

Udvikling af Fællesskabets jernbaner *II**

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (5895/2/2006 - C6-0309/2006 - 2004/0047(COD))

(Fælles beslutningsprocedure: andenbehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Rådets fælles holdning (5895/2/2006 - C6-0309/2006)¹,
 - der henviser til sin holdning ved førstebehandling² til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2004)0139)³,
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 62,
 - der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Transport- og Turismeudvalget (A6-0475/2006),
1. godkender den fælles holdning som ændret;
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

¹ EUT C 289 E af 28.11.2006, s. 30.

² EUT C 227 E af 21.9.2005, s. 460.

³ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved andenbehandlingen den 18. januar 2007 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/.../EF om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur

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 Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²

efter proceduren i traktatens artikel 251³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner⁴ tager sigte på at lette tilpasningen af Fællesskabernes jernbaner til det indre markeds krav og øge deres effektivitet.

¹ EUT C 221 af 8.9.2005, s. 56.

² EUT C 71 af 22.3.2005, s. 26.

³ Europa-Parlamentets *holdning* 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*) og Europa-Parlamentets *holdning* af 18.1.2007.

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

- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur¹ 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 lavprisluffartsselskaberne, og det er derfor tvingende nødvendigt at fremme nye initiativer ved at styrke konkurrencen mellem jernbanevirksomheder.

¹ 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 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/EF¹ af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF² af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF³ 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 EU⁴. Det skal sikres, at dette nye regelsæt er fast og indarbejdet praksis på den foreslåede dato for liberaliseringen af markedet *for personbefordring*.
Medlemsstater, der er tiltrådt den Europæiske Union den 1. maj 2004 eller senere, bør have ret til at udsætte datoen for åbning af nettene for national personbefordring i 2017 med op til fem år.
- (7) Antallet af gennemgående ruter er meget begrænset. På de strækninger, hvor toget standser undervejs, er det tvingende nødvendigt at give nye operatører tilladelse til at optage og afsætte passagerer undervejs for at sikre disse operationer en realistisk chance for at blive økonomisk levedygtige og for ikke at stille potentielle konkurrenter ringere end de etablerede jernbanevirksomheder, som kan lade passagerer stige af og på undervejs. Denne rettighed må dog ikke berøre Fællesskabets og medlemsstaternes lovgivning om ***konkurrencepolitik***.
- (8) ***Efter*** Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje⁵ 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.

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

- (9) Åbning af international personbefordring for konkurrence, hvilket omfatter ret til at medtage passagerer på en hvilken som helst station, der er beliggende på en international forbindelses rute, og at lade dem stige af på en anden, herunder på stationer i samme medlemsstat, kan få følger for tilrettelæggelse og finansiering af passagerbefordring med jernbane, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse retten til markedsadgang, hvis der er risiko for, at denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i disse kontrakter om offentlig tjeneste, og hvis *det relevante tilsynsorgan*, 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.
- (10) 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.
- (11) Ved vurderingen af, om der er risiko for ubalance i den økonomiske ligevægt i kontrakten om offentlig tjeneste, bør der tages hensyn til forud fastlagte kriterier som f.eks. indvirkningen på rentabiliteten af ruter, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, herunder de deraf følgende indvirkninger på nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, som tildelte kontrakten, passagerernes efterspørgsel, billetpriser, billetordninger, og for den forslåede nye rute antal stop på begge sider af grænsen og deres beliggenhed, samt køreplan og antal afgang. Under hensyntagen til en sådan vurdering og afgørelsen fra *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*.
- (12) For at ***bidrage til udførelse af personbefordringstjenester på strækninger, der opfylder en forpligtelse til offentlig tjeneste, bør de medlemsstater, der måtte ønske det, 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 fastsat ved kontrakter om offentlig tjeneste indgået i overensstemmelse med fællesskabsretten. Afgiften bør opkræves i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, navnlig under overholdelse af principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet.***

- (13) 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 sikres, 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.
- (14) 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.
- (15) *Med henblik på etablering af infrastruktur til særlige formål, f.eks. højhastighedsforbindelser, har jernbanevirksomheder behov for planlægnings- og retssikkerhed, der svarer til de omfattende og langsigtede investeringer. De bør derfor som hovedregel have mulighed for at indgå rammekontrakter med en løbetid på op til 15 år.*
- (16) De nationale tilsynsorganer bør på grundlag af artikel 31 i direktiv 2001/14/EF udveksle oplysninger og, hvis det i enkelte tilfælde er relevant, samordne principper for og praksis med hensyn til at vurdere, om der opstår økonomisk ubalance i en kontrakt om offentlig tjeneste. De skal gradvis udarbejde retningslinjer på grundlag af deres erfaringer.
- (17) Der bør foretages en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af *to rapporter* fra Kommissionen, som skal forelægges *et år* efter åbningen af markedet for *henholdsvis international og national* personbefordring. *Senest den 31. december 2012 bør Kommissionen endvidere forelægge en rapport, hvori den redegør for udviklingen i forberedelserne til åbning af jernbanemarkedet for national personbefordring og eventuelt foreslår ledsageforanstaltninger til fremme af dette skridt.*

