beslut om huruvida differentierade avgifter för tillträde till järnvägsspår ska tillämpas.
- (36) Infrastrukturförvaltare bör samarbeta angående incidenter eller olyckor som påverkar gränsöverskridande trafik, i syfte att utbyta eventuell relevant information som möjliggör ett snabbt återställande till normal trafik.
- (37) I syfte att uppnå målen för det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör regleringsorgan samarbeta för att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur.
- (38) Det är i synnerhet nödvändigt att regleringsorganen samarbetar när frågor som avser internationell järnvägstrafik eller järnvägsinfrastruktur som sträcker sig mellan två länder kräver beslut av två eller flera regleringsorgan, i syfte att samordna deras beslutsfattande för att undvika rättsosäkerhet och säkerställa den internationella järnvägstrafikens effektivitet.
- (39) När nationella järnvägsmarknader öppnas upp för konkurrens genom att alla järnvägsföretag beviljas tillträde till näten bör medlemsstaterna ha en tillräcklig övergångsperiod för att kunna anpassa sin nationella rätt och sin organisationsstruktur. Följaktligen bör medlemsstaterna kunna behålla sina befintliga nationella regler för marknadstillträde fram till slutet av övergångsperioden.
- (40) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁽²⁾ har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i nationella instrument för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändande av sådana dokument är motiverat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2012/34/EU ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska inledningen ersättas med följande:

”3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 samt kapitel IV:”.

b) Följande punkter ska införas:

”3a. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d och 8:

Lokala lågtrafikerade linjer som är högst 100 km långa och används för godstrafik mellan en huvudlinje och avgångsorter och destinationer för transporter längs dessa linjer, förutsatt att linjerna förvaltas av andra enheter än den största infrastrukturförvaltaren och antingen a) att linjerna används av en enda godstransportör eller

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

b) att de väsentliga uppgifterna med avseende på de linjerna utförs av ett organ som inte kontrolleras av något järnvägsföretag. Om det endast finns en godstransportör får medlemsstaterna även undanta denna från tillämpningen av kapitel IV till dess att kapacitet begärs av en annan sökande. Denna punkt kan också tillämpas när linjen i begränsad omfattning även används för persontrafik. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d och 8.

3b. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c och 7d:

Regionala lågtrafikerade nät vilka förvaltas av en annan enhet än den största infrastrukturförvaltaren och används för drift av regional persontrafik som tillhandahålls av ett enda järnvägsföretag som är ett annat än medlemsstatens etablerade järnvägsföretag, till dess att kapacitet för persontrafik begärs på det nätet, och förutsatt att företaget är oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag som bedriver godstrafik. Denna punkt kan också tillämpas när linjen i begränsad omfattning även används för godstrafik. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c och 7d.”

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artikel 8.3 och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artiklarna 7, 7a och 7c samt kapitel IV. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande dess beslut angående huruvida sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse. Kommissionen ska därvid beakta de berörda järnvägslinjernas längd, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.”

d) Följande punkt ska införas:

”8a. Under en period av tio år efter den 24 december 2016 får medlemsstaterna från tillämpningen av kapitlen II och IV i detta direktiv, med undantag av artiklarna 10, 13 och 56, undanta isolerade järnvägslinjer som är kortare än 500 km, som har en annan spårvidd än det inhemska huvudnätet, som förbinder medlemsstaten med ett tredjeland där unionens järnvägsflagstiftning inte är tillämplig och som förvaltas av en annan infrastrukturförvaltare än den som förvaltar det inhemska huvudnätet. Järnvägsföretag som bedriver verksamhet enbart på sådana linjer får undantas från tillämpningen av kapitel II.

Sådana undantag får förnyas för perioder på högst fem år. Senast 12 månader före den dag då ett undantag löper ut ska en medlemsstat som avser att förnya undantaget meddela kommissionen om denna avsikt. Kommissionen ska undersöka om villkoren för ett undantag i enlighet med första stycket fortfarande är uppfyllda. Om så inte är fallet ska kommissionen anta genomförandeakter innehållande dess beslut om att undantaget ska upphöra att gälla. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.”

e) Följande punkter ska läggas till:

”12. Om det finns ett offentlig–privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 och den privata parten i detta partnerskap också är ett järnvägsföretag med ansvar för att tillhandahålla persontrafik på infrastrukturen, får medlemsstaterna fortsätta att undanta en sådan privat part från tillämpningen av artiklarna 7, 7a och 7d och att begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare för trafik som bedrivs av järnvägsföretag på samma infrastruktur som den som den privata parten i det offentlig–privata partnerskapet tillhandahåller persontrafik på.

13. Privata infrastrukturförvaltare som ingår i ett offentlig–privat partnerskap som ingåtts före den 24 december 2016 och som inte erhåller offentliga medel ska undantas från tillämpningen av artikel 7d förutsatt att lån och finansiella garantier från infrastrukturförvaltaren varken direkt eller indirekt gynnar specifika järnvägsföretag.”

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led 2 ska ersättas med följande:

”2. *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som ansvarar för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastruktur på ett nät, samt för deltagande i dess utveckling, i enlighet med regler som medlemsstaten fastställer inom ramen för sin allmänna politik avseende utveckling och finansiering av infrastruktur.”

b) Följande led ska införas:

- ”2a. *utveckling av järnvägsinfrastruktur*: järnvägsnätplanering, finansierings- och investeringsplanering samt byggande och uppgraderingar av infrastrukturen.
- 2b. *drift av järnvägsinfrastruktur*: tilldelning av tåglägen, trafikledning och uttag av avgifter för infrastruktur.
- 2c. *underhåll av järnvägsinfrastruktur*: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet.
- 2d. *modernisering av järnvägsinfrastruktur*: större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda.
- 2e. *ombyggnad av järnvägsinfrastruktur*: större förändringsarbeten på infrastrukturen som förbättrar dess övergripande prestanda.
- 2f. *väsentliga uppgifter inom infrastrukturförvaltningen*: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegripet både fastställelse och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställelse och uppbörd av avgifter i enlighet med det ramverk för fastställande och uttag av avgifter och det regelverk för tilldelning av kapacitet som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 29 och 39.”

c) Följande led ska läggas till:

”31. *vertikalt integrerat företag*: ett företag där, i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 (*),

- a) en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät,
- b) en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller
- c) ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät kontrolleras av en infrastrukturförvaltare.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster och inte är separata juridiska personer.

Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av en medlemsstat utan någon mellanliggande enhet, anses de inte utgöra ett vertikalt integrerat företag i den mening som avses i detta direktiv.

32. *offentlig-privat partnerskap*: en bindande överenskommelse mellan offentliga organ och ett eller flera företag som inte är en medlemsstats största infrastrukturförvaltare, enligt vilken företagen helt eller delvis anlägger och/eller finansierar järnvägsinfrastruktur och/eller erhåller rätten att utöva någon av de uppgifter som anges i led 2 under en i förväg fastställd tidsperiod. Överenskommelsen får ha en lämplig rättsligt bindande form som föreskrivs i nationell lagstiftning.
33. *styrelse*: det högre organ i ett företag som utför verkställande och administrativa uppgifter och ansvarar för företagets löpande verksamhet.
34. *tillsynsråd*: det högsta organ i ett företag som fullgör tillsynsuppgifter, inklusive kontroll av styrelsen, samt fattar allmänna strategiska beslut avseende företaget.
35. *direktbiljett*: en eller flera biljetter som representerar ett transportavtal som har ingåtts för flera på varandra följande järnvägstransporttjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.
36. *persontrafik med höghastighetståg*: persontrafik på järnväg som bedrivs utan stopp på en sträcka mellan två platser som är på åtminstone mer än 200 kilometers avstånd från varandra, på särskilt konstruerade höghastighetslinjer som är utrustade för hastigheter på i allmänhet minst 250 km/tim, och som genomsnittligen framförs i denna hastighet.

(*) Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (”EG:s koncentrationsförordning”) (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1).”

3. I artikel 6 ska punkt 2 ersättas med följande:

"2. Vid tillämpning av denna artikel ska medlemsstater som tillämpar artikel 7a.3 kräva att företaget organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är olika juridiska personer inom ett och samma företag."

4. Artikel 7 ska ersättas med följande:

"Artikel 7

Infrastrukturförvaltarens oberoende

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren ansvarar för drift, underhåll och modernisering av ett nät och anförtros utvecklingen av det nätets järnvägsinfrastruktur, i enlighet med nationell rätt.

Medlemsstaterna ska säkerställa att ingen av de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget har något avgörande inflytande över beslut som fattas av infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna.

Medlemsstaterna ska säkerställa att ledamöterna i infrastrukturförvaltarens tillsynsråd och styrelse samt de chefer som rapporterar direkt till dem agerar på ett icke-diskriminerande sätt och att deras opartiskhet inte påverkas av någon intressekonflikt.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren är organiserad som en enhet som är juridiskt skild från alla järnvägsföretag och, när det gäller vertikalt integrerade företag, från alla andra juridiska enheter inom företaget.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att samma personer inte samtidigt kan utses till eller anställas som

a) ledamöter i en infrastrukturförvaltares styrelse och ledamöter i ett järnvägsföretags styrelse,

b) personer som är ansvariga för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna och ledamöter i ett järnvägsföretags styrelse,

c) om det finns ett tillsynsråd, ledamöter i en infrastrukturförvaltares tillsynsråd och ledamöter i ett järnvägsföretags tillsynsråd,

d) ledamöter i tillsynsrådet i ett företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare, och ledamöter i den berörda infrastrukturförvaltarens styrelse.

4. I vertikalt integrerade företag får ledamöterna i infrastrukturförvaltarens styrelse och de personer som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna inte erhålla någon resultatbaserad ersättning från någon annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget och inte heller erhålla bonusar som huvudsakligen är kopplade till specifika järnvägsföretags finansiella resultat. De får dock erbjudas incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet.

5. Om informationssystem är gemensamma för olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag, ska tillgång till känslig information som rör de väsentliga uppgifterna begränsas till infrastrukturförvaltarens behöriga personal. Känslig information får inte vidarebefordras till andra enheter i ett vertikalt integrerat företag.

6. Bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel ska inte påverka medlemsstaternas beslutanderätt när det gäller utveckling och finansiering av järnvägsinfrastruktur och medlemsstaternas befogenheter när det gäller finansiering av och avgifter för infrastruktur, samt tilldelning av kapacitet såsom dessa definieras i artiklarna 4.2, 8, 29 och 39."

5. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 7a

Oberoende i fråga om de väsentliga uppgifterna

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren, inom de gränser som anges i artiklarna 4.2, 29 och 39, är organisatoriskt och beslutsmässigt oberoende när det gäller de väsentliga uppgifterna.

2. Vid tillämpning av punkt 1 ska medlemsstaterna särskilt säkerställa att
 - a) ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet inte har något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna, utan att detta påverkar medlemsstaternas roll när det gäller att fastställa ramverket för fastställande och uttag av avgifter och regelverket för tilldelning av kapacitet samt särskilda regler för uttag av avgifter i enlighet med artiklarna 29 och 39,
 - b) ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget inte har något avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna,
 - c) rörligheten hos de personer som ansvarar för de väsentliga uppgifterna inte skapar intressekonflikter.
3. Medlemsstaterna får besluta att uttag av avgifter för infrastruktur samt tilldelning av tåglägen ska utföras av ett avgiftsorgan och/eller ett tilldelningsorgan som till sin juridiska form och med avseende på organisation och beslutsfattande är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag. Om så är fallet får medlemsstaten besluta att inte tillämpa bestämmelserna i artikel 7.2 och 7.3 c och d.

Artikel 7.3 a och 7.4 ska i tillämpliga delar gälla cheferna för de avdelningar som ansvarar för infrastrukturförvaltning och tillhandahållande av järnvägstrafik.

4. De bestämmelser i detta direktiv som avser en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ska gälla det oberoende avgiftsorganet och/eller tilldelningsorganet.

Artikel 7b

Infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och planering av underhåll

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att uppgifterna trafikledning och planering av underhåll utövas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och att personer som ansvarar för att fatta beslut om dessa uppgifter inte påverkas av någon intressekonflikt.
2. När det gäller trafikledning ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag, i händelse av störningar som rör dem, så snabbt som möjligt får fullständig tillgång till relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ytterligare tillgång till trafikledningsprocessen ska den göra det på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för de berörda järnvägsföretagen.
3. När det gäller långsiktig planering av omfattande underhåll och/eller modernisering av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren samråda med sökande och, så långt det är möjligt, ta hänsyn till de betänkligheter som framförs.

Infrastrukturförvaltaren ska planera underhållsarbetet på ett icke-diskriminerande sätt.

Artikel 7c

Entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter

1. Förutsatt att det inte uppstår några intressekonflikter och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt får infrastrukturförvaltaren
 - a) lägga ut uppgifter på entreprenad till en annan enhet, förutsatt att denna inte är ett järnvägsföretag, inte kontrollerar ett järnvägsföretag och inte heller kontrolleras av ett järnvägsföretag. I ett vertikalt integrerat företag får väsentliga uppgifter inte läggas ut på entreprenad till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, om inte denna enhet uteslutande utför väsentliga uppgifter,
 - b) lägga ut utförandet av arbeten och relaterade uppgifter som rör utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad till järnvägsföretag eller företag som kontrollerar järnvägsföretaget eller kontrolleras av järnvägsföretaget.

Infrastrukturförvaltaren ska behålla sin rätt att kontrollera, och bära det yttersta ansvaret för, utförandet av de uppgifter som anges i artikel 3.2. En enhet som utför väsentliga uppgifter ska uppfylla kraven i artiklarna 7, 7a, 7b och 7d.

2. Genom undantag från artikel 7.1 får infrastrukturförvaltarens uppgifter utföras av andra infrastrukturförvaltare, inklusive parter i offentlig-privata partnerskapsarrangemang, förutsatt att de alla uppfyller kraven i artiklarna 7.2–7.6, 7a, 7b och 7d och tar fullt ansvar för utförandet av uppgifterna i fråga.

3. Om väsentliga uppgifter inte överläts till ett elbolag ska företaget undantas från de regler som gäller för infrastrukturförvaltare, förutsatt att efterlevnaden av de relevanta bestämmelserna om utveckling av nätet, särskilt artikel 8, säkerställs.

4. Under överinseende av regleringsorganet eller ett annat oberoende behörigt organ som utsetts av medlemsstaterna får en infrastrukturförvaltare ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt och i syfte att skapa fördelar för kunderna, såsom sänkta kostnader eller förbättrad prestanda på den del av nätet som omfattas av avtalet.

Organet i fråga ska övervaka tillämpningen av sådana avtal och får i motiverade fall ge råd om att de ska upphävas.

Artikel 7d

Finansiell insyn

1. Samtidigt som de nationella förfaranden som är tillämpliga i varje medlemsstat ska respekteras, får inkomster från förvaltningen av infrastrukturnät, inklusive offentliga medel, användas av infrastrukturförvaltaren endast för att finansiera dess egen verksamhet, inklusive avbetalning av lån. Infrastrukturförvaltaren får också använda dessa inkomster för att betala ut utdelning till företagets ägare, vilket får innefatta privata aktieägare, men inte företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren.

2. Infrastrukturförvaltare får varken direkt eller indirekt bevilja lån till järnvägsföretag.

3. Järnvägsföretag får varken direkt eller indirekt bevilja lån till infrastrukturförvaltare.

4. Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska endast beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsräntor och på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil.

5. Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag som beviljats före den 24 december 2016 ska fortsätta att gälla till förfallodagen, förutsatt att de tecknades till marknadsräntor och att de faktiskt betalas ut och avbetalas.

6. Tjänster som erbjuds infrastrukturförvaltaren av andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska tillhandahållas med stöd av avtal och betalas antingen till marknadspriser eller till priser som återspeglar produktionskostnaden plus en rimlig vinstmarginal.

7. Skulder som tillräknas infrastrukturförvaltaren ska hållas tydligt åtskilda från skulder som tillräknas andra juridiska enheter inom vertikalt integrerade företag. Dessa skulder ska betalas av separat. Detta hindrar inte att slutbetalningen på skulden görs via ett företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare, eller via en annan enhet inom företaget.

8. Redovisningen för infrastrukturförvaltaren och för de andra juridiska enheterna i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att den säkerställer att denna artikel följs och möjliggör separata räkenskaper och insyn i betalningsströmmar inom företaget.

9. Inom vertikalt integrerade företag ska infrastrukturförvaltaren bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter i det företaget.

10. Om väsentliga uppgifter utförs av ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan i enlighet med artikel 7a.3 och medlemsstaterna inte tillämpar artikel 7.2 ska bestämmelserna i den här artikeln gälla i tillämpliga delar. Hänvisningar till infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag i den här artikeln ska förstås som hänvisningar till företagets respektive avdelningar. Efterlevnad av de krav som anges i den här artikeln ska framgå av de separata räkenskaperna för företagets respektive avdelningar.

Artikel 7e

Samordningsmekanismer

Medlemsstaterna ska säkerställa att lämpliga samordningsmekanismer upprättas för att säkerställa samordningen mellan deras största infrastrukturförvaltare och alla berörda järnvägsföretag samt sådana sökande som avses i artikel 8.3. När så är lämpligt ska företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik på järnväg samt nationella, lokala eller regionala myndigheter inbjudas att delta. Det berörda regleringsorganet får delta som observatör. Samordningen ska omfatta bland annat

- a) de sökandes behov med anknytning till underhållet och utvecklingen av infrastrukturkapaciteten,
- b) innehållet i de användarinriktade prestandamålen i de avtal som avses i artikel 30 och de incitament som avses i artikel 30.1 samt deras tillämpning,
- c) innehållet i och genomförandet av den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27,
- d) intermodalitets- och driftskompatibilitetsfrågor,
- e) alla andra frågor som rör villkoren för tillträde till, användningen av infrastrukturen och kvaliteten på infrastrukturförvaltarens tjänster.

Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med berörda parter utarbeta och offentliggöra riktlinjer för samordning. Samordningen ska ske åtminstone en gång per år och infrastrukturförvaltaren ska på sin webbplats offentliggöra en översikt över verksamhet som genomförts i enlighet med denna artikel.

Samordningen enligt denna artikel ska inte påverka sökandes rätt att överklaga till regleringsorganet eller regleringsorganets befogenheter enligt artikel 56.

Artikel 7f

Europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare

1. I syfte att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägstrafik inom unionen ska medlemsstaterna säkerställa att deras största infrastrukturförvaltare deltar och samarbetar i ett nätverk som håller regelbundna möten för att

- a) utveckla unionens järnvägsinfrastruktur,
- b) främja ett snabbt och effektivt genomförande av det gemensamma europeiska järnvägsområdet,
- c) utbyta bästa praxis,
- d) övervaka och jämföra prestandan,
- e) bidra till den marknadsövervakningsverksamhet som avses i artikel 15,
- f) hantera gränsöverskridande flaskhalsar, och
- g) diskutera tillämpningen av artiklarna 37 och 40.

Vid tillämpning av led d ska nätverket identifiera gemensamma principer och metoder för enhetlig övervakning och jämförelse av prestandan.

Samordningen enligt denna punkt ska inte påverka sökandes rätt att överklaga till regleringsorganet eller regleringsorganets befogenheter enligt artikel 56.

2. Kommissionen ska vara medlem i nätverket. Den ska stödja arbetet i nätverket och underlätta samordningen.”

6. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"1a. Utan att det påverkar unionens och medlemsstaternas internationella skyldigheter får medlemsstater som har en gräns till ett tredjeland begränsa tillträdesrätten enligt denna artikel för trafik från och till detta tredjeland och som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudnät om det uppstår snedvridningar av konkurrensen för gränsöverskridande järnvägstransporter mellan medlemsstaterna och detta tredjeland. Sådana snedvridningar kan bland annat bero på avsaknad av icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och tillhörande tjänster i det berörda tredjelandet.

