



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 3.3.2004
KOM(2004) 139 slutlig

2004/0047 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar

(framlagt av kommissionen)

{SEK(2004) 236}

MOTIVERING

I enlighet med de riktlinjer som presenterades i vitboken ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”¹ lägger kommissionen härmed fram ett förslag till ändring av direktiv 91/440/EEG. Syftet med förslaget är att öppna den internationella persontrafiken på järnväg för konkurrens.

I en opinionsundersökning som genomfördes i de femton medlemsstaterna under 2003² höll 70 % av de tillfrågade med om påståendet ”Konkurrens är det bästa sättet att öka järnvägstrafikens effektivitet under förutsättning att säkerhetsnormerna respekteras”. I samma undersökning ansåg 74 % av de tillfrågade att det, på samma sätt som inom flyget, bör vara tillåtet för lågprisföretag att bedriva internationell järnvägstrafik om de rättar sig efter stränga regler. Dessa resultat visar å ena sidan att införandet av konkurrens ses som något positivt, men å andra sidan anser man att avregleringen måste åtföljas av stränga säkerhetsregler och regler om resenärers rättigheter.

Europaparlamentet har vid upprepade tillfällen uttryckt samma åsikt, bland annat vid omröstningarna om det första och andra järnvägspaketet 1999 respektive 2003. I oktober 2003 antog Europaparlamentet ett ändringsförslag i vilket man begärde att all persontrafik på järnväg, såväl nationell som internationell, skulle öppnas för konkurrens senast den 1 januari 2008³. I sitt yttrande om dessa ändringsförslag⁴ uppgav kommissionen att denna fråga skulle behandlas i ett särskilt förslag. På så sätt skulle man kunna ta hänsyn till den befintliga lagstiftningen om avtal om allmänna tjänster och undvika bristande överensstämmelse. Kommissionen bekräftade alltså att den hade för avsikt att lägga fram ett särskilt förslag om öppnandet av persontrafikmarknaden och att samtidigt presentera åtgärder för att förbättra skyddet av resenärernas rättigheter.

1. ETT STEG MOT UPPRÄTTANDET AV EN INRE MARKNAD FÖR JÄRNVÄGSTRAFIK

1.1. Ett regelverk som möjliggör konkurrens

I och med genomförandet av direktiv 2001/12/EG, 2001/13/EG och 2001/14/EG, som nu är långt framskridet, håller ett regelverk om bedrivande av internationell järnvägstrafik på att införas. Det har redan börjat tillämpas i hälften av medlemsstaterna och kommer under 2004 att börja gälla i hela EU.

Regelverket, som i första hand är inriktat på godstrafiken, omfattar bestämda regler om utfärdande av tillstånd för järnvägsföretag, om icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen och om avgifter för utnyttjande av infrastrukturen. Dessutom föreskrivs att medlemsstaterna skall inrätta ett organ med uppgift att reglera marknadstillträdet.

Eftersom detta regelverk tillämpas från och med 2003–2004 kommer man att ha fått fasta och väl inarbetade rutiner när den internationella persontrafiken öppnas för konkurrens 2010.

¹ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

² Eurobarometer 59.2 genomförd våren 2003.

³ Europaparlamentets lagstiftningsresolution om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, antagen den 23 oktober 2003 (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD)).

⁴ KOM(2003) 719, 26.11.2003.

1.2. Stränga säkerhetsregler

Med tanke på järnvägssektorns europeiska dimension har lagstiftaren funnit det lämpligt att fastställa tydliga regler för järnvägssäkerhet. I direktiv 2004/... om säkerhet på gemenskapens järnvägar⁵ fastställs regler för utfärdandet av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, för säkerhetsarbete och övervakning av säkerheten och för olycksutredningar. I det direktivet föreskrivs också att den europeiska järnvägsbyrån successivt skall utarbeta europeiska säkerhetsbestämmelser.

Direktiv 2004/.. skall ha införlivats senast den ... och kommer därmed att vara tillämpligt vid den tidpunkt då den internationella persontrafiken enligt planerna skall öppnas för konkurrens.

