

FÆLLES HOLDNING Nr. 20/2006**vedtaget af Rådet den 24. juli 2006**

med henblik på vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/.../EF af ... om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur

(2006/C 289 E/02)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁴⁾ tager sigte på at lette tilpasningen af Fællesskabernes jernbaner til det indre markeds krav og øge deres effektivitet.
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur ⁽⁵⁾ vedrører de principper og fremgangsmåder, der skal anvendes ved fastsættelse og opkrævning af infrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet.
- (3) Kommissionen meddelte i sin hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«, at den ville fortsætte gennemførelsen af det indre marked for jernbanetjenester ved at foreslå en åbning af markedet for international personbefordring.
- (4) Dette direktiv har til formål at åbne markedet for international personbefordring med jernbane i Fællesskabet

og bør derfor ikke omfatte befordring mellem en medlemsstat og et tredjeland. Desuden bør medlemsstaterne kunne udelukke transitbefordring gennem Fællesskabet fra direktivets anvendelsesområde.

- (5) Den internationale jernbanetrafik er i øjeblikket præget af modsatrettede tendenser. På den ene side er der problemer med fjerntrafikken, f.eks. nattog, og jernbanevirksomhederne har for nylig indstillet driften af flere af disse ruter for at begrænse tabene. På den anden side har der været en kraftig stigning i trafikken på markedet for internationale højhastighedstjenester, og denne tendens vil blive forstærket yderligere med fordoblingen og sammenkoblingen af det transeuropæiske højhastighedsnet frem til 2010. Begge trafiktyper er dog udsat for meget hård konkurrence fra lavprisløftfartsselskaberne, og det er derfor tvingende nødvendigt at fremme nye initiativer ved at styrke konkurrencen mellem jernbanevirksomheder.

- (6) En liberalisering af markedet for international personbefordring ville ikke være mulig uden en detaljeret regulering af vilkårene for adgangen til infrastrukturen, betydelige forbedringer af interoperabiliteten og fastsættelse af strenge bestemmelser om jernbanesikkerhed på nationalt og europæisk plan. Alle disse elementer er nu på plads med gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF ⁽⁶⁾ af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF ⁽⁷⁾, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF ⁽⁸⁾, direktiv 2001/14/EF samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU ⁽⁹⁾. Det skal sikres, at dette nye regelsæt er fast og indarbejdet praksis på den foreslåede dato for liberaliseringen af markedet for international personbefordring. Dette vil kræve en vis tidsperiode. Det foreslås derfor at sigte mod 1. januar 2010 for åbning af markedet.

⁽¹⁾ EUT C 221 af 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ EUT C 71 af 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 28.9.2005 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 24. juli 2006 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164). Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 58.

⁽⁵⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Senest ændret ved direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44). Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.

⁽⁶⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 58.

⁽⁸⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.

⁽⁹⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.

- (7) Antallet af gennemgående ruter er meget begrænset. På de strækninger, hvor toget standser undervejs, er det tvingende nødvendigt at give nye operatører tilladelse til at optage og afsætte passagerer undervejs for at sikre disse operationer en realistisk chance for at blive økonomisk levedygtige og for ikke at stille potentielle konkurrenter ringere end de etablerede jernbanevirksomheder, som kan lade passagerer stige af og på undervejs. Denne rettighed må dog ikke berøre Fællesskabets og medlemsstaternes lovgivning om konkurrencepolitik.
- (8) Indførelse af sådanne nye internationale ruter med stop undervejs som nævnt ovenfor bør ikke bruges til at åbne markedet for indenrigs personbefordring, men bør udelukkende sigte på stop, der støtter den internationale rute. Hvis de indføres, bør der derfor være tale om ruter, hvis hovedformål er international passagerbefordring. Når det skal afgøres, om dette er rutens hovedformål, bør der tages hensyn til kriterier som f.eks. omsætningsandel samt størrelse, beregnet på grundlag af mængden af indenrigspassager- eller international passagertransport, samt rutens længde. Afgørelsen bør træffes af det relevante tilsynsorgan efter anmodning fra en berørt part.
- (9) Efter Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje⁽¹⁾ kan medlemsstaterne og de lokale myndigheder tildele kontrakter om offentlig tjeneste. Disse kontrakter kan indbefatte enerettigheder for driften af visse ruter. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der er overensstemmelse mellem bestemmelserne i nævnte forordning og princippet om, at international personbefordring åbnes for konkurrence.
- (10) Åbning af international personbefordring for konkurrence, hvilket omfatter ret til at medtage passagerer på en hvilken som helst station, der er beliggende på en international forbindelses rute, og at lade dem stige af på en anden, herunder på stationer i samme medlemsstat, kan få følger for tilrettelæggelse og finansiering af passagerbefordring med jernbane, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse retten til markedsadgang, hvis der er risiko for, at denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i disse kontrakter om offentlig tjeneste, og hvis det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, på grundlag af en objektiv økonomisk analyse efter anmodning fra de kompetente myndigheder, der tildelte kontrakten om offentlig tjeneste, godkender en sådan begrænsning.
- (11) Nogle medlemsstater har allerede taget skridt til at åbne markedet for personbefordring med jernbane ved et gennemsigtigt og åbent udbud på konkurrencevilkår med henblik på ydelse af visse af disse tjenester. Det bør ikke pålægges dem at skulle åbne fuldstændigt for adgangen til international personbefordring, eftersom denne konkurrence om retten til at benytte bestemte jernbanelinjer indebærer en tilstrækkelig afprøvning af markedsværdien af at drive de pågældende linjer.
- (12) Ved vurderingen af, om der er risiko for ubalance i den økonomiske ligevægt i kontrakten om offentlig tjeneste, bør der tages hensyn til forud fastlagte kriterier som f.eks. indvirkningen på rentabiliteten af ruter, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, herunder de deraf følgende indvirkninger på nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, som tildelte kontrakten, passagerernes efterspørgsel, billetpriser, billetordninger, og for den forslåede nye rute antal stop på begge sider af grænsen og deres beliggenhed, samt køreplan og antal afgang. Under hensyntagen til en sådan vurdering og afgørelsen fra tilsynsorganet/-organerne bør medlemsstaterne kunne tillade, ændre eller afvise ansøgningen om adgang til en rute med international personbefordring, herunder opkræve en afgift af operatøren af en ny rute med international personbefordring i henhold til den økonomiske analyse og i overensstemmelse med fællesskabsretten og principperne om ligebehandling og ikke-diskriminering.
- (13) For at sikre finansieringen af forpligtelser til offentlig tjeneste vil det være hensigtsmæssigt at tillade medlemsstaterne at opkræve en afgift på personbefordring på deres område i overensstemmelse med fællesskabsretten.
- (14) Tilsynsorganet bør i sin optræden undgå enhver form for interessekonflikt og mulig inddragelse i forbindelse med tildeling af den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste. Især bør dets funktionelle uafhængighed ikke berøres, hvis det af organisationsmæssige eller retlige hensyn er tæt knyttet til den kompetente myndighed, der tager sig af tildelingen af den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste. Tilsynsorganets kompetence bør udvides til også at omfatte vurdering af formålet med en international rute og, hvor det er relevant, af den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste.
- (15) Dette direktiv udgør endnu en etape i åbningen af jernbanemarkedet. Nogle medlemsstater har allerede åbnet markedet for international personbefordring i deres land. I den forbindelse bør direktivet ikke fortolkes som et krav til de pågældende medlemsstater om inden den 1. januar 2010 at indrømme ret til adgang til jernbanevirksomheder, der har licens i en anden medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes.

⁽¹⁾ EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

- (16) De nationale tilsynsorganer bør på grundlag af artikel 31 i direktiv 2001/14/EF udveksle oplysninger og, hvis det i enkelte tilfælde er relevant, samordne principper for og praksis med hensyn til at vurdere, om der opstår økonomisk ubalance i en kontrakt om offentlig tjeneste. De skal gradvis udarbejde retningslinjer på grundlag af deres erfaringer.
- (17) Der bør foretages en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af en rapport fra Kommissionen, som skal forelægges to år efter åbningen af markedet for international personbefordring.
- (18) En medlemsstat, der ikke har noget jernbanesystem, og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, ville få en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF i national lovgivning. En sådan medlemsstat bør derfor fritages, så længe den ikke har noget jernbanesystem, for forpligtelsen til at gennemføre disse direktiver i national lovgivning.
- (19) Målet for dette direktiv, nemlig udvikling af Fællesskabets jernbaner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da det er nødvendigt at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgang til infrastrukturen og at tage hensyn til den klart internationale dimension af driften af vigtige elementer i jernbanenetene, og kan derfor på grund af nødvendigheden af at gennemføre en samordnet transnational aktion bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går nærværende direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (20) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽¹⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (21) Direktiv 91/440/EØF og 2001/14/EF bør derfor ændres —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 91/440/EØF ændres således:

⁽¹⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1

- 1) I artikel 2 tilføjes følgende stykke:

»4. Medlemsstaterne kan udelukke enhver jernbanebefordring i transit gennem Fællesskabet fra dette direktivs anvendelsesområde, når den begynder og ender uden for Fællesskabets område.«

- 2) I artikel 3 udgår fjerde led.

- 3) I artikel 3 indsættes følgende led efter femte led:

»— »international personbefordring«: personbefordring, hvor et tog krydser mindst én grænse til en medlemsstat, og hvor hovedformålet er passagerbefordring mellem stationer i forskellige medlemsstater; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgangs- og bestemmelsessted, når blot alle togvognene krydser mindst én grænse.«

- 4) I artikel 3 indsættes følgende led efter sjette led:

»— »transit«: passage af Fællesskabets område med eller uden pålæsning eller aflæsning af varer og/eller uden optagning eller afsætning af passagerer på Fællesskabets område.«

- 5) I artikel 5, stk. 3, udgår første led.

- 6) I artikel 8, stk. 1, udgår ordene »og de internationale sammenslutninger«.

- 7) I artikel 10 udgår stk. 1.

- 8) I artikel 10 indsættes følgende stykker:

»3a. Jernbanevirksomheder, som er omfattet af artikel 2, får senest den 1. januar 2010 ret til adgang til infrastrukturen i samtlige medlemsstater med henblik på at udføre international personbefordring. Under en international personbefordring har jernbanevirksomhederne ret til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

Senest den 1. januar 2012 indrømmes der ret til adgang til infrastrukturen i de medlemsstater, hvor international personbefordring med jernbane udgør over halvdelen af den del af jernbanevirksomhedernes omsætning, der vedrører passagerer.

Om hovedformålet er passagerbefordring mellem to stationer i forskellige medlemsstater afgøres af det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, efter anmodning fra de relevante kompetente myndigheder og/eller berørte jernbanevirksomheder.

3b. Medlemsstaterne kan begrænse den i stk. 3a fastsatte ret til adgang på de strækninger mellem afgang- og bestemmelsesstedet, der er omfattet af en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste i henhold til gældende fællesskabsret. En sådan begrænsning kan kun føre til en begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat, i de tilfælde, hvor udøvelsen af denne ret ville skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste.

Det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, afgør på grundlag af en objektiv økonomisk analyse og efter forud fastlagte kriterier efter anmodning fra:

- den eller de kompetente myndigheder, som indgik kontrakten om offentlig tjeneste,
- enhver anden berørt kompetent myndighed, som har ret til at begrænse adgangen i henhold til denne artikel,
- infrastrukturforvalteren eller
- den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig tjeneste,

om der er opstået ubalance i den økonomiske ligevægt.

De kompetente myndigheder og de jernbanevirksomheder, der varetager den offentlige tjeneste, forelægger det eller de relevante tilsynsorganer de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå til en afgørelse. Det eller de relevante tilsynsorganer vurderer de forelagte oplysninger og hører om nødvendigt alle relevante parter og underretter de relevante parter om sin eller deres begrundede afgørelse i løbet af en forud fastsat rimelig frist og under alle omstændigheder senest 2 måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger. Det eller de relevante tilsynsorganer begrundet sin eller deres afgørelse og præciserer, hvornår, hvor længe og på hvilke betingelser

- den eller de relevante kompetente myndigheder,
- infrastrukturforvalteren,
- den jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste, eller
- den jernbanevirksomhed, som ansøger om markedsadgang,

kan ansøge om fornyet behandling af afgørelsen.

3c. Medlemsstaterne kan endvidere begrænse retten til at optage og afsætte passagerer på stationer i samme medlemsstat på en rute for international passagerbefordring, hvis der er indrømmet eneret til at befordre passagerer mellem de pågældende stationer i en koncessions-

kontrakt, der er indgået inden den ... på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår og i overensstemmelse med de relevante principper i fællesskabsretten. Denne begrænsning kan gælde for kontraktens oprindelige løbetid eller 15 år, alt efter hvilken frist der er kortest

3d. Dette direktivs bestemmelser kræver ikke af en medlemsstat, at den før den 1. januar 2010 indrømmer den i stk. 3a omhandlede ret til adgang til jernbanevirksomheder, herunder virksomheder under disses direkte eller indirekte kontrol, der har licens i en medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes.

3e. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i stk. 3b, 3c og 3d omhandlede beslutninger er undergivet domstolskontrol.

3f. Med forbehold af stk. 3b kan medlemsstaterne på de i denne artikel fastsatte betingelser bemyndige de relevante myndigheder til at opkræve en afgift på al personbefordring med jernbane på deres område som bidrag til finansieringen af kompensationer for forsyningspligten som led i kontrakter om offentlig tjeneste, der er indgået i henhold til fællesskabsretten.

I henhold til fællesskabsretten må den i første afsnit nævnte kompensation ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forsyningspligten, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af nævnte forpligtelser.

Afgiften opkræves i henhold til fællesskabslovgivningen, navnlig under overholdelse af principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet, især mellem prisen for tjenesten og afgiftens størrelse. Forpligtelsen til at bidrage til finansieringen af kompensationer for forsyningspligten må ikke bringe den internationale personbefordrings økonomiske bæredygtighed i fare.

De relevante myndigheder skal opbevare oplysninger, således at afgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver disse oplysninger til Kommissionen.»

9) Artikel 10, stk. 8, affattes således:

»8. Senest den 1. januar 2009 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelse af dette direktiv.

Der skal i rapporten redegøres for:

- gennemførelsen af dette direktiv i medlemsstaterne og for arbejdet i de forskellige involverede organer,

- markedsudviklingen, særlig i internationale trafikken- denser, aktiviteter og alle markedsaktørers, herunder de nye aktørers, markedsandele.»

10) I artikel 10 tilføjes følgende stykke:

»9. Senest den 31. december 2012 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af stk. 3.«

11) I artikel 15 tilføjes følgende stykke:

»Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er noget jernbanenet på deres område.«

Artikel 2

Direktiv 2001/14/EF ændres således:

1) Følgende litra tilføjes i artikel 1, stk. 3:

»e) transport i form af befordring med jernbane i transit gennem Fællesskabet.«

2) Følgende litra tilføjes i artikel 2:

»n) »transit«: passage af Fællesskabets område med eller uden pålæsning eller aflæsning af varer og/eller uden optagning eller afsætning af passagerer på Fællesskabets område.«

3) I artikel 13 tilføjes følgende stykke:

»4. Hvis en ansøger agter at anmode om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre international personbefordring i henhold til artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, underretter han de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer. For at gøre det muligt at vurdere formålet med den internationale rute, nemlig at befordre passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater, og den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste sikrer tilsynsorganerne underretning af enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om personbefordring med jernbane i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, af alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 10, stk. 3b, i direktiv 91/440/EØF, og af enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, den internationale passagerbefordring vedrører.«

4) Artikel 17, stk. 5, erstattes af følgende:

»5. Rammeaftaler indgås i princippet for en periode på fem år og kan forlænges med perioder svarende til deres oprindelige løbetid. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode.

Enhver periode på over fem år skal være begrundet med tilstedeværelsen af forretningskontrakter, særlige investeringer eller risici.

5a. For tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 24, som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun tillades i ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, især hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

Ansøgerens behov kan i så fald kræve en detaljeret definition af kapacitetskarakteristika — bl.a. antal afgang i kanalerne, deres størrelse og kvalitet — der er stillet ansøgeren i udsigt for rammeaftalens varighed. Infrastrukturforvalteren kan begrænse den reserverede kapacitet, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under den tærskelværdi, der er nævnt i artikel 27.

Fra 1. januar 2010 kan en første rammeaftale indgås for en periode på fem år, der kan forlænges én gang, på grundlag af de kapacitetskarakteristika, som er benyttet af ansøgeren, der drev jernbanevirksomhed før 1. januar 2010, for at tage hensyn til særlige investeringer eller tilstedeværelsen af forretningskontrakter. Det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 30 er ansvarlig for at give tilladelse til, at en sådan aftale kan træde i kraft.«

5) Følgende punktum indsættes inden sidste punktum i artikel 30, stk. 1:

»Det skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.«

6) I artikel 38 tilføjes følgende stykke:

»Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er noget jernbanenet på deres område.«

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den ... (*). De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

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

(*) Atten måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

3. Bestemmelserne i artikel 1, nr. 2), 5), 6) og 7) anvendes fra 1. januar 2010.

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

...

...

Formand

Formand

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde den 3. marts 2004 som et ud af fire forslag i tredje jernbanepakke ⁽¹⁾ forslaget til direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, det såkaldte forslag om adgang til jernbanemarkedet.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 28. september 2005.

Den 24. juli 2006 vedtog Rådet sin fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 251.

Under behandlingen har Rådet taget hensyn til udtalelsen fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾ og udtalelsen fra Regionsudvalget ⁽³⁾.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelt

Forhandlingerne om liberaliseringen af markedet for international personbefordring med jernbane fandt sted i en politisk kontekst, der var præget af Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010 ⁽⁴⁾ og af første og anden jernbanepakke. I hvidbogen meddelte Kommissionen, at den ville fortsætte gennemførelsen af det indre marked for jernbanetjenester ved bl.a. at foreslå en liberalisering af markedet for international personbefordring. Første og anden jernbanepakke omfattede detaljerede bestemmelser om adgangen til infrastrukturen, interoperabilitet og jernbanesikkerhed på nationalt og europæisk plan og skabte dermed en ramme for liberaliseringen af markedet for godstransport og international personbefordring.

På samlingen den 5. december 2005 nåede Rådet til politisk enighed om tre af de fire lovgivningsforslag i tredje jernbanepakke, nemlig forslaget om adgang til jernbanemarkedet, som er omhandlet i dette dokument, samt forslaget om passagerers rettigheder og forpligtelser og forslaget om togpersonale, og banede dermed vejen for vedtagelse af tre fælles holdninger.

Under Rådets drøftelser om forslaget om adgang til jernbanemarkedet har der navnlig været fokus på forbindelsen mellem dette forslag og det reviderede forslag om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej — det såkaldte forslag om forpligtelser til offentlig tjeneste ⁽⁵⁾. På samlingen i Rådet den 5. december 2005 kunne der derfor kun opnås politisk enighed om forslaget om adgang til jernbanemarkedet ved at inddrage forbindelsen mellem de to forslag og præcisere adskillige elementer i forslaget om forpligtelser til offentlig tjeneste i en erklæring fra Rådet og Kommissionen til optagelse i mødeprotokollen (jf. bilag I).

⁽¹⁾ De tre andre lovgivningsforslag vedrører:

- en forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (dok. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337)
- en forordning om kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt (dok. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338)
- et direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet (dok. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ EUT C 221 af 9.9.2005, s. 56.

⁽³⁾ EUT C 71 af 22.3.2005, s. 26.

⁽⁴⁾ dok. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ dok. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Vigtige politiske spørgsmål

2.1. *Liberalisering af markedet for international personbefordring med jernbane*

Liberaliseringen af markedet kan — ved indførelse af konkurrence — bidrage til mere effektive og attraktive europæiske jernbanetjenester. Med sin beslutning om senest den 1. januar 2010 at give jernbanevirksomheder ret til adgang til infrastrukturen i alle medlemsstaterne med henblik på at drive international passagerbefordring følger Rådet det kompromis, der blev indgået med Parlamentet i forbindelse med forligsproceduren om anden jernbanepakke ⁽¹⁾. En liberalisering af markedet for international passagerbefordring med jernbane i 2010 vil give alle operatører mulighed for at forberede sig på en hensigtsmæssig måde. Den vil desuden finde sted samtidig med fordoblingen og den yderligere sammenkobling af det transeuropæiske højhastighedsnet samt med konsolideringen af den ramme, der er skabt med første og anden jernbanepakke.

Liberaliseringen af markedet for internationale tjenester, bl.a. cabotagekørsel, vil få stor betydning for de medlemsstater, hvor international transport udgør en stor del af den samlede personbefordring med jernbane. Rådet ønsker derfor at give disse medlemsstater mere tid til at forberede sig på liberaliseringen ved at give dem mulighed for at tildele adgangsret senest den 1. januar 2012.

Rådet deler således ikke Parlamentets ønske om at liberalisere den internationale passagerbefordring med jernbane i 2008 og alle andre former for personbefordring med jernbane i 2012 (ændring 2, 8 og 9 for så vidt angår tidsplanen for liberaliseringen af markedet for personbefordring med jernbane; ændring 6 og 12 om Kommissionens udarbejdelse af evalueringsrapporter om liberaliseringen af markederne for national og international personbefordring med jernbane).

2.2. *Retten til at medtage og afsætte passagerer i samme medlemsstat*

Rådet accepterer i lighed med Europa-Parlamentet Kommissionens forslag om i forbindelse med international personbefordring at tillade, at der medtages og afsættes passagerer ved stationer i samme medlemsstat. Rådet har den opfattelse, at denne såkaldte cabotagekørsel er nødvendig for at muliggøre økonomisk levedygtige internationale ruter.

Rådet ønsker dog at undgå, at en adgangsret til international personbefordring med jernbane, der omfatter cabotagekørsel, fører til en liberalisering af markedet for indenrigs personbefordring med jernbane. Den fælles holdning giver derfor mulighed for kun at tildele adgangsret til de internationale ruter, der har passagertransport mellem stationer i forskellige medlemsstater som deres hovedformål. Den fælles holdning omfatter en procedure, der skal anvendes til at fastslå formålet med internationale ruter, hvortil der ønskes adgang.

2.3. *Beskyttelse af den offentlige transport*

Den fælles holdning til forslaget vedrørende adgang til jernbanemarkedet afspejler i al væsentlighed den afvejning, som Rådet har foretaget mellem liberalisering af markedet på den ene side og beskyttelse af den offentlige transport på den anden. Af hensyn til denne afvejning har Rådet tilføjet tre elementer til Kommissionens forslag, nemlig en procedure til at afgøre, om en liberalisering af markedet for international passagerbefordring med jernbane udgør en trussel for en offentlig transporttjeneste, en præcisering af de nærmere bestemmelser for tildeling af adgangsret og en bestemmelse, der giver medlemsstaterne mulighed for at pålægge international jernbanepassagerbefordringen afgift. Afvejningen mellem liberalisering og beskyttelse af den offentlige transport kommer også til udtryk i Rådets og Kommissionens erklæring til protokollen fra samlingen i Rådet den 5. december 2005 (jf. bilag I).

⁽¹⁾ Dette kompromis er indarbejdet i betragtning 4 i direktiv 2004/51 med følgende affattelse: »For så vidt angår åbningen af markedet for internationale personbefordringstjenester bør Kommissionens forslag om årstallet 2010 betragtes som en målsætning, der giver alle operatører mulighed for at forberede sig på en hensigtsmæssig måde.«

2.3.1. Procedure

Med henblik på at præcisere, hvornår adgangsretten kan begrænses, indeholder den fælles holdning en procedure til at afgøre, om en international personbefordring med jernbane ville skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i forbindelse med en offentlig transporttjeneste. Som et vigtigt element i denne procedure foretager tilsynsorganet en objektiv økonomisk analyse af, hvilken indvirkning den internationale jernbanepassagerbefordring ville få på den offentlige transport. Rådet har overtaget denne idé fra Parlamentets ændring 10.

2.3.2. Graduering af begrænsningen af adgangsretten

For at gøre beslutningen om tildeling af adgangsrettigheder mere fleksibel præciseres det i den fælles holdning, at adgangsretten til international personbefordring med jernbane — efter at det er fastslået, at der ville opstå ubalance i den økonomiske ligevægt for en offentlig transporttjeneste — kan begrænses på forskellige måder. Rådet gør opmærksom på, at medlemsstater i overensstemmelse med principperne om ligebehandling og ikke-diskriminering kan tillade, ændre eller afvise adgangsretten, herunder ved at opkræve en afgift af operatøren af en ny rute for international personbefordring. Muligheden for at støtte den offentlige transport med afgifter, der pålægges international personbefordring med jernbane, giver medlemsstaterne mere frihed til at liberalisere markedet samtidig med, at den offentlige transport beskyttes.

2.3.3. Udligning

I nogle medlemsstater bidrager overskudsgivende jernbanepersonbefordringsruter gennem afgifter til finansieringen af offentlige transportruter, der drives med underskud. Rådet ønsker at understrege, at en sådan afgift også kan pålægges jernbanevirksomheder, der er tildelt adgangsret. En sådan forpligtelse til at bidrage til kompensationer for offentlig tjeneste er begrænset til den medlemsstats område, der opkræver afgiften. Afgiften må desuden ikke bringe den internationale personbefordrings økonomiske levedygtighed i fare. Endelig anføres det i den fælles holdning, at hvis en medlemsstat vælger at opkræve en sådan afgift, er den forpligtet til at videregive de nødvendige oplysninger herom til Kommissionen. Portugal fremsatte en erklæring om udligning på samlingen i TTE-Rådet i december 2005 (jf. bilag II).

2.4. Rammeaftaler

I lighed med Parlamentet finder Rådet, at det er nødvendigt at supplere liberaliseringen af markedet for international personbefordring med jernbane med ordninger, der fremmer et mere stabilt og forudsigeligt klima for investeringer i infrastrukturer til disse tjenester, herunder bl.a. til tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål. Med inspiration fra Parlamentets ændring 5, 7 og 13 foreslår Rådet derfor at ændre bestemmelserne vedrørende rammeaftaler i direktiv 2001/14/EF ⁽¹⁾. Mens Parlamentet foreslår at tillade, at tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, som kræver store og langfristede investeringer, indgår rammeaftaler for en periode på 10 år, finder Rådet, at en gyldighedsperiode på 15 år er mere passende.

2.5. Gensidighedsklausul

I lighed med Parlamentet, jf. ændring 3 og 11, ønsker Rådet, at der i forslaget om adgang til jernbanemarkedet indsættes en bestemmelse, der giver medlemsstater, der har liberaliseret deres marked for international personbefordring med jernbane, mulighed for at nægte adgang til virksomheder, der har licens i en medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes.

⁽¹⁾ Direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29).

2.6. Andre vigtige spørgsmål

2.6.1. Transit

Rådet præciserer i den fælles holdning, at formålet med forslaget om adgang til jernbanemarkedet er at liberalisere markedet for international jernbanepassagerbefordring i Fællesskabet, og at varetransport og passagerbefordring, der påbegyndes og afsluttes i tredjelande, og som går gennem Fællesskabets område, ikke er medtaget i forslagens anvendelsesområde. Litauen har fremsat en erklæring til Rådets mødeprotokol vedrørende transit (jf. bilag III).

2.6.2. Et koncessionsbaseret system

Kommissionens forslag er baseret på princippet om konkurrence på jernbanen. Rådet følger dette princip, men anerkender, at der også findes andre principper for indførelse af konkurrence, der endda allerede anvendes i praksis. Rådet går derfor ind for at indrømme medlemsstaterne en overgangsperiode for ikke at åbne adgangen til international jernbanepassagerbefordring fuldstændigt i tilfælde, hvor retten til at anvende visse jernbanelinjer allerede har været forbundet med en tilstrækkelig afprøvning af markedsværdien ved anvendelse af princippet om konkurrence om jernbanen.

2.6.3. Undtagelse for Maltas og Cyperns gennemførelse

Da Malta og Cypern ikke har noget jernbanesystem, og da udsigterne til, at de nogensinde får det, er meget små, undtager Rådet disse to medlemsstater fra forpligtelsen til at gennemføre direktivet om adgang til jernbanemarkedet.

3. Europa-Parlamentets ændringer

Rådets svar på ændring 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 13 fremgår af ovenstående gennemgang af de vigtige politiske spørgsmål.

Rådet har desuden accepteret ændring 2 for så vidt angår henvisningen til direktiv 2004/49, ændring 4 for så vidt angår henvisningen til Kommissionens første forslag vedrørende forpligtelser til offentlig tjeneste fra juli 2000 og ændring 7 i sin helhed.

Rådet kan ikke acceptere ændring 4 for så vidt angår vedtagelsen af en fælles holdning til forslaget om forpligtelser til offentlig tjeneste og ændring 6 for så vidt angår Kommissionens forpligtelse til at forelægge en konsekvensanalyse af åbningen af nettene for national personbefordring i 2005.

III. KONKLUSION

Efter en omhyggelig gennemgang af Parlamentets udtalelse har Rådet vedtaget en fælles holdning, der afspejler en balance mellem en liberalisering af markedet for international passagerbefordring med jernbane på den ene side og en beskyttelse af den offentlige transport på den anden side. I forbindelse med afvejningen af disse to hensyn har Rådet trukket på flere vigtige ændringer fra Parlamentet. Rådet har ikke fuldt ud kunnet acceptere Parlamentets holdning til den hastighed, hvormed der skal tildeles adgangsrettigheder, men den fælles holdning fastsætter en tidsplan, der vil gøre det muligt for både operatører og myndigheder at forberede liberaliseringen af markedet for international passagerbefordring med jernbane på en passende måde.

BILAG I

ERKLÆRING FRA RÅDET OG KOMMISSIONEN TIL OPTAGELSE I RÅDETS MØDEPROTOKOL

I forbindelse med den politiske enighed om en fælles holdning til direktivet om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner er der også enighed i Rådet om følgende punkter.

1. Åbningen af jernbanemarkedet i Fællesskabet kan kun ske trinvis og i overensstemmelse med public service-kravet.
2. For passagerbefordringen betyder dette, at markedsåbningen via de nuværende lovforslag kun vedrører international personbefordring med jernbane, herunder cabotage, og ikke indenlandsk personbefordring.
3. Den kommende forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, som først og fremmest har til formål at fastsætte regler for kompensation for kontrakter om offentlig tjeneste og ikke at åbne markedet for jernbanetjenester, skulle give mulighed for direkte tildeling af kontrakter om offentlig tjeneste inden for jernbanetransport; en sådan direkte tildeling skulle ikke nødvendiggøre en yderligere åbning af markedet for personbefordring med jernbane ud over, hvad der er fastsat i direktivet om ændring af direktiv 91/440.
4. Det er ligeledes vigtigt for Rådet, at de offentlige myndigheder fortsat har mulighed for at drive integrerede jernbanelenet, og Rådet noterer, at dette kan indebære et krav om, at forsyningspligtforordningen skal åbne mulighed for direkte tildeling af kontrakter for sådanne net.
5. Med henblik på at skabe større juridisk klarhed skal der under de kommende drøftelser om forordningen sikres sammenhæng mellem direktivet om ændring af direktiv 91/440/EØF og forsyningspligtforordningen.
6. Det er især følgende spørgsmål, der skal præciseres for at nå til enighed om forsyningspligtforordningen:
 - definition af fjerntrafik, bybanetrafik og regional jernbanetrafik, jf. subsidiaritetsprincippet, på grund af de specifikke forhold, der gør sig gældende for de forskellige kompetente myndigheder
 - fastsættelse af ansvaret for finansiering af internationale kontrakter om offentlig tjeneste
 - nødvendige investeringer i forbindelse med beregningen af varigheden af kontrakter om offentlig tjeneste.
7. Rådet forpligter sig til at forsøge at opnå politisk enighed om forsyningspligtforordningen så hurtigt som muligt i 2006. Der skal gøres store fremskridt i de næste seks måneder, idet opmærksomheden især skal rettes mod de almene principper om gennemsigtighed, subsidiaritet og juridisk klarhed.

BILAG II**ERKLÆRING FRA DEN PORTUGISISKE REPUBLIK**

Portugal erklærer på ny, at det går ind for målsætningen om at liberalisere jernbanetransporten, og stemmer således for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

Det beklager imidlertid godkendelsen af en ny artikel 1, nr. 8), stk. 3f, der giver medlemsstaterne mulighed for at opkræve en ny afgift på international passagerbefordring med jernbane med henblik på at bidrage til kontrakter om offentlig tjeneste.

Denne retlige løsning vil skade den normale udvikling af det europæiske marked og få indflydelse på adgangen for passagerer fra perifere medlemsstater til andre europæiske regioner. Den strider desuden imod idéen om at fremme modal-skift, der er en af de vigtigste målsætninger for Fællesskabets politik for denne sektor.

Portugal håber, at bestemmelsen kan ændres i næste trin af den lovgivningsmæssige procedure med fælles beslutningstagning, så de negative virkninger, den kan få på liberaliseringen af den internationale passagerbefordring, kan afbødes.

BILAG III**ERKLÆRING FRA LITAUEN TIL OPTAGELSE I RÅDETS MØDEPROTOKOL**

Litauen forstår, at bestemmelserne i dokument 14737/05 ADD 1, artikel 1, nr. 0 og 2a, og artikel 1a, nr. 0a og 0aa, er fuldt ud i overensstemmelse med Rådets forordning nr. 693/2003 af 14. april 2002 om indførelse af et særligt, forenklet jernbanetransitdokument.