- (18) *Medlemsstater, der ikke har noget jernbanesystem og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, ville 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 omsætte disse direktiver til national lovgivning og gennemføre dem.*
- (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 Kommissionen¹.*
- (20) *Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at vedtage generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i nævnte direktiver, efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.*
- (21) 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 jernbanenettene, 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.
- (22) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning² 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.
- (23) Direktiv 91/440/EØF og 2001/14/EF bør derfor ændres -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

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

² EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1

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 **med henblik på at udføre international personbefordring** senest den 1. januar 2010 ret til adgang til infrastrukturen i samtlige **medlemsstater**. **Som led i 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 relevante tilsynsorgan, jf. artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, afgør på grundlag af en objektiv økonomisk analyse og efter forud fastlagte kriterier efter anmodning fra:

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

om der er opstået ubalance i den økonomiske ligevægt.

De kompetente myndigheder og de jernbanevirksomheder, der varetager den offentlige tjeneste, forelægger *det relevante tilsynsorgan* 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 2 måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger. *Det relevante tilsynsorgan* begrundes *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 ...⁺ 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 **for international personbefordring** indrømmer den i stk. 3a omhandlede ret til adgang til jernbanevirksomheder, herunder virksomheder under disses direkte eller indirekte kontrol, der har licens i en medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes.
- 3e. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i stk. 3b, 3c og 3d omhandlede beslutninger er undergivet domstolskontrol.
- 3f. Med forbehold af stk. 3b kan medlemsstaterne på de i denne artikel fastsatte betingelser bemyndige **en kompetent myndighed for jernbanetransport** til at opkræve en afgift **af jernbanevirksomheder, der udfører international personbefordring på strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence, og som forbinder to stationer i den pågældende medlemsstat.**

I dette tilfælde er jernbanevirksomheder, der udfører national befordring, omfattet af samme afgift for driften af de pågældende strækninger.

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

⁺ EUT: Indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden.

Afgiften **pålægges** i *overensstemmelse med* fællesskabslovgivningen, navnlig under overholdelse af principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet, især mellem prisen for tjenesten og afgiftens størrelse. **De samlede pålagte afgifter** må ikke bringe den **økonomiske bæredygtighed i fare for** den internationale **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 følgerne heraf for de mindre medlemsstater**, og for arbejdet i de forskellige involverede organer
- markedsudviklingen, særlig i internationale trafik tendenser, aktiviteter og alle markedsaktørers, herunder de nye aktørers, markedsandele."

10) I artikel 10 tilføjes følgende stykke:

"9. Senest den **1. januar 2018** forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af **stk. 3b og 3d.**

I en rapport, der forelægges Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget senest den 31. december 2012, redegør Kommissionen specifikt for udviklingen i forberedelserne til åbning af markedet for national personbefordring. I denne rapport foreslår Kommissionen om nødvendigt yderligere ledsageforanstaltninger til fremme af åbningen af dette marked og overholdelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste."

11) *Artikel 11, stk. 2, erstattes af følgende:*

"2. De nødvendige foranstaltninger til ændring af bilagene vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11a, stk. 3."

12) *Artikel 11a, stk. 3, erstattes af følgende:*

"3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, 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. *Agter en ansøger at* anmode om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre international personbefordring i henhold til artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, underretter han de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer. For at gøre det muligt at vurdere formålet med den internationale rute, nemlig at befordre passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater, og den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste sikrer tilsynsorganerne underretning af enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om personbefordring med jernbane i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, af alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 10, stk. 3b, i direktiv 91/440/EØF, og af enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, den internationale passagerbefordring vedrører."

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

"5. Rameaftaler indgås i princippet for en periode på fem år og kan forlænges med perioder svarende til deres oprindelige løbetid. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode på over fem år skal være begrundet med tilstedeværelsen af forretningskontrakter, særlige investeringer eller risici.

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

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

Fra 1. januar 2010 kan en første rammeaftale *for international personbefordring* indgås for en periode på fem år, der kan forlænges én gang, på grundlag af de kapacitetskarakteristika, 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, erstattes af følgende:*

"3. De nødvendige foranstaltninger til ændring af bilagene vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 3."

- 7) *Artikel 35, stk. 3, erstattes af følgende:*

"3. Når der henvises til dette stykke anvendes artikel 5a, 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 ...* . 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 retsfor skrifter, 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

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

* 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.