Det behöver inte nödvändigtvis finnas europeiska säkerhetsregler för att marknaden skall kunna öppnas för konkurrens, eftersom de nationella säkerhetsreglerna är fullt tillämpliga. Alla järnvägsföretag som innehar ett tillstånd måste dessutom, innan trafiken inleds, ha

- tillgång till rullande materiel och förare som har rätt att köra i de medlemsstater där företaget har för avsikt att bedriva sin verksamhet,
- ett säkerhetsintyg som utfärdats av den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsstat som man har för avsikt att köra igenom.

Dessa regler kommer att kompletteras med ett förslag som läggs fram samtidigt som denna text och som handlar om behörighetsprövning för förare av lok och tåg som används för person- och godstrafik i gemenskapen.

1.3. Skyddet av resenärernas rättigheter

Det är viktigt att fastställa grundläggande regler för att slå vakt om resenärernas rättigheter, på samma sätt som man gjort inom flyget. I flera medlemsstater finns det redan vissa ramar för skyddet av resenärernas rättigheter, antingen i form av lagstiftning eller genom åtgärder som vidtagits av järnvägsföretagen. Samtidigt som det här förslaget om öppnandet av marknaden lägger kommissionen därför fram ett förslag till förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter. Dessa regler påverkar inte järnvägsföretagens kommersiella frihet, utan anger en miniminivå som alla måste respektera. Järnvägsföretagen har alltså fortfarande möjlighet att erbjuda sina kunder mer attraktiva garantier.

2. KOPPLINGEN TILL GEMENSKAPENS LAGSTIFTNING OM AVTAL OM ALLMÄNNA TJÄNSTER

2.1. Tillämpning av förordning nr 1191/69 på den internationella trafiken

Medlemsstaterna och deras lokala myndigheter kan välja att ingå avtal om allmänna tjänster för bedrivande av viss persontrafik på järnväg. I detta fall skall de, såsom domstolen nyligen påpekat⁶, tillämpa bestämmelserna i förordning nr 1191/69⁷. Enligt dessa bestämmelser får avtalen om allmänna tjänster omfatta exklusiva rättigheter för bedrivande av viss trafik.

⁵ Direktiv...

⁶ Dom i mål C-280/00 Altmark Trans av den 24 juli 2003.

Förordning nr 1191/69 omfattar internationell trafik. Två medlemsstater eller två lokala myndigheter på ömse sidor om en gräns får tillsammans utforma och ingå ett avtal om allmänna tjänster med ett järnvägsföretag för bedrivande av internationell trafik eller gränsöverskridande regionaltrafik. I detta fall är det möjligt att fastställa exklusiva rättigheter för trafiken i fråga.

Ett öppnande av all internationell trafik för konkurrens enbart på grundval av fritt marknadstillträde skulle alltså kunna strida mot bestämmelserna i förordning nr 1191/69 och hindra medlemsstaterna från att fastställa exklusiva rättigheter inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster. Det är således nödvändigt att närmare ange förhållandet mellan dessa två områden, särskilt i de fall där internationell och lokal trafik som bedrivs inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster samexisterar på samma linje.

2.2. Kommissionens förslag om ersättning av förordning nr 1191/69

Den 21 februari 2002 lade kommissionen fram ett ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar⁸ vilken är avsedd att ersätta förordning nr 1191/69. Syftet med det här förslaget är i första hand att införa ett system med reglerad konkurrens, som garanterar att konkurrensen vid ingåendet av avtal om allmänna tjänster åtföljs av regler som bidrar till att allmänintresset tillvaratas, genom att man i samtliga regioner har tillgång till kollektivtrafik av hög kvalitet till överkomliga priser som täcker samtliga sociala behov. Texten är för närvarande föremål för rådets och Europaparlamentets granskning. Genom hänvisningen till ”gällande gemenskapslagstiftning” i det här förslaget är det möjligt att ta hänsyn både till den nuvarande förordningen och till den framtida förordningen när denna antagits.

