

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2007/58/EF

af 23. oktober 2007

om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur

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, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 31. juli 2007 ⁽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 jernbaneinfrastrukturka-

pacitet 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 tvungende nødvendigt at fremme nye initiativer ved at styrke konkurrencen mellem jernbanevirksomheder.

⁽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 (EUT C 227 E af 21.9.2006, s. 460), Rådets fælles holdning af 24.7.2006 (EUT C 289 E af 28.11.2006, s. 30), Europa-Parlamentets holdning af 18.1.2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 25.9.2007 og Rådets afgørelse af 26.9.2007.

⁽⁴⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

⁽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) 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 ⁽¹⁾ af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF ⁽²⁾ af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF ⁽³⁾ af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF, direktiv 2001/14/EF samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU ⁽⁴⁾. 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.
- (7) Antallet af gennemgående ruter er meget begrænset. På de strækninger, hvor toget standser undervejs, er det tvungende nødvendigt at give nye operatører tilladelse til at optage og afsætte passagerer undervejs for at sikre disse operationer en realistisk chance for at være 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 indenrigspassagerer eller international passagertransport, samt rutens længde. Afgørelsen bør træffes af det relevante tilsynsorgan efter anmodning fra en berørt part.
- (9) Efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej ⁽⁵⁾ 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 forbindelsesrute, 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 foreslåede 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 det relevante tilsynsorgan 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-forskelsbehandling.

(1) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

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

(3) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.

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

(5) Se side 1 i denne EUT.

- (13) For at bidrage til udførelse af personbefordringstjenester på strækninger, der opfylder en forpligtelse til offentlig tjeneste, bør medlemsstater have mulighed for at give myndigheder med ansvar for sådanne tjenester tilladelse til at opkræve en afgift på personbefordringstjenester, som henhører under disse myndigheders kompetenceområde. Denne afgift bør bidrage til finansiering af forpligtelser til offentlig tjeneste, som er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste, indgået i overensstemmelse med fællesskabsretten. Afgiften bør pålægges i overensstemmelse med fællesskabsretten, navnlig under overholdelse af principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet.
- (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.
- (16) Med henblik på at fremme investeringer for tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, f.eks. højhastighedsforbindelser, er det nødvendigt at give ansøgere retssikkerhed og muligheder for at planlægge i et omfang, der afspejler de omfattende og langsigtede investeringer, der er tale om. Sådanne virksomheder bør derfor som hovedregel have mulighed for at indgå rammekontrakter med en løbetid på op til 15 år.
- (17) 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.
- (18) Der bør foretages en evaluering af anvendelsen af dette direktiv på grundlag af en rapport fra Kommissionen, som skal forelægges to år efter åbningen af markedet for international personbefordring. Denne rapport bør også indeholde en vurdering af udviklingen på markedet, herunder en status over forberedelserne af en yderligere åbning af jernbanemarkedet for personbefordring. Kommissionen bør ligeledes i rapporten analysere de forskellige markedsordningsmodeller og indvirkningen af dette direktiv på kontrakter om offentlig tjeneste og deres finansiering. Kommissionen bør i den forbindelse tage hensyn til gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1370/2007 og de iboende forskelle mellem medlemsstaterne (netværkstæthed, passagerantal, gennemsnitlig rejseafstand). Kommissionen bør i rapporten, hvis det er relevant, foreslå ledsageforanstaltninger til fremme af en sådan åbning og vurdere virkningerne af sådanne foranstaltninger.
- (19) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 91/440/EØF og 2001/14/EF bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (20) Kommissionen bør navnlig have beføjelse til at tilpasse bilagene til disse direktiver. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i nævnte direktiver, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (21) En medlemsstat, der ikke har noget jernbanesystem og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, vil være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF i national lovgivning. Sådanne medlemsstater bør derfor fritages, så længe de ikke har noget jernbanesystem, for forpligtelsen til at gennemføre disse direktiver i national lovgivning.
- (22) 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 subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (23) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽²⁾ 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.

(1) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

(2) EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

(24) Direktiv 91/440/EØF og 2001/14/EF bør derfor ændres —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 91/440/EØF ændres således:

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 afgang- 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 overensstemmelse med 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 om der er opstået ubalance i den økonomiske ligevægt 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.

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 relevante tilsynsorgan vurderer de forelagte oplysninger og hører om nødvendigt alle relevante parter og underretter de relevante parter om sin begrundede afgørelse inden for en forud fastsat rimelig frist og under alle omstændigheder senest to måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger. Det relevante tilsynsorgan begrunder sin 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 koncessionskontrakt, der er indgået inden den 4. december 2007. Indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden 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 dissens 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 den myndighed, der har ansvar for personbefordring med jernbane, til at opkræve en afgift af jernbanevirksomheder, der udfører personbefordring på strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence, og hvor driften finder sted på strækningen mellem to stationer i den pågældende medlemsstat.

I dette tilfælde er jernbanevirksomheder, der udfører national eller international personbefordring, omfattet af samme afgift for driften af de strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence.

Afgiften har til formål at yde myndigheden kompensation for forpligtelsen til at yde offentlig tjeneste, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, som er indgået i overensstemmelse med fællesskabsretten. Det afgiftsprøvenu, der udbetales som kompensation, må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af de relevante forpligtelser til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af nævnte forpligtelser.

Afgiften skal pålægges i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, navnlig principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet, især

mellem gennemsnitsprisen for personbefordringen og afgiftens størrelse. De samlede pålagte afgifter i henhold til dette stykke må ikke bringe den økonomiske bæredygtighed i fare for den personbefordring, som pålægges afgiften.

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, navnlig dets virkninger i de medlemsstater, der er omhandlet i stk. 3a, andet afsnit, og for arbejdet i de forskellige involverede organer,
- markedsudviklingen, særlig i internationale trafiktendenser, 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, litra a)-f).

Gennemførelsen af dette direktiv evalueres på grundlag af en rapport fra Kommissionen, som forelægges to år efter åbningen af markedet for international personbefordring.

Denne rapport skal også indeholde en vurdering af udviklingen på markedet, herunder en status over forberedelserne af en yderligere åbning af jernbanemarkedet. Kommissionen analyserer ligeledes i rapporten de forskellige markedsordningsmodeller og indvirkningen af dette direktiv på kontrakter om offentlig tjeneste og deres finansiering. Kommissionen tager i den forbindelse hensyn til gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (*) og de iboende forskelle mellem medlemsstaterne (netværkstæthed, passagerantal, gennemsnitlig rejseafstand). Kommissionen fremsætter i rapporten, hvis det er relevant, forslag til ledsageforanstaltninger til fremme af en sådan markedsåbning og vurderer virkningerne af sådanne foranstaltninger.

(*) EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1.«

11) Artikel 11, stk. 2, affattes således:

»2. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, og som vedrører tilpasning af bilagene til direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11 a, stk. 3.«

12) Artikel 11 a, stk. 3, affattes således:

»3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.«

13) 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. 3 b, 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, affattes således:

»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 kapacitetskaraktistika — 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 tærskelkvote, 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 kapacitetskaraktistika, som er benyttet af ansøgere, 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) Artikel 34, stk. 3, affattes således:

»3. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, og som vedrører tilpasning af bilagene til direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 3.«

7) Artikel 35, stk. 3, affattes således:

»3. Når der henvises til dette stykke anvendes artikel 5 a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.«

8) 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 4. juni 2009. 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.

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

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

Artikel 4

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

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. oktober 2007.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. PÖTTERING
Formand

På Rådets vegne
M. LOBO ANTUNES
Formand