

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2007/58/EF

2014/EØS/32/37

av 23. oktober 2007

om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utvikling av Fellesskapets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 31. juli 2007⁽³⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

1) Rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁴⁾ har til formål å lette tilpasningen av Fellesskapets jernbaner til det indre markedes krav og å øke deres effektivitet.

2) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av

jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur⁽⁵⁾ omhandler de prinsipper og framgangsmåter som skal anvendes ved fastsettelse og innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet.

3) I sin hvitbok «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: Veivalg for framtiden» erklærte Kommisjonen at den aktet å fortsette utbyggingen av det indre marked for jernbanetransport ved å foreslå at markedet for internasjonal persontransport åpnes.

4) Dette direktiv har til formål å åpne markedet for internasjonal persontransport med jernbane i Fellesskapet, og bør derfor ikke omfatte transport mellom en medlemsstat og en tredjestat. Medlemsstatene bør dessuten kunne utelukke transitt på Fellesskapets territorium fra dette direktivs virkeområde.

5) Internasjonal jernbanetransport er for tiden preget av store kontraster. På den ene side har fjernforbindelser, for eksempel nattog, problemer, og jernbaneforetakene som står for driften av dem, har nylig innstilt flere av disse forbindelsene for å begrense tapene. På den annen side har det vært en kraftig økning på markedet for internasjonal høyhastighetstransport, en utvikling som forventes å forsterkes ytterligere med utbyggingen og sammenkoplingen av det transeuropeiske høyhastighetsnettet fram til 2010. I begge tilfellene er imidlertid konkurransepresset fra lavprisflyselskapene betydelig. Det er derfor nødvendig å stimulere til nye initiativer, ved å fremme konkurransen mellom jernbaneforetakene.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 315 av 3.12.2007, s. 44, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 33/2009 av 17. mars 2009 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 28, 28.5.2009, s. 25.

⁽¹⁾ EUT C 221 av 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ EUT C 71 av 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 28. september 2005 (EUT C 227 E av 21.9.2006, s. 460), Rådets felles holdning av 24. juli 2006 (EUT C 289 E av 28.11.2006, s. 30), Europaparlamentets holdning av 18. januar 2007 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Europaparlamentets regelverksresolusjon av 25. september 2007 og rådsbeslutning av 26. september 2007.

⁽⁴⁾ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 344).

⁽⁵⁾ EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29. Direktivet sist endret ved direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44, rettet i EUT L 220 av 21.6.2004, s. 16).

