



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004
KOM(2004) 139 endelig
2004/0047 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2004) 236}

DA

DA

BEGRUNDELSE

I overensstemmelse med de retningslinjer, der er opstillet i hvidbogen ”Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg”¹, forelægger Kommissionen nedenstående forslag om ændring af direktiv 91/440/EØF, som skal åbne international personbefordring med jernbane for konkurrence.

En sonderende undersøgelse, der blev gennemført i de femten medlemsstater i 2003², viser, at 70 % af de adspurgte personer er enige i, at konkurrence er det bedste middel til at øge jernbanetransportens effektivitet, forudsat at sikkerhedsnormerne overholdes. I samme undersøgelse gav 74 % af de adspurgte personer udtryk for den opfattelse, at lavprisselskaber, ligesom det er tilfældet inden for luftfarten, bør have mulighed for at drive jernbanedrift på de internationale ruter, hvis de overholder strenge regler. Disse resultater viser to ting: på den ene side betragtes indførelsen af konkurrence som noget positivt, på den anden side forventes det, at konkurrencen ledsages af strenge bestemmelser om sikkerheden og om passagerernes rettigheder.

Europa-Parlamentet har gentagne gange givet udtryk for samme holdning, navnlig i forbindelse med afstemningerne om den første og den anden jernbanepakke i henholdsvis 1999 og 2003. I oktober 2003 vedtog Europa-Parlamentet et ændringsforslag, der går ud på, at al national og international personbefordring med jernbane skal åbnes for konkurrence senest den 1. januar 2008³. I sin udtalelse om disse ændringsforslag⁴ anførte Kommissionen, at dette spørgsmål skulle behandles i et specifikt forslag, som tog afsæt i den eksisterende lovgivning om kontrakter om offentlig service, for at hindre enhver uoverensstemmelse. Kommissionen bekræftede ved denne lejlighed, at den ville fremsætte et specifikt forslag om liberaliseringen af markedet for personbefordring og ledsage dette forslag med foranstaltninger til beskyttelse af passagerernes rettigheder.

1. ET SKRIDT MOD OPRETTELSEN AF DET INDRE MARKED FOR JERNBANETJENESTER

1.1. En juridisk ramme, som åbner mulighed for konkurrence

Med gennemførelsen af direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF, som allerede er langt fremskreden, er den juridiske ramme for udførelsen af internationale tjenester, som i første omgang tog sigte på godstransport, ved at være på plads. Den er allerede indført i over halvdelen af medlemsstaterne, og det forventes, at den vil blive indført overalt i løbet af 2004.

Den indeholder præcise regler om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde og om opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur. Endvidere pålægger den medlemsstaterne at oprette et ”tilsynsorgan”, som skal fungere som regulerende myndighed i spørgsmål vedrørende adgang til markedet.

¹ KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

² Eurobarometer 59.2, foråret 2003.

³ Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, vedtaget den 23. oktober 2003 (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD)).

⁴ KOM(2003) 719 af 26.11.2003.

Da disse regler er blevet anvendt siden 2003-2004 i forbindelse med liberaliseringen af markedet for jernbanegodstransport, vil der være etableret en fast og indarbejdet praksis, når den internationale personbefordring åbnes for konkurrence i 2010.

1.2. Streng sikkerhedsbestemmelser

Udviklingen af den europæiske dimension i jernbanesektoren har også foranlediget lovgiveren til at opstille klare regler om jernbanesikkerhed. Direktiv 2004/... om jernbanesikkerhed⁵ fastsætter regler om udstedelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, om sikkerhedsforvaltning og -kontrol og om efterforskning af ulykker. Endvidere fastsætter dette direktiv, at der gradvist udarbejdes europæiske sikkerhedsbestemmelser, en opgave, der skal varetages af Det Europæiske Jernbaneagentur.

Direktiv 2004/.. skal gennemføres inden den ..., og det vil derfor være fuldt gennemført på den dato, der er fastsat for liberaliseringen af markedet for international personbefordring.

Liberaliseringen er dog ikke betinget af, at der er fastsat sikkerhedsbestemmelser på europæisk plan, for så vidt som de nationale sikkerhedsbestemmelser gælder fuldt ud. Det skal i den forbindelse bemærkes, at jernbanevirksomheder, der er i besiddelse af en licens, ikke kan tilbyde tjenester, før de råder over:

- rullende materiel og lokomotivførere, som har tilladelse til at køre i de medlemsstater, hvor de har til hensigt at operere
- et sikkerhedscertifikat, der udstedes af den nationale sikkerhedsmyndighed i hver af de medlemsstater, som de har til hensigt at køre igennem.

Endelig vil denne juridiske ramme blive suppleret med et forslag om certificering af lokomotivførere, som udfører personbefordring og godstransport i Fællesskabet. Dette forslag præsenteres samtidig med nærværende forslag

1.3. Beskyttelse af passagerernes rettigheder

Ligesom inden for luftfarten skal der også inden for jernbanetrafikken fastsættes basisregler om beskyttelse af passagerernes rettigheder. I flere medlemsstater er passagerernes rettigheder lagt i mere faste rammer, enten fordi der er lovgivet herom, eller fordi jernbanevirksomhederne selv har indført regler herom. Kommissionen forelægger derfor samtidig med dette forslag om en liberalisering af markedet et forslag til forordning om rettigheder og forpligtelser for passagerer i international jernbanebefordring. Disse regler vil ikke begrænse jernbanevirksomhedernes handelsfrihed, men vil udgøre et minimumsniveau, som alle skal respektere. Jernbanevirksomhederne har således fortsat mulighed for at tilbyde deres kunder mere attraktive garantier.

⁵ Direktiv ...

2. DEN NØDVENDIGE KOBLING MED FÆLLESSKABETS LOVGIVNING OM KONTRAKTER OM OFFENTLIG SERVICE

2.1. Anvendelsen af forordning nr. 1191/69 på internationale tjenester

Medlemsstaterne og deres lokale myndigheder kan vælge at indgå kontrakter om offentlig service med henblik på udførelse af visse former for personbefordring med jernbane. Som det for nylig blev fastslået af Domstolen⁶, skal de i så fald anvende bestemmelserne i forordning nr. 1191/69⁷. Disse bestemmelser fastsætter, at kontrakter om offentlig service kan indbefatte enerettigheder til udførelse af visse tjenester.

Forordning nr. 1191/69 omfatter også internationale tjenester. To medlemsstater eller to lokale myndigheder på hver sin side af en grænse kan sammen udarbejde og tildele en kontrakt om offentlig service med henblik på udførelse af en international tjeneste eller en regional tjeneste på tværs af grænserne. Det er i så fald muligt at fastlægge enerettigheder til udførelse af den pågældende tjeneste.

En liberalisering af samtlige internationale tjenester, som alene er baseret på fri adgang, kunne således komme i karambolage med bestemmelserne i forordning nr. 1191/69 og berøve medlemsstaterne muligheden for at fastsætte enerettigheder i forbindelse med en kontrakt om offentlig tjeneste. Det er derfor nødvendigt at præcisere forholdet mellem de to områder, navnlig for det tilfælde, at der på samme linje tilbydes både internationale tjenester og lokale tjenester i henhold til en kontrakt om offentlig service.

2.2. Kommissionens forslag om forordning til erstatning af forordning nr. 1191/69

Den 21. februar 2002 forelagde Kