

[]

TILSAGN AFGIVET AF TRENITALIA

1. TILSAGN OVER FOR GVG

Dette tilsagn vedrører GVG's ansøgninger om indførelse af et internationalt samarbejde og levering af trækraft til drift af internationale passagertjenester på strækningen Basel-Milano.

I den henseende forpligter Trenitalia sig til at tilbyde støtte for at give GVG mulighed for at drive de planlagte passagertjenester. Den 27. juni 2003 indgik Trenitalia således en international samarbejdsaftale med GVG for at give GVG adgang til det italienske net ifølge bestemmelserne i artikel 10 i direktiv 91/440 og de relevante nationale bestemmelser.

Endvidere forpligter Trenitalia sig til at stille den trækraft, der er nødvendig for at drive de internationale jernbaneforbindelser på strækningen Basel-Milano, til rådighed for GVG. Det omfatter back-up tjenester på strækningen.

Trenitalia vil levere den omhandlede trækraft i en treårig periode på basis af gennemsigtige og ikke-diskriminerende prisbetingelser. Efter en række kontakter i de sidste måneder er Trenitalia og GVG nået til enighed om et udkast til kontrakt vedrørende tilrådighedsstillelse af trækraft og lokoførere samt om priskriterierne for tilrådighedsstillelse af disse tjenester (se nedenfor punkt 2b).

2. ANDRE TILSAGN AFGIVET AF TRENITALIA

Med særlig henblik på at fremme nye operatørers adgang på markedet for international personbefordring med tog i denne forretningsaktivitets startfase på dette marked afgiver Trenitalia følgende tilsagn til Kommissionen.

a) Indgåelse af internationale samarbejdsaftaler

Trenitalia bekræfter at være fuldt ud indstillet på at forhandle om internationale samarbejdsaftaler i samme form som aftalen med GVG med nye jernbanevirksomheder, der:

- er meddelt licens af en medlemsstat ifølge EF-direktiv 95/18 som ændret ved direktiv 2001/13/EF
- fremlægger et fornuftigt projekt vedrørende drift af jernbanetjenester i Italien.

b) Levering af trækraft

- det transportsystem, som Trenitalia driver, dækker bredt i hele Italien og tager sigte på at sikre et omfattende net af tjenester af stor betydning for nationale og internationale kunder
- styringen af et sådant system - og de ressourcer, der er knyttet dertil - er derfor særdeles kompleks
- Trenitalias driftsmæssige organisation er i høj grad betinget af strukturelle og industrielle forhold, der i væsentligt omfang karakteriserer jernbanesektoren generelt¹
- levering af trækraft til nye virksomheder skal nødvendigvis tage højde for Trenitalias komplekse styring af det rullende materiel og rotationssystemet.
- det fremsatte tilsagn vil ikke gribe ind i Trenitalias fulde rådighed over og selvstændige styring af trækressourcerne.

I lyset af ovenstående og med henblik på at fremme udbuddet af internationale passagertjenester på det italienske marked bekræfter Trenitalia, at selskabet er indstillet på at indgå aftaler om levering af trækraft (herunder back-uptjenester) med andre jernbaneselskaber i medlemsstaterne på følgende betingelser:

- levering af trækraft er begrænset til Trenitalias overskydende kapacitet
- ved overskydende kapacitet forstås produktionskapacitet, der - inden for rammerne af ovennævnte styrings- og rotationssystem for det rullende materiel - er helt ubrugt, når de kommercielle tjenester er leveret (kørsel, stop og køreforberedelsestid) og tilhørende tjenester, der er nødvendige i forhold til sidstnævnte
- den således definerede overskydende kapacitet er et resultat af ovenfor beskrevne styringsproces og kan allokeres tidsmæssigt på anden måde (tidspunkt på året, ugedag, tidspunkt i løbet af dagen) og sted på jernbanenettet
- aftalen om levering af trækraft skal være betinget af en passende finansiel garanti, der skal stilles af den ansøgende virksomhed
- levering af trækraft skal ske på rimelige og ikke-diskriminerende betingelser og give Trenitalia en passende aflønning for den leverede tjeneste, *dvs.* en rimelig forrentning af den investerede kapital plus dækning af vedligeholdelsesomkostninger for det relevante rullende materiel²

¹ F.eks.:

- sæsonbetonet virksomhed og efterspørgselsboom
- det deraf følgende behov for at sikre en passende overskydende kapacitet på et hvilket som helst tidspunkt
- jernbanenets fysiske begrænsninger med de deraf følgende følger i form af overbelastning af nettet og trafikproblemer
- den regelmæssige vedligeholdelse af materiellet og det deraf følgende nødvendige rotationssystem samt den forudgående fastsættelse af tildelingskriterier.