Om en medlemsstat i enlighet med denna punkt har för avsikt att anta ett beslut för att begränsa tillträdesrätten ska den överlämna utkastet till beslut till kommissionen och samråda med de andra medlemsstaterna.

Om varken kommissionen eller någon medlemsstat framför invändningar inom en tidsperiod av tre månader efter överlämnandet av utkastet till beslut får medlemsstaten anta beslutet.

Kommissionen får anta genomförandeakter för att närmare specificera förfarandet för tillämpningen av denna punkt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007 ska järnvägsföretag på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastruktur i samtliga medlemsstater för att bedriva persontrafik på järnväg. Järnvägsföretag ska ha rätt att ta upp passagerare vid varje station och att lämna av dem vid en annan station. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till detta direktiv."

c) Punkterna 3 och 4 ska utgå.

7. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10.2 för persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination, om samma sträcka eller en alternativ sträcka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik och om utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i det eller de berörda avtalen om allmän trafik."

b) I punkt 2 ska första stycket ersättas med följande:

"2. För att avgöra om den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik skulle äventyras ska det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 göra en objektiv ekonomisk analys och grunda sitt beslut på i förväg fastställda kriterier. De ska avgöra detta efter en begäran, ingiven inom en månad från mottagandet av den information om den avsedd persontrafik som avses i artikel 38.4, från någon av följande:

a) Den eller de behöriga myndigheter som tilldelat avtalet om allmän trafik.

b) Varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel.

c) Infrastrukturförvaltaren.

d) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik."

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange på vilka villkor någon av följande får begära omprövning av beslutet inom en månad från underrättelsen om beslutet:

a) Den eller de berörda behöriga myndigheterna.

b) Infrastrukturförvaltaren.

c) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik.

d) Det järnvägsföretag som ansöker om tillträde.

Om regleringsorganet beslutar att den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik skulle äventyras av den planerade persontrafik som avses i artikel 38.4, ska regleringsorganet ange tänkbara ändringar av denna trafik som skulle säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som föreskrivs i artikel 10.2 är uppfyllda.”

d) I punkt 4 ska följande stycke läggas till:

”På grundval av erfarenheter från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2018 anta genomförandeakter för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln vad gäller inrikes persontrafik. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.”

e) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur för att bedriva inrikes persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination inom samma medlemsstat om

a) ensamrätt har beviljats för att befordra passagerare mellan dessa stationer inom ramen för ett avtal om allmän trafik som tilldelats före den 16 juni 2015, eller

b) ytterligare rätt/tillstånd att bedriva kommersiell persontrafik i konkurrens med ett annat trafikföretag mellan dessa stationer har beviljats senast den 25 december 2018 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbuds förfarande,

och dessa trafikföretag inte erhåller någon ersättning för att tillhandahålla denna trafik.

En sådan begränsning får gälla under avtalets eller tillståndets ursprungliga giltighetstid eller till och med den 25 december 2026, beroende på vilken period som är kortast.”

8. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 11a

Persontrafik med höghastighetståg

1. I syfte att utveckla marknaden för persontrafik med höghastighetståg, främja en optimal användning av tillgänglig infrastruktur och stärka konkurrenskraften för persontrafik med höghastighetståg, med positiva effekter för passagerare, får utövandet av rätten till tillträde enligt artikel 10 vad gäller persontrafik med höghastighetståg, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.5, inte omfattas av några andra krav än de som fastställs av regleringsorganet i enlighet med denna artikel.

2. Om regleringsorganet, efter den analys som föreskrivs i artikel 11.2, 11.3 och 11.4 anser att den tänkta persontrafiken med höghastighetståg mellan en viss avgångsort och en viss destination äventyrar den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik som omfattar samma sträcka eller en alternativ sträcka, ska regleringsorganet ange tänkbara ändringar av trafiken som skulle säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som föreskrivs i artikel 10.2 är uppfyllda. Sådana ändringar får inbegripa en ändring av den tänkta trafiken.”