- 6) Det er ikke mulig å åpne markedet for internasjonal persontransport uten detaljerte bestemmelser om adgang til infrastruktur, vesentlig forbedring av samtrafikkveven og strenge regler for jernbanesikkerhet på nasjonalt og europeisk plan. Disse forutsetningene er nå alle oppfylt ved innarbeidingen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/12/EF⁽¹⁾ av 26. februar 2001 om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF, europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/51/EF⁽²⁾ av 29. april 2004 om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF, europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/13/EF⁽³⁾ av 26. februar 2001 om endring av rådsdirektiv 95/18/EF, direktiv 2001/14/EF og europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner⁽⁴⁾. Disse nye rammereglene må støttes av etablert og konsolidert praksis innen den foreslåtte dato for åpningen av markedet for internasjonal persontransport. Dette vil ta en viss tid. Måldatoen for åpning av markedet bør derfor være 1. januar 2010.
- 7) Det finnes svært få jernbaneforbindelser uten stopp underveis. På strekninger med stopp underveis er det nødvendig å tillate nyinntredere i markedet å ta med og sette av passasjerer underveis for å sikre at slik virksomhet får en realistisk mulighet til å bli økonomisk bærekraftig og for å unngå at potensielle konkurrenter får et dårligere utgangspunkt enn etablerte jernbaneforetak, som kan ta med og sette av passasjerer underveis. Denne rettighet bør ikke berøre Fellesskapets regler eller nasjonale regler for konkurransepolitikk.
- 8) Innføringen av nye internasjonale forbindelser med fri adgang og med stopp underveis bør ikke medføre at markedet åpnes for innenlands persontransport, men bør utelukkende gjelde stopp på den internasjonale ruten. I tråd med dette bør innføringen gjelde tjenester hvis hovedformål er internasjonal persontransport. Ved avgjørelsen av om dette er tjenestens hovedformål bør det tas hensyn til kriterier som den andel av omsetning og volum som stammer fra innenlands eller internasjonal persontransport, og forbindelsens lengde. Denne avgjørelsen bør treffes av de respektive nasjonale reguleringsorganene på anmodning fra en berørt part.
- 9) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig
- persontransport med jernbane og på vei⁽⁵⁾ kan medlemsstater og lokale myndigheter tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting. Disse kontraktene kan omfatte enerett til driften av visse tjenester. Det er derfor nødvendig å sikre samsvar mellom bestemmelsene i nevnte forordning og prinsippet om at markedet for internasjonal persontransport skal åpnes for konkurranse.
- 10) Åpningen av internasjonal persontransport for konkurranse, som omfatter retten til å ta med passasjerer fra enhver stasjon ved en internasjonal rute og å sette dem av ved en annen stasjon, herunder stasjoner i samme medlemsstat, kan få konsekvenser for organiseringen og finansieringen av persontransport med jernbane som omfattes av en kontrakt om offentlig tjenesteyting. Medlemsstater bør, etter anmodning fra vedkommende myndigheter som tildelte kontrakten om offentlig tjenesteyting, kunne begrense retten til markedsadgang dersom denne retten vil kunne skade den økonomiske likevekten i disse kontraktene om offentlig tjenesteyting og dersom reguleringsorganet nevnt i artikkel 30 i direktiv 2001/14/EF gir sin godkjenning på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse.
- 11) Visse medlemsstater har allerede iverksatt tiltak for å åpne markedet for persontransport med jernbane gjennom åpen utlysning av konkurranse om yting av visse typer tjenester. De bør ikke pålegges å åpne fullstendig for adgang til internasjonal persontransport, ettersom denne konkurransen om retten til å bruke visse jernbanelinjer gir tilstrekkelig dokumentasjon på den faktiske verdien av driften av disse tjenestene.
- 12) Ved vurderingen av om den økonomiske likevekten for en kontrakt om offentlig tjenesteyting kan bringes i fare, bør det tas hensyn til forhåndsfastsatte kriterier, som konsekvensene for lønnsomheten av tjenester som omfattes av en kontrakt om offentlig tjenesteyting, herunder konsekvensene for nettokostnadene for vedkommende myndighet som tildelte kontrakten, passasjerenes etterspørsel, prisfastsettelse, billettordninger, beliggenheten til og antall stoppesteder på begge sider av grensen samt rutetabell og avgangsfrekvens for den foreslåtte nye ruten. Medlemsstatene kan, på grunnlag av en slik vurdering og det relevante reguleringsorganets beslutning, godkjenne, endre eller avvise adgangsretten for den internasjonale persontransporten søknaden gjelder, herunder innkreving av en avgift fra operatøren av en ny forbindelse for internasjonal persontransport, i tråd med den økonomiske analysen og i samsvar med fellesskapsretten og prinsippene om likestilling og likebehandling.

⁽¹⁾ EFT L 75 av 15.3.2001, s. 1.

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

⁽³⁾ EFT L 75 av 15.3.2001, s. 26.

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

⁽⁵⁾ EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1.

- 13) For å bidra til driften av persontransport på linjer der det foreligger en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste, bør medlemsstatene kunne tillate de myndigheter som har ansvar for å yte disse tjenestene, å innkreve en avgift på persontransport som faller inn under disse myndighetenes ansvarsområde. Denne avgiften bør bidra til finansiering av forpliktelsene til å yte offentlige tjenester som er fastsatt i kontraktene om offentlig tjenesteyting tildelt i samsvar med fellesskapsretten. Den bør oppfylle fellesskapsretten, særlig med hensyn til prinsippene om rettferdighet, åpenhet, likebehandling og forholdsmessighet.
- 14) Reguleringsorganet bør fungere slik at interessekonflikter og enhver innblanding i tildelingen av kontrakten om offentlig tjenesteyting unngås. Særlig bør myndighetens funksjonelle uavhengighet sikres dersom den, av organisatoriske eller rettslige hensyn, er nært knyttet til vedkommende myndighet som er involvert i tildelingen av kontrakten om offentlig tjenesteyting. Reguleringsorganets ansvarsområde bør utvides til å omfatte vurdering av formålet med en internasjonal forbindelse og, når det er relevant, de potensielle økonomiske konsekvensene for eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting.
- 15) Dette direktiv er enda et steg i retning av at jernbanemarkedet åpnes. Visse medlemsstater har allerede åpnet markedet for internasjonal persontransport på sitt territorium. I den forbindelse bør dette direktiv ikke forstås som et krav til disse medlemsstatene om at de i tiden før 1. januar 2010 må gi adgang til jernbaneforetak med lisens i en medlemsstat der det ikke gis lignende adgangsrett.
- 16) For å oppmuntre til investeringer i tjenester som benytter infrastruktur til særlige formål, for eksempel jernbanelinjer for høyhastighetstog, må søkerne ha mulighet for å planlegge og å kreve rettssikkerhet som gjenspeiler de omfattende og langsiktige investeringene det er snakk om. Slike foretak bør derfor kunne inngå rammeavtaler med en varighet på inntil 15 år.
- 17) De nasjonale reguleringsorganene bør i henhold til artikkel 31 i direktiv 2001/14/EF utveksle informasjon, og dersom det er relevant i enkeltsaker, samordne prinsipper og praksis med hensyn til å vurdere om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting bringes i fare. De bør gradvis utarbeide retningslinjer på grunnlag av erfaringene de har gjort.
- 18) Anvendelsen av dette direktiv bør vurderes på grunnlag av en rapport fra Kommisjonen, som skal framlegges to år etter datoen da markedet ble åpnet for internasjonal persontransport. Denne rapporten bør også inneholde en vurdering av markedsutviklingen, herunder status for forberedelsene til en ytterligere åpning av markedet for persontransport med jernbane. I rapporten bør Kommisjonen også analysere de forskjellige modellene for organisering av dette markedet samt virkningen av dette direktiv på kontrakter om offentlig tjenesteyting og finansieringen av disse. Kommisjonen bør i denne sammenheng ta hensyn til gjennomføringen av forordning (EF) nr. 1370/2007 og de faktiske forskjellene mellom medlemsstatene (trafikknettenes tetthet, antall passasjerer, gjennomsnittlig reiseavstand). Kommisjonen bør i sin rapport eventuelt foreslå utfyllende tiltak for å lette en slik åpning av markedet samt vurdere virkningene av alle slike tiltak.
- 19) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av direktiv 91/440/EØF og 2001/14/EF, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽¹⁾.
- 20) Kommisjonen bør særlig gis myndighet til å tilpasse vedleggene til disse direktivene. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i nevnte direktiver, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 21) En medlemsstat som ikke har noe jernbanesystem og som ikke har planer om å ha et i umiddelbar framtid, ville pålegges en uforholdsmessig og meningsløs forpliktelse dersom den måtte innarbeide og gjennomføre direktiv 91/440/EØF og 2001/14/EF. Slike medlemsstater bør derfor, så lenge de ikke har noe jernbanesystem, fritas fra forpliktelsen til å innarbeide og gjennomføre disse direktivene.
- 22) Ettersom målet for dette direktiv, som er å utvikle Fellesskapets jernbaner, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, i betraktning av behovet for å sikre rettferdige vilkår, uten forskjellsbehandling, for adgang til infrastruktur og ta hensyn til den åpenbart internasjonale dimensjonen ved måten viktige deler av jernbanenettene drives på samt behovet for samordnet tverrnasjonal handling, bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 23) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming⁽²⁾ oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.

(¹) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23. Beslutningen endret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 av 22.7.2006, s. 11).

(²) EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

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

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 91/440/EØF gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 2 skal nytt nummer lyde:

«4. Medlemsstatene kan utelukke fra dette direktivs virkeområde all jernbanetransport i transitt gjennom Fellesskapet som starter og slutter utenfor Fellesskapets territorium.»