Kommissionen uppmanar Europaparlamentet och rådet att snarast möjligt slutföra sin granskning av det ändrade förslag från kommissionen som är tänkt att ersätta förordning nr 1191/69 och att omgående börja granska föreliggande förslag, för att kunna ta hänsyn till att de båda texterna kompletterar varandra. De syftar till att öppna marknaden för persontrafik på järnväg och att införa ett system med reglerad konkurrens vid ingående av avtal om allmänna tjänster inom denna sektor.

2.3. Hänsyn till cabotage

Internationella tåg har på- och avstigande resenärer i en och samma medlemsstat (cabotage). Andelen cabotage trafik varierar men är ofta mycket omfattande. Tågen mellan Bryssel och Köln är till exempel mycket fulla mellan Bryssel och Liège, men har betydligt färre resenärer mellan Liège och Köln. Det är ytterst få internationella tåg som inte gör några mellanliggande stopp i en och samma medlemsstat och detta inträffar i princip endast på några höghastighetsförbindelser typ Bryssel–Paris.

Lönsamhetsströskeln för den internationella trafiken är direkt beroende av hur många resenärer som transporteras. En förutsättning för att trafiken skall vara lönsam är att resenärerna har möjlighet att stiga på och av längs resvägen. Utan denna möjlighet kan ett nytt företag som etablerar sig på marknaden inte bedriva trafiken på ett ekonomiskt lönsamt sätt. Det skulle också vara ett sätt att diskriminera nya företag, eftersom de befintliga företagen skulle

⁷ Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar.

⁸ KOM(2002) 107 av den 21 februari 2002, EGT C 151 E, 25.6.2002, s. 146–183.

fortsätta att ta upp och släppa av resenärer längs resvägen, medan deras konkurrenter inte skulle tillåtas göra det.

Därför skulle ett öppnande av marknaden som utesluter cabotage vid bedrivande av internationell trafik inte få någon egentlig effekt på marknaden. Enligt det framlagda förslaget skall järnvägsföretag som bedriver internationell trafik således ha rätt att medföra resenärer från en station till en annan på den internationella sträckan, och även på sträckor mellan två stationer i samma medlemsstat.

Denna aspekt gör att det är ännu viktigare att fastställa en tydlig koppling mellan den föreslagna marknadsöppningen, som grundas på införande av fritt tillträde, och tillämpningsområdet för förordning nr 1191/69.

2.4. Den valda lösningen

Behoven varierar beroende på marknadssegment (regional gränstrafik, internationell fjärrtrafik, höghastighetståg osv.) och beroende på om den berörda trafiken är lönsam eller ej. Det är alltså nödvändigt att finna en flexibel lösning som samtidigt möjliggör konkurrens genom fritt marknadstillträde och ingående av avtal om allmänna tjänster med exklusiva rättigheter för viss trafik.

Kommissionen föreslår därför som grundläggande princip att marknaden öppnas för konkurrens genom införande av fritt tillträde. Medlemsstaterna bör dock ha möjlighet att begränsa marknadstillträdet om de ingår ett avtal om allmänna tjänster för viss trafik (i detta fall skall de följa bestämmelserna i förordning nr 1191/69, eller den förordning som ersätter denna) eller om den ekonomiska jämvikten för denna trafik är hotad.

I praktiken kan man tänka sig tre möjligheter:

- Två medlemsstater (eller två lokala myndigheter på ömse sida om gränsen) utformar och ingår tillsammans ett avtal om allmänna tjänster med ett järnvägsföretag för bedrivande av internationell trafik, i enlighet med förordning nr 1191/69, och inför i detta avtal en exklusiv rättighet för den berörda trafiken.
- Två medlemsstater (eller två lokala myndigheter på ömse sida om gränsen) utformar och ingår tillsammans ett avtal om allmänna tjänster med ett järnvägsföretag för bedrivande av internationell trafik, i enlighet med förordning nr 1191/69, utan exklusiva rättigheter eller med begränsade exklusiva rättigheter.
- Trafiken öppnas för konkurrens genom införande av fritt marknadstillträde.