”Artikel 13a

Gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem

1. Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 (*) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU (**), får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för tillhandahållande av biljetter, direktbiljetter och genomförande av bokningar eller ge behöriga myndigheter befogenhet att upprätta ett sådant system. Om ett sådant system upprättas ska medlemsstaterna se till att det inte leder till snedvridning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag och att det förvaltas av en offentlig eller privat juridisk enhet eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

2. Kommissionen ska övervaka utvecklingen på järnvägsmarknaden i fråga om införande och användning av gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem och bedöma behovet av åtgärder på unionsnivå, med beaktande av marknadsinitiativ. Den ska särskilt ta hänsyn till tågpassagerares möjligheter att på ett icke-diskriminerande sätt få tillgång till de uppgifter som behövs för att planera resor och för att boka biljetter. Kommissionen ska senast den 31 december 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om tillgängligheten till sådana gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem som vid behov ska åtföljas av lagstiftningsförslag.

3. Medlemsstaterna ska begära att järnvägsföretag som bedriver persontrafik inför beredskapsplaner och säkerställa att dessa beredskapsplaner på ett lämpligt sätt samordnas så att passagerare i händelse av ett allvarligt avbrott i trafiken kan få assistans i den mening som avses i artikel 18 i förordning (EG) nr 1371/2007.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14).

(**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1)."

9. I artikel 19 ska följande led läggas till:

"e) inte har dömts för allvarliga överträdelse i samband med skyldigheter i enlighet med nationell rätt som grundar sig på bindande kollektivavtal, i tillämpliga fall."

10. I artikel 32 ska punkt 4 ersättas med följande:

"4. Infrastrukturavgifter för utnyttjande av de järnvägskorridorerna som anges i kommissionens förordning (EU) 2016/919 (*) får differentieras för att ge incitament till att utrusta tåg med sådan ETCS som överensstämmer med den version som antogs genom kommissionens beslut 2008/386/EG (**) och med senare versioner. Sådan differentiering får inte resultera i någon ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Medlemsstaterna får besluta att denna differentiering av infrastrukturavgifterna inte ska gälla de järnvägslinjer som anges i förordning (EU) 2016/919, där endast tåg utrustade med ETCS får köras.

Medlemsstaterna får besluta att utvidga denna differentiering till järnvägslinjer som inte anges i förordning (EU) 2016/919.

(*) Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 158, 15.6.2016, s. 1).

(**) Kommissionens beslut 2008/386/EG av den 23 april 2008 om ändring av bilaga A till beslut 2006/679/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och om ändring av bilaga A till beslut 2006/860/EG om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EUT L 136, 24.5.2008, s. 11)."

11. I artikel 38 ska punkt 4 ersättas med följande:

"4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik i en medlemsstat där rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur är begränsad i enlighet med artikel 11, ska sökanden informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen minst 18 månader före ikraftträdandet av den tågplan som begäran om kapacitet avser. För att göra det möjligt för de berörda regleringsorganen att bedöma de potentiella ekonomiska konsekvenserna för befintliga avtal om allmän trafik ska regleringsorganen säkerställa att varje behörig myndighet som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt ett avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 11 och varje järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik på denna persontrafiksträcka informeras utan dröjsmål och senast inom tio dagar."

12. I artikel 53.3 ska följande stycke läggas till:

"Regleringsorganet får, om det anser att det är nödvändigt, begära att infrastrukturförvaltaren ställer sådana uppgifter till dess förfogande."

13. I artikel 54 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. Infrastrukturförvaltaren ska därför utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla aktörer som ska informeras i händelse av allvarliga olyckor eller allvarliga störningar av tågtrafiken. Om en störning kan få påverkan på gränsöverskridande trafik ska infrastrukturförvaltaren dela med sig av all eventuell relevant information till andra infrastrukturförvaltare vars järnvägsnät och trafik kan påverkas av störningen i fråga. De berörda infrastrukturförvaltarna ska samarbeta för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala.”

14. Artikel 56 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande led läggas till:

”h) trafikledningen,

i) planeringen av modernisering och planerat eller oplanerat underhållsarbete,

j) efterlevnaden av de krav, inbegripet sådana som rör intressekonflikter, som fastställs i artiklarna 2.13, 7, 7a, 7b, 7c och 7d.”

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster, däribland i synnerhet marknaden för persontrafik med höghastighetståg, och infrastrukturförvaltarens verksamhet i samband med punkt 1 a–j. Regleringsorganet ska särskilt, på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande, kontrollera att punkt 1 a–j efterlevs. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande.”

c) I punkt 9 ska första stycket ersättas med följande:

”9. Regleringsorganet ska behandla varje klagomål och vid behov begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad efter det att klagomålet lämnats in. Det ska fatta beslut om varje klagomål, vidta åtgärder för att avhjälpa en situation och informera alla berörda parter om sitt motiverade beslut inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–j.”

d) Punkt 12 ska ersättas med följande:

”12. För att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6 och bestämmelserna om finansiell insyn i artikel 7d ska regleringsorganet ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag. För vertikalt integrerade företag ska dessa befogenheter omfatta alla juridiska enheter. Regleringsorganet ska ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransporter eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara nödvändig och proportionell.

Utan att det påverkar befogenheterna för nationella myndigheter med ansvar för statligt stöd får regleringsorganet också dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd från bokföringen, och det ska rapportera slutsatserna till dessa myndigheter.

Finansiella flöden som avses i artikel 7d.1, lån som avses i artikel 7d.4 och 7d.5 och skulder som avses i artikel 7d.7 ska övervakas av regleringsorganet.

Om en medlemsstat har utsett regleringsorganet till det oberoende behöriga organ som avses i artikel 7c.4 ska regleringsorganet bedöma de samarbetsavtal som avses i den artikeln.”

15. Artikel 57 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

”3a. Om frågor som avser internationell trafik kräver beslut av två eller flera regleringsorgan ska de berörda regleringsorganen samarbeta när de bereder sina respektive beslut för att nå en lösning i frågan. I detta syfte ska de berörda regleringsorganen utföra sina uppgifter i enlighet med artikel 56.”

b) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. Regleringsorgan ska utveckla gemensamma principer och gemensam praxis för beslutsfattande för vilket de är bemyndigade enligt detta direktiv. Sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis ska omfatta förfaranden för lösning av tvister som uppstår inom ramen för punkt 3a. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan och erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i punkt 1, och om detta är nödvändigt för att säkerställa ett effektivt samarbete mellan regleringsorganen, får kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.”

c) Följande punkt ska läggas till:

”10. För beslut som rör infrastruktur som sträcker sig mellan två länder får de båda berörda medlemsstaterna när som helst efter den 24 december 2016 komma överens om att samordning ska ske mellan de berörda regleringsorganen för att anpassa effekten av deras beslut.”

16. I artikel 63 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Kommissionen ska senast den 31 december 2024 utvärdera detta direktivs effekter på järnvägssektorn och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.

Rapporten ska särskilt utvärdera utvecklingen av järnvägstrafik med höghastighetståg och bedöma om det förekommer diskriminerande förfaranden när det gäller tillträde till höghastighetslinjer. Kommissionen ska överväga om det är nödvändigt att lämna lagstiftningsförslag.

Kommissionen ska senast samma datum bedöma om det fortfarande förekommer diskriminerande förfaranden eller andra typer av snedvridningar av konkurrensen i förhållande till infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag. Kommissionen ska, om så är lämpligt, lämna lagstiftningsförslag.”

Artikel 2

1. Trots bestämmelserna i artikel 3.2 ska medlemsstaterna senast den 25 december 2018 anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

1. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Artikel 1.6–1.8 och 1.11 ska tillämpas från och med den 1 januari 2019 i tid för den tågplan som inleds den 14 december 2020.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 14 december 2016.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

I. KORČOK

Ordförande