2. I artikkel 3 utgår fjerde strekpunkt.

3. I artikkel 3 innsettes følgende strekpunkt etter femte strekpunkt:

«— «internasjonal persontransport» persontransport der toget krysser en medlemsstats grense minst én gang og der transportens hovedformål er å transportere passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater; toget kan koples sammen og/eller atskilles og de ulike delene kan ha forskjellig opprinnelses- og bestemmelsessted, forutsatt at alle vognene krysser minst én grense.»

4. I artikkel 3 innsettes følgende strekpunkt etter sjettestrekpunkt:

«— «transitt» passering gjennom Fellesskapets territorium uten lasting eller lossing av gods og/eller uten at passasjerer tas med eller settes av på Fellesskapets territorium.»

5. I artikkel 5 nr. 3 oppheves første strekpunkt.

6. I artikkel 8 nr. 1 utgår «og internasjonale sammenslutninger».

7. Artikkel 10 nr. 1 oppheves.

8. I artikkel 10 skal nye numre lyde:

«3a. De jernbaneforetak som omfattes av artikkel 2, skal innen 1. januar 2010 gis adgang til infrastrukturen i alle medlemsstater, med sikte på å drive internasjonal persontransport. Ved internasjonal persontransport skal jernbaneforetak ha rett til å ta med passasjerer fra enhver stasjon langs den internasjonale ruten og til å sette dem av ved en annen stasjon, herunder stasjoner som ligger i samme medlemsstat.

Adgangsrett til infrastrukturen i de medlemsstater der andelen av internasjonal persontrafikk med jernbane utgjør mer enn halvparten av jernbaneforetaks omsetning i denne medlemsstaten, skal gis innen 1. januar 2012.

Det påhviler reguleringsorganet eller -organene nevnt i artikkel 30 i direktiv 2001/14/EF å avgjøre om hovedformålet med tjenesten er å transportere passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater, på anmodning fra vedkommende myndigheter og/eller jernbaneforetak.

3b. Medlemsstatene kan begrense adgangsretten fastsatt i nr. 3a for tjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting som er i samsvar med Fellesskapets gjeldende regelverk. En slik begrensning kan ikke medføre innskrenking av retten til å ta med passasjerer fra enhver stasjon som ligger langs en internasjonal forbindelse eller til å sette dem av ved en annen stasjon, herunder stasjoner i samme medlemsstat, med unntak av tilfeller der utøvelse av denne retten ville bringe i fare den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

Om den økonomiske likevekten kan bringes i fare, skal avgjøres av vedkommende reguleringsorgan(er) nevnt i artikkel 30 i direktiv 2001/14/EF på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse og forhåndsfastsatte kriterier, på anmodning fra

- vedkommende myndighet(er) som tildelte kontrakten om offentlig tjenesteyting,
- enhver annen berørt vedkommende myndighet med rett til å begrense adgangen i henhold til denne artikkel,
- infrastrukturforvaltningen, eller
- jernbaneforetaket som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting.

Vedkommende myndigheter og de jernbaneforetak som yter offentlige tjenester, skal framlegge for det eller de relevante reguleringsorgan(er) de opplysninger som det er rimelig å kunne kreve for å treffe en beslutning. Reguleringsorganet skal vurdere de framlagte opplysningene idet det om nødvendig rådspør alle berørte parter samt meddeler de berørte partene sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatte rimelig frist, og under alle omstendigheter innen to måneder etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Reguleringsorganet skal grunnngi sin beslutning og angi innen hvilket tidsrom og under hvilke forhold

- vedkommende myndighet(er)
- infrastrukturforvaltningen

- jernbaneforetaket som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting, eller
- jernbaneforetaket som søker om adgang

kan anmode om en ny vurdering av beslutningen.

3c. Medlemsstatene kan også begrense retten til å ta med og sette av passasjerer ved stasjoner i samme medlemsstat som ligger langs en internasjonal persontransportrute, dersom det er gitt enerett til å transportere passasjerer mellom disse stasjoner i henhold til en konsesjonskontrakt tildelt før 4. desember 2007 gjennom en rettfærdig anbudsprosedyre og i samsvar med relevante prinsipper i fellesskapsretten. Denne begrensning kan gjelde for kontraktens opprinnelige varighet eller i 15 år, idet det korteste tidsrom gjelder.