Under alla omständigheter kan den internationella trafiken utnyttja en linje på vilken viss trafik bedrivs inom ramen för ett avtal om allmän trafik på nationell nivå. Som exempel kan nämnas att det på den framtida höghastighetslinjen mellan Madrid och Perpignan skulle vara möjligt att upprätta ett avtal om allmänna tjänster mellan Madrid och Barcelona, som omfattar exklusiva rättigheter. Dessa exklusiva rättigheter skulle innebära att inget annat järnvägsföretag kan inleda nationell trafik som begränsas till sträckan Madrid–Barcelona. De skulle emellertid inte hindra att ett internationellt järnvägsföretag som bedriver trafik mellan Perpignan och Madrid låter resenärer stiga på eller av i Barcelona, såvida det inte kan visas att detta riskerar att påverka den ekonomiska jämvikten för den trafik som bedrivs inom ramen för det berörda avtalet om allmänna tjänster.

Det bör emellertid betonas att det inte är samma marknader som berörs av den internationella trafiken och av trafik som bedrivs inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster på nationell nivå. Den trafik som bedrivs inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster är i regel regional trafik med täta stopp för resenärer som reser över korta eller måttliga avstånd. Den internationella trafiken har i allmänhet färre stopp och riktar sig till resenärer som reser längre sträckor.

Den lösning som kommissionen föreslår för öppnandet av marknaden är väl avvägd, eftersom nationella eller lokala myndigheter som så önskar, tillsammans kan ingå avtal om allmänna tjänster med järnvägsföretag. Samtidigt lämnar man dörren öppen för nya initiativ och bibehåller möjligheten till cabotage så att den internationella trafiken kan utvecklas på realistiska ekonomiska villkor.

När reglerna om marknadstillträde ändras så att den internationella trafiken öppnas för konkurrens kommer det inte längre att finnas någon grund för den nuvarande skyldigheten att bilda en internationell sammanslutning. Såsom framgår av kommissionens beslut GVG/FS⁹ kan skyldigheten att bilda en internationell sammanslutning också utgöra ett betydande hinder för inträde på marknaden. Kommissionen föreslår därför att alla hänvisningar till ”internationell sammanslutning” utgår från och med den 1 januari 2010.

3. FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR DEN INTERNATIONELLA PERSONTRAFIKEN

Den internationella persontrafiken med tåg, som kan uppskattas utifrån biljettförsäljningen, står för omkring 10 % av järnvägsföretagens totala omsättning för persontrafiken¹⁰ (2,4 miljarder euro). Det rör sig här om internationella sträckor, där varje resenär passerar åtminstone en landsgräns.

Vissa typer av internationell järnvägstrafik är i dag hårt nedläggningsdrabbade. Såsom trafiken är organiserad i dag har i synnerhet nattågen problem med lönsamheten, trots att priserna i allmänhet är höga. För att begränsa förlusterna har järnvägsföretagen nyligen lagt ned trafiken på flera linjer (t.ex. Bryssel–Milano och Wien–Amsterdam).

Andelen internationell trafik som omfattar cabotage, dvs. resenärer som gör inrikes resor med internationella tåg, kan högt räknat uppskattas till omkring 20 % av marknaden om man antar att hälften av resenärerna på internationella tåg bara reser inom landet.

I första hand berörs följande typer av trafik:

- Internationell höghastighetstrafik.
- Internationella nattåg och biltåg. Detta är i dag en krisdrabbad sektor som skulle kunna få nytt liv genom initiativ som möjliggörs i och med öppnandet av marknaden.
- Tillfällig och säsongsbetonad internationell trafik, för vilken det kan komma att utvecklas nya kommersiella initiativ.

⁹ Ärende COMP/37.685.

¹⁰ För länder med liten yta är denna andel mycket högre: Luxemburg 70 %, Belgien 33 % och Österrike 17 %. Se tabellen i bilagan.

Den förlängning (från 2 600 km i dag till 6 000 km 2010) och sammankoppling av höghastighetsnätet som planeras fram till 2010 och den förbättrade driftskompatibiliteten skulle kunna öppna nya och mycket viktiga marknader för järnvägstrafiken och möjliggöra nya kommersiella initiativ.

