

DIREKTIV

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av
det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände
den 31 juli 2007 ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Syftet med rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991
om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁴⁾ var att
underlätta anpassningen av gemenskapens järnvägar till
den inre marknadens behov och att öka deras effektivitet.

(2) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av
den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapa-

citet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfra-
struktur ⁽⁵⁾ rör de principer och förfaranden som ska till-
lämpas vid fastställande och uttag av avgifter för
järnvägsinfrastruktur och tilldelning av infrastrukturkapa-
citet.

(3) I sin vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram
till 2010: Vägval inför framtiden* meddelade kommissionen
sin avsikt att fortsätta att förverkliga den inre marknaden
för järnvägstrafik genom att föreslå att marknaden för
internationell persontrafik skulle öppnas för konkurrens.

(4) Detta direktiv avser ett öppnande av marknaden för inter-
nationell persontrafik på järnväg inom gemenskapen och
det bör därför inte beröra trafik mellan en medlemsstat och
ett tredjeland. Medlemsstaterna bör dessutom från detta
direktivs tillämpningsområde kunna utesluta trafik som
transiterar gemenskapen.

(5) Den internationella järnvägstrafiken uppvisar i dag stora
kontraster. Fjärrtrafiken (t.ex. nattåg) har problem och
järnvägsföretagen som driver dem har nyligen lagt ned tra-
fiken på flera av dessa linjer för att begränsa förlusterna.
Samtidigt har den internationella snabbtågstrafiken ökat
kraftigt och denna utveckling väntas hålla i sig i och med
utbyggnaden och sammankopplingen av det transeurope-
iska snabbtågsnätet till år 2010. I båda fallen är emellertid
konkurrensen från lågprisflygbolagen hård. Det är därför
absolut nödvändigt att stimulera till nya initiativ genom att
främja konkurrensen mellan järnvägsföretagen.

⁽¹⁾ EUT C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28 september 2005
(EUT C 227 E, 21.9.2006, s. 460), rådets gemensamma ståndpunkt av
den 24 juli 2006 (EUT C 289 E, 28.11.2006, s. 30), Europaparlamen-
tets ståndpunkt av den 18 januari 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT),
Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 25 september 2007
och rådets beslut av den 26 september 2007.

⁽⁴⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv
2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

⁽⁵⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv
2004/49/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättat i EUT L 220,
21.6.2004, s. 16).

- (6) Det är inte möjligt att öppna marknaden för internationell persontrafik utan att i detalj reglera tillträdet till infrastrukturen, väsentligt förbättra driftskompatibiliteten och fastställa stränga säkerhetsregler för järnvägstrafiken på nationell och europeisk nivå. Allt detta har nu gjorts i och med genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG ⁽¹⁾ av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG ⁽²⁾ av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG ⁽³⁾ av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG, direktiv 2001/14/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar ⁽⁴⁾. Det är nödvändigt att denna nya rättsliga ram stöds av etablerad, konsoliderad praxis vid det datum som föreslås för öppnandet av marknaden för internationell persontrafik. Detta kommer att kräva en viss tid. Målsättningen för öppnandet av marknaden bör därför vara den 1 januari 2010.
- (7) Det finns mycket få direkta järnvägsförbindelser där tåget inte stannar någonstans längs sträckan. Vid resor med mellanliggande stopp måste nya marknadsaktörer tillåtas ta upp och lämna av passagerare längs linjen för att garantera att sådan verksamhet får en realistisk möjlighet att bli ekonomiskt bärkraftig och för att potentiella konkurrenter inte ska missgynnas i förhållande till de befintliga järnvägsföretag som har rätt att ta upp och lämna av passagerare längs sträckan. Denna rättighet bör inte påverka tillämpningen av gemenskapsbestämmelser och nationella regler som rör konkurrenspolitik.
- (8) Införandet av sådana nya internationella förbindelser med öppet tillträde och med mellanliggande stopp bör inte medföra att marknaden för inhemsk persontrafik öppnas, utan bör endast inriktas på stopp utmed den internationella sträckan. Endast förbindelser vilkas huvudsakliga syfte är att befordra passagerare på internationell resa bör därför införas. Vid avgörandet av huruvida detta är förbindelsens huvudsakliga syfte bör kriterier som till exempel den andel av omsättning och volym som härrör från inhemsk eller internationell befordran av passagerare samt förbindelsens längd beaktas. Detta avgörande bör göras av respektive nationellt regleringsorgan på begäran av en berörd part.
- (9) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg ⁽⁵⁾ har medlemsstater och de lokala myndigheter möjlighet att ingå avtal om allmänna tjänster. Dessa avtal kan ge exklusiva rättigheter att bedriva viss trafik. Det är därför nödvändigt att garantera överensstämmelse mellan bestämmelserna i den förordningen och principen om öppnandet av marknaden för internationell persontrafik för konkurrens.
- (10) Att öppna den internationella persontrafiken för konkurrens, vilket inkluderar rätten att ta upp passagerare vid varje station utmed en internationell förbindelse och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, kan få konsekvenser för organisering och finansiering av persontrafik på järnväg som tillhandahålls enligt ett avtal om allmänna tjänster. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att på begäran av de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster begränsa rätten till tillträde till marknaden, om denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för dessa avtal om allmänna tjänster och det berörda regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG ger sitt godkännande på grundval av en objektiv ekonomisk analys.
- (11) Vissa medlemsstater har redan vidtagit åtgärder i riktning mot att öppna marknaden för persontrafik på järnväg genom överskådlig öppen konkurrensutsatt upphandling av tillhandahållande av vissa av dessa tjänster. De bör inte vara tvungna att tillhandahålla fullständigt öppet tillträde till internationell persontrafik, eftersom denna konkurrens om rätten att använda vissa järnvägslinjer har inneburit en tillräcklig prövning av marknadsvärdet av driften av denna trafik.
- (12) Vid bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster kan komma att äventyras, bör på förhand fastställda kriterier beaktas, till exempel lönsamhetskonsekvenserna för tjänster som ingår i avtalet om allmänna tjänster, inklusive konsekvenserna för nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som tilldelade avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpriiser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp på båda sidor om gränsen samt tidtabell och turtäthet för den föreslagna nya förbindelsen. Medlemsstaterna kan med iakttagande av en sådan bedömning och det berörda regleringsorganets beslut bevilja, ändra eller vägra rätten till tillträde till den internationella persontrafik ansökan gäller, inklusive uttag av en avgift från operatören av en ny internationell förbindelse för persontrafik i linje med den ekonomiska analysen och i enlighet med gemenskapsrätten och principerna om jämlikhet och icke-diskriminering.

(1) EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

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

(3) EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

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

(5) Se sidan 1 i detta nummer av EUT.

- (13) För att bidra till driften av persontrafik på järnväg på linjer där det föreligger en skyldighet att tillhandahålla allmänna tjänster, bör medlemsstater kunna låta de myndigheter som ansvarar för dessa tjänster ta ut en avgift på persontrafik som omfattas av dessa myndigheters behörighet. Denna avgift bör bidra till att finansiera de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmänna tjänster vilka tilldelats i överensstämmelse med gemenskapsrätten. Den bör tas ut i enlighet med gemenskapsrätten, i synnerhet med iakttagande av principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet.
- (14) Regleringsorganet bör fungera så att eventuella intressekonflikter och all eventuell inblandning i tilldelning av det aktuella avtalet om allmänna tjänster undviks. Särskilt bör organets funktionella oberoende garanteras om det i organisatoriskt eller rättsligt avseende är nära kopplat till en behörig myndighet som deltar i tilldelning av det aktuella avtalet om allmänna tjänster. Regleringsorganets behörighet bör utvidgas till att omfatta bedömning av syftet med den internationella trafiken och när så är lämpligt de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmänna tjänster.
- (15) Detta direktiv utgör ytterligare ett steg i öppnandet av järnvägsmarknaden. Vissa medlemsstater har redan öppnat marknaden för internationell persontrafik på sitt territorium. I detta sammanhang bör detta direktiv inte tolkas så att det införs skyldigheter för dessa medlemsstater att före den 1 januari 2010 bevilja rätt till tillträde för järnvägsföretag med tillstånd i en medlemsstat där liknande rätt till tillträde inte har beviljats.
- (16) För att uppmuntra investeringar när det gäller tjänster som använder specialiserad infrastruktur, såsom höghastighetslinjer, behöver sökande kunna planera och kräva rättssäkerhet som motsvarar de omfattande, långsiktiga investeringar som detta innebär. Därför bör det göras möjligt för dessa företag att normalt ingå ramavtal med en löptid som uppgår till 15 år.
- (17) De nationella regleringsorganen bör utbyta information enligt artikel 31 i direktiv 2001/14/EG och om lämpligt i enskilda fall samordna principer och praxis för bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster äventyras. De bör successivt utarbeta riktlinjer på grundval av gjorda erfarenheter.
- (18) Tillämpningen av detta direktiv bör utvärderas på grundval av en rapport från kommissionen, vilken ska läggas fram två år efter det datum då marknaden för internationell persontrafik har öppnats. Denna rapport bör även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden för persontrafik.
- I rapporten bör kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs påverkan på avtal om allmänna tjänster och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen bör därvid beakta genomförandet av förordning (EG) nr 1370/2007 och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiktäthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). I sin rapport bör kommissionen i förekommande fall föreslå kompletterande åtgärder för att underlätta varje sådant öppnande och utvärdera verkningarna av alla sådana åtgärder.
- (19) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktiv 91/440/EEG och 2001/14/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (20) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anpassa bilagorna till dessa direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av dessa direktiv, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (21) En medlemsstat som saknar järnvägsnät och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra direktiv 91/440/EEG och direktiv 2001/14/EG. Sådana medlemsstater bör därför, så länge som de inte har något järnvägsnät, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra dessa direktiv.
- (22) Eftersom målet för det här direktivet, nämligen att utveckla gemenskapens järnvägar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen och beakta att driften av viktiga delar av järnvägsnätet har en uppenbar internationell dimension samt behovet av samordnade gränsöverskridande åtgärder, och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (23) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (24) Direktiven 91/440/EEG och 2001/14/EG bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 91/440/EEG ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

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

2. I artikel 3 ska den fjärde strecksatsen utgå.

3. I artikel 3 ska följande strecksats läggas till efter femte strecksatsen:

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

4. I artikel 3 ska följande strecksats läggas till efter sjätte strecksatsen:

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

5. I artikel 5.3 ska den första strecksatsen utgå.

6. I artikel 8 första stycket ska uttrycket ”och internationella sammanslutningar” utgå.

7. Artikel 10.1 ska utgå.

8. I artikel 10 ska följande punkter införas:

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

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

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

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

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

— den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster,

— varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,

— infrastrukturförvaltaren, eller

— det järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster.

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

— den eller de berörda behöriga myndigheterna,

— infrastrukturförvaltaren,

- det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmänna tjänster, eller
- det järnvägsföretag som söker tillträde

får begära att beslutet omprövas.

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

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

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

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

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

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

Uttaget av avgiften ska vara förenligt med gemenskapsrätten och i synnerhet iakttä principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet, särskilt vad gäller

förhållandet mellan tjänstens genomsnittliga pris för passageraren och avgiftsnivån. De totala avgifter som tagits ut enligt denna punkt får inte äventyra den ekonomiska bärkraften för den persontrafik på järnväg som de tas ut på.

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

9. Artikel 10.8 ska ersättas med följande:

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

Denna rapport ska behandla

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

10. I artikel 10 ska följande punkt läggas till:

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

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

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

(*) EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.”

11. Artikel 11.2 ska ersättas med följande:

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

12. Artikel 11a.3 ska ersättas med följande:

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

13. I artikel 15 ska följande stycke läggas till:

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

Artikel 2

Direktiv 2001/14/EG ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.3 ska följande punkt läggas till:

"e) Järnvägstransporter som transiterar genom gemenskapen."

2. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

"n) *transit*: passage genom gemenskapens territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på gemenskapens territorium."

3. I artikel 13 ska följande punkt läggas till:

"4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva internationell persontrafik enligt artikel 3 i direktiv 91/440/EEG ska den informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen. För att möjliggöra bedömningen av syftet med den internationella persontrafiken mellan stationer i olika medlemsstater och de potentiella ekonomiska fördelarna för befintliga avtal om allmänna tjänster ska regleringsorganen se till att information ges till de behöriga myndigheter som har beviljat persontrafik på järnväg enligt ett avtal om allmänna tjänster, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 10.3 b i direktiv 91/440/EEG och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster på denna internationella persontrafiklinje."

4. Artikel 17.5 ska ersättas med följande:

"5. Ramavtal ska i princip omfatta en period om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får

samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

5a. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 24 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vilka motiverats av sökanden, får ramavtal gälla under en period om 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan.

Sökandens krav kan i detta fall nödvändiggöra en ingående beskrivning av de kapacitetssegenskaper – inklusive turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet – som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelkvot som anges i artikel 27.

Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetssegenskaper som utnyttjas av sökande som bedriver trafik före den 1 januari 2010, för att särskilda investeringar eller förekomsten av affärskontrakt ska beaktas. Det regleringsorgan som avses i artikel 30 ska vara ansvarigt för att bevilja ikraftträdande av ett sådant avtal."

5. I artikel 30.1 ska följande mening läggas till före den sista meningen:

"Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om offentliga tjänster."

6. Artikel 34.3 ska ersättas med följande:

"3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv och som rör anpassning av dess bilagor ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 35.3."

7. Artikel 35.3 ska ersättas med följande:

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

8. I artikel 38 ska följande stycke läggas till:

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

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 4 juni 2009. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När medlemsstaterna 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 texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Bestämmelserna i artikel 1.2, 1.5, 1.6 och 1.7 ska tillämpas från och med den 1 januari 2010.

Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
M. LOBO ANTUNES
Ordförande