3d. Bestemmelsene i dette direktiv krever ikke at en medlemsstat innen 1. januar 2010 må gi adgang rett som nevnt i nr. 3a til jernbaneforetak og deres direkte eller indirekte datterforetak som har lisens i en medlemsstat der lignende adgang rett ikke finnes.

3e. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at beslutningene nevnt i nr. 3b, 3c og 3d er underlagt domstolskontroll.

3f. Uten at nr. 3b berøres kan medlemsstatene, på de vilkår som er fastsatt i denne artikkel, tillate at myndigheten med ansvar for persontransport med jernbane innkrever en avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransporttjenester, for driften av ruter som faller inn under denne myndighetens ansvarsområde, og som finner sted mellom to stasjoner i denne medlemsstaten.

I dette tilfelle skal de jernbaneforetak som yter innenlands eller internasjonal persontransport med jernbane, omfattes av samme avgift for drift av de rutene som faller inn under denne myndighetens ansvarsområde.

Denne avgiften er ment å kompensere myndigheten for forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste som er fastsatt i kontraktene om offentlig tjenesteyting tildelt i samsvar med fellesskapsretten. Inntektene fra en slik avgift, som betales som kompensasjon, må ikke overstige det som er nødvendig for helt eller delvis å dekke de påløpte kostnader i tilknytning til de relevante forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, idet det tas hensyn til de relevante inntekter og til en rimelig fortjeneste ved å oppfylle nevnte forpliktelser.

Avgiften skal innkreves i samsvar med fellesskapsretten og skal oppfylle særlig prinsippene om rettfærdighet, åpenhet, likebehandling og forholdsmessighet, særlig når det gjelder forholdet mellom tjenestens gjennomsnittspris for

passasjerene og avgiftsnivået. De samlede avgiftene som innkreves i henhold til dette nummer, må ikke bringe i fare den økonomiske levedyktigheten til persontransporten med jernbane som avgiften innkreves fra.

Vedkommende myndigheter skal oppbevare de opplysninger som er nødvendige for å sikre at avgiftenes opprinnelse og anvendelse kan spores. Medlemsstatene skal framlegge disse opplysningene for Kommisjonen.»

9. Artikkel 10 nr. 8 skal lyde:

«8. Kommisjonen skal innen 1. januar 2009 framlegge for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen en rapport om gjennomføringen av dette direktiv.

Denne rapporten skal behandle følgende:

- gjennomføringen av dette direktiv i medlemsstatene, særlig dets virkning i de medlemsstater som er omhandlet i nr. 3a annet ledd, og hvordan de berørte organenes arbeid faktisk har fungert,
- markedsutviklingen, særlig internasjonale trafikkendenser, aktiviteter og alle markedsaktørers, herunder nyintredere i markedet, markedsandeler.»

10. I artikkel 10 skal nytt nummer lyde:

«9. Kommisjonen skal innen 31. desember 2012 framlegge for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen en rapport om gjennomføringen av bestemmelsene i nr. 3a-3f.

Anvendelsen av dette direktiv skal vurderes på grunnlag av en rapport fra Kommisjonen, som skal legges fram to år etter den dato da markedet ble åpnet for internasjonal persontransport.

Denne rapporten skal også inneholde en vurdering av markedsutviklingen, herunder status for forberedelsene til en ytterligere åpning av jernbanemarkedet. I rapporten skal Kommisjonen også analysere de forskjellige modellene for organisering av dette markedet samt virkningen av dette direktiv på kontrakter om offentlig tjenesteyting og finansieringen av disse. Kommisjonen bør i denne sammenheng ta hensyn til gjennomføringen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70(*) og de faktiske forskjellene mellom medlemsstatene (trafikknettets tetthet, antall passasjerer, gjennomsnittlig reiseavstand). Kommisjonen skal i sin rapport eventuelt foreslå utfyllende tiltak for å lette en slik åpning samt vurdere virkningene av alle slike tiltak.

(*) EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1.»

11. Artikkel 11 nr. 2 skal lyde:

«2. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv og som gjelder tilpasning av vedleggene til dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 11a nr. 3.»