² Prisen for trækraft skal sikre en forrentning af de investeringer, der er foretaget, *dvs.* både af den kapital, der er investeret for køb af lokomotiver og de andre ressourcer, der anvendes til levering af tjenesterne, *dvs.* rangering, kørsel og vedligeholdelse. Forrentningen af den kapital, der er investeret i indkøb af lokomotiver, er baseret på en fast rentesats, der sikrer en indtægt (ROI), som

- lokoførere og togpersonale skal stilles til rådighed på rimelige og ikke-diskriminerende betingelser og til en pris, der dækker Trenitalias driftsomkostninger³.

I overensstemmelse med ovennævnte kriterier og efter en beregning, der typisk anvendes i forbindelse med produktionskapacitet, har Trenitalia opgjort sin overskydende trækcapacitet til en million tog/kilometer pr. år.

En sådan kapacitet er nok til at efterkomme ansøgninger fra tredjeparter, der ønsker at drive regelmæssig togdrift i Italien (omkring 7 punkt til punkt-tjenester på 200 km).

Hvis der forekommer ekstraordinære og objektive omstændigheder (*f.eks.* afhængig af den geografiske tildeling af de tjenester, der skal leveres, eller opsigelsesvarslet i ansøgningen) kan ovennævnte overskydende kapacitet i nogen grad nedjusteres.

c) Varigheden af tilsagnene under a) og b)

De tilsagn, Trenitalia har afgivet vedrørende internationale samarbejdsaftaler og tilrådighedsstillelse af trækraft, har udelukkende til formål at sikre nye operatørers adgang i startfasen for markedet for international togpassagertrafik. Derfor gælder følgende:

- den samlede varighed af Trenitalias tilsagn er på højst fem år at regne fra ikrafttrædelsesdatoen for Kommissionens beslutning i denne sag
- inden for denne generelle tidsramme vil varigheden af de aftaler, der er indgået med eventuelle nye virksomheder vedrørende levering af trækraft, være på højst tre år at regne fra det tidspunkt, hvor tjenesten sættes i drift med mulighed for forlængelse på årsbasis.

I overensstemmelse med Kommissionen kan ovennævnte perioder enten afkortes eller forlænges, hvis de nationale regelsæt ændres (*f.eks.* liberalisering af cabotage-togtrafikken i Italien), eller hvis markedssituationen ændrer sig mærkbart (*f.eks.* tilstedeværelse af andre jernbaneoperatører, der kan levere egnet trækraft, eller en særlig

afspejler de målsætninger, der er opstillet i virksomhedens forretningsplan. Mere præcist er fastsættelsen af rentesatsen baseret på lokomotivets indkøbspris og dets gennemsnitlige normale brug pr. år (dvs. det antal timer, det pågældende lokomotiv er i drift årligt, således som det fremgår af Trenitalias driftsplan). Beregningen af antal timer i drift og anvendelsen af en sådan indikator som basis for fastsættelsen af rentesatsen for det rullende materiel er i overensstemmelse med den metode, der er anvendt af UIC, fiche 471-1.

³ Hvad angår prisen for kørsel og for ledsagende togpersonale, er denne baseret på omkostningerne for personalets samlede antal arbejdstimer. Navnlig den tid, der medgår til kørsel/ledsagelse, der afhænger af togets faktiske rejsetid, samt fastsat ekstratid, som personalet skal overholde i overensstemmelse med de gældende lovpligtige bestemmelser.

Strictly confidential

udvikling, der påvirker udbuddet i sektoren for fremstilling af rullende materiel samt i interoperabiliteten for den omhandlede jernbaneinfrastruktur).

Rom, den 2. juli 2003

Roberto Renon

Erklæring fra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Det tyske jernbaneselskab Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) ønsker at drive en non-stop passagertogforbindelse mellem Basel og Milano, der i Basel har forbindelse til ICE-tog til Tyskland.

I den henseende har GVG brug for togkanaler mellem Milano og Domodossola på det italienske jernbanenet og korresponderende togkanaler mellem Domodossola og Basel på det svejsiske jernbanenet.

Den 21. juni 2001 indledte Europa-Kommissionen en formel procedure mod Ferrovie dello Stato (FS) bl.a. med den begrundelse, at FS ikke havde givet GVG adgang til det italienske jernbanenet med henblik på drift af en international passagertogforbindelse fra Basel til Milano, hvorved EF-traktatens artikel 82 var blevet overtrådt.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (herefter kaldet "RFI")

vil gøre sit yderste for at tildele GVG egnede togkanaler mellem Milano og Domodossola for at give GVG mulighed for at starte drift af den planlagte passagertogforbindelse mellem Basel og Milano snarest muligt. RFI vil tage regelmæssig kontakt til den svejsiske infrastrukturforvaltning for at undersøge, hvilke togkanaler der er ledige til dette formål på det svejsiske net, og vil bestræbe sig på at sikre, at GVG tildeles togkanaler, der korresponderer med de kanaler, der tilbydes på det italienske net. Så længe GVG fornyer sin ansøgning om sådanne togkanaler hos FTE eller et hvilket som helst andet organ, der koordinerer tildelingen af internationale togkanaler, skal RFI to gange om året meddele Kommissionen, hvilke foranstaltninger der er truffet.

På vegne af Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Franco Marzioli
Salgsdirektør