Den hårda konkurrensen från flygbolag som erbjuder låga priser på förbindelser mellan de europeiska storstäderna utgör ett allvarligt hot mot den internationella järnvägstrafiken. Genom att marknaden öppnas för konkurrens får järnvägssektorn möjlighet att utveckla nya initiativ och minska sina kostnader för att kunna erbjuda konkurrenskraftig internationell trafik runt 2010.

4. KOMMENTARER TILL ARTIKLARNA

Artikel 1

Genom denna artikel införs en definition av ”internationell persontrafik”.

I artikeln fastställs principen att marknaden senast den 1 januari 2010 skall öppnas genom införande av fritt tillträde för bedrivande av internationell persontrafik som inbegriper cabotage.

Det är således från och med den 1 januari 2010 inte längre nödvändigt att bilda ”internationella sammanslutningar” för att få tillträde till infrastrukturen.

I artikeln anges att tillträdesrätten kan begränsas på förbindelser som omfattas av ett avtal om allmänna tjänster i enlighet med förordning nr 1191/69. En sådan begränsning är emellertid endast möjlig om det kan visas att den är nödvändig för att upprätthålla den ekonomiska jämvikten för trafik som bedrivs inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster.

Artikel 2

Enligt denna artikel skall kommissionen senast den 31 december 2012 lägga fram en rapport om tillämpningen av ovannämnda bestämmelser.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, och

av följande skäl:

- (1) Syftet med rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁵ var att underlätta anpassningen av gemenskapens järnvägar till den inre marknadens behov och öka deras effektivitet.
- (2) I sin vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”⁶ uppgav kommissionen att den hade för avsikt att fortsätta att förverkliga den inre marknaden för järnvägstrafik och föreslog att marknaden för internationell persontrafik skulle öppnas för konkurrens.
- (3) I oktober 2003 antog Europaparlamentet ett ändringsförslag i vilket man begärde att all persontrafik på järnväg, såväl nationell som internationell, skulle öppnas för konkurrens senast den 1 januari 2008. Kommissionen uppgav vid detta tillfälle att den hade för avsikt att lägga fram ett särskilt förslag för att ta hänsyn till kopplingen till den gällande lagstiftningen om avtal om allmänna tjänster och att den samtidigt tänkte lägga fram ett förslag till åtgärder för att slå vakt om de internationella resenärernas rättigheter.

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT C [...], [...], s. [...].

⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

⁵ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁶ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

- (4) Den internationella järnvägstrafiken uppvisar i dag stora kontraster. Fjärrtrafiken (nattåg) har problem och järnvägsföretagen har nyligen lagt ned trafiken på flera av dessa linjer för att begränsa förlusterna. Samtidigt har den internationella snabbtågstrafiken ökat kraftigt och denna ökning väntas hålla i sig i och med den planerade utbyggnaden och sammankopplingen av det transeuropeiska snabbtågsnätet fram till 2010. I båda fallen är emellertid konkurrensen från lågprisflygbolagen mycket hård och det är därför absolut nödvändigt att främja nya initiativ genom att öka konkurrensen mellan järnvägsföretagen.
- (5) Det skulle inte vara möjligt att öppna marknaden för internationell persontrafik utan att i detalj reglera tillträdet till infrastrukturen, förbättra driftskompatibiliteten och fastställa stränga säkerhetsregler för järnvägstrafiken på nationell och europeisk nivå. Alla dessa bestämmelser tillämpas nu i och med genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag⁷, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg⁸ och direktiv 2004/.../EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar⁹. En konsekvent tillämpning av denna nya institutionella ram måste garanteras vid det datum som föreslås för öppnandet av marknaden för internationell persontrafik. Målsättningen bör därför vara att öppna marknaden från och med 2010.
- (6) Det finns mycket få direkta järnvägsförbindelser där tåget inte stannar någonstans efter vägen. På sträckor med mellanliggande stopp måste nya järnvägsföretag tillåtas ta upp och släppa av resenärer längs resvägen för att garantera en realistisk lönsamhetströskel för dessa operatörer och för att potentiella konkurrenter inte skall missgynnas i förhållande till befintliga järnvägsföretag vars resenärer har möjlighet att stiga på och av längs resvägen.
- (7) Enligt rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar¹⁰ har medlemsstater och lokala myndigheter möjlighet att ingå avtal om allmänna tjänster. Dessa avtal kan omfatta exklusiva rättigheter att bedriva viss trafik. Det är alltså nödvändigt att garantera överensstämmelsen mellan bestämmelserna i denna förordning och principen om öppnandet av marknaden för internationell persontrafik för konkurrens. Den 21 februari 2002 lade kommissionen fram ett ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar¹¹ vilken är avsedd att ersätta förordning nr 1191/69. Syftet med detta förslag är bland annat att införa en kontrollerad konkurrens vid ingående av avtal om allmänna tjänster.

⁷ EGT L 175, 15.3.2001, s. 26.

⁸ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

⁹ EUT L.....

¹⁰ EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen i dess lydelse efter de senaste ändringarna genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

¹¹ KOM(2002) 107 av den 21 februari 2002, EGT C 151 E, 25.6.2002, s. 146–183.

- (8) Det är nödvändigt att utvärdera tillämpningen av detta direktiv på grundval av en rapport från kommissionen som skall läggas fram två efter det datum då marknaden för internationell persontrafik har öppnats för konkurrens.
- (9) Målet med det föreslagna direktivet är att utveckla gemenskapens järnvägar. Med tanke på att det är nödvändigt att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, att driften av viktiga delar av järnvägsnätet har en uppenbar internationell aspekt och att det finns ett behov av att samordna mellanstatliga åtgärder kan dessa mål inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna utan kan bättre uppnås på gemenskapsnivå. Gemenskapen får således vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går direktivet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (10) Direktiv 91/440/EEG bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 91/440/EEG ändras på följande sätt:

1) I artikel 3 skall fjärde strecksatsen strykas.

2) I artikel 3 skall följande strecksats införas efter femte strecksatsen:

”- internationell persontrafik: passagerartransport med tåg som passerar minst en gräns till en medlemsstat; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.”

3) I artikel 5.3 skall första strecksatsen utgå.

4) I artikel 8 första stycket skall orden ”och internationella sammanslutningar” strykas.

5) Artikel 10.1 skall utgå.

6) De bestämmelser som anges i punkterna 1, 3, 4 och 5 ovan skall gälla från och med den 1 januari 2010.

7) I artikel 10 skall följande punkter läggas till:

”3a. Järnvägsföretag som omfattas av tillämpningsområdet för artikel 2 skall senast den 1 januari 2010 beviljas tillträde till infrastrukturen i samtliga medlemsstater för att bedriva internationell persontrafik. Vid internationell persontrafik skall järnvägsföretagen ha rätt att medföra resenärer från en station till en annan på den internationella sträckan, och även på sträckor mellan två stationer i samma medlemsstat.

3b. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt punkt 3a på förbindelser mellan avreseorten och bestämmelseorten som omfattas av ett avtal om allmänna tjänster i överensstämmelse med gällande gemenskapslagstiftning. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rättigheten att

medföra resenärer från en station till en annan på den internationella sträckan, inte ens på sträckor mellan två stationer i samma medlemsstat, såvida detta inte är absolut nödvändigt för att upprätthålla den ekonomiska jämvikten för trafik som omfattas av ett avtal om allmänna tjänster; i sådana fall krävs ett positivt utlåtande från det regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG¹².

3c. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att se till att de beslut som avses i punkt 3b kan bli föremål för rättslig prövning.”

8) I artikel 14 skall följande stycke läggas till:

”Kommissionen skall senast den 31 december 2012 lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av bestämmelserna i artikel 10.3a och 10.3b.”

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [...] ¹³. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen samt en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

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

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

¹² EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

¹³ 18 månader efter det att detta direktiv antas.