12. Artikkel 11a nr. 3 skal lyde:

«3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.»

13. I artikkel 15 skal nytt ledd lyde:

«Plikten til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning og å gjennomføre det gjelder ikke for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres territorium.»

Artikkel 2

I direktiv 2001/14/EF gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 1 nr. 3 skal ny bokstav lyde:

«e) transportvirksomhet i form av jernbanetransport i transitt gjennom Fellesskapet.»

2. I artikkel 2 skal ny bokstav lyde:

«n) «transitt» passering gjennom Fellesskapets territorium uten lasting eller lossing av gods og/eller uten at passasjerer tas med eller settes av på Fellesskapets territorium.»

3. I artikkel 13 skal nytt nummer lyde:

«4. Når en søker akter å anmode om infrastrukturkapasitet med sikte på å utføre internasjonal persontransport som definert i artikkel 3 i direktiv 91/440/EØF, skal søkeren underrette de berørte infrastrukturforvalterne og reguleringsorganene. For å kunne vurdere formålet med en internasjonal forbindelse for transport av passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater og den potensielle økonomiske virkningen på eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting, skal reguleringsorganene sikre at opplysningene gis til vedkommende myndigheter som har tildelt kontrakter om persontransport med jernbane i henhold til kontrakter om offentlig tjenesteyting, enhver annen berørt vedkommende myndighet som har rett til å begrense adgangen i henhold til artikkel 10 nr. 3b i direktiv 91/440/EØF og alle jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting på denne internasjonale persontransportrutene.»

4. Artikkel 17 nr. 5 skal lyde:

«5. Rammeavtaler skal i prinsippet gjelde for en periode på fem år og kan fornyes for perioder som tilsvarer den opprinnelige varigheten. Infrastrukturforvaltningen kan

i særlige tilfeller godta en kortere eller lengre periode. Enhver periode på mer enn fem år skal berettiges ved en forretningsavtale, særlige investeringer eller risikoer.

5a. For tjenester som bruker infrastruktur til særlige formål, som nevnt i artikkel 24, og som krever omfattende og langsiktige investeringer, behørig dokumentert av søkeren, kan rammeavtaler inngås for en periode på 15 år. En periode på mer enn 15 år er mulig bare i unntakstilfeller, særlig i forbindelse med omfattende og langsiktige investeringer, og særlig når disse omfattes av avtaleforpliktelser, herunder en flerårig amortiseringsplan.

På grunn av søkerens krav kan det i dette tilfelle være nødvendig med en detaljert angivelse av kapasiteten — herunder antall avganger i ruteleiene, deres størrelse og kvalitet — som skal gjøres tilgjengelig for søkeren i rammeavtalens varighet. Infrastrukturforvaltningen kan redusere den reserverte kapasiteten dersom den i en periode på minst én måned er brukt mindre enn den terskelverdi som er angitt i artikkel 27.

Fra og med 1. januar 2010 kan en første rammeavtale inngås for en periode på fem år, som kan fornyes én gang, på grunnlag av den kapasitet som utnyttes av søkere som drev transport før 1. januar 2010, for å ta hensyn til særlige investeringer eller forekomsten av forretningsavtaler. Reguleringsorganet nevnt i artikkel 30 skal være ansvarlig for å gi tillatelse til at en slik avtale treer i kraft.»

5. Følgende punktum innsettes før siste punktum i artikkel 30 nr. 1:

«Organet skal videre være funksjonelt uavhengig av enhver vedkommende myndighet som er involvert i tildelingen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.»

6. Artikkel 34 nr. 3 skal lyde:

«3. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, og som gjelder tilpasning av vedleggene til dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 35 nr. 3.»

7. Artikkel 35 nr. 3 skal lyde:

«3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.»

8. I artikkel 38 skal nytt ledd lyde:

«Plikten til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning og å gjennomføre det gjelder ikke for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres territorium.»

Artikkel 3

1. Medlemsstatene skal innen 4. juni 2009 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

3. Bestemmelsene i artikkel 1 nr. 2, 5, 6 og 7 får anvendelse fra 1. januar 2010.

Artikkel 4

Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 23. oktober 2007.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

M. LOBO ANTUNES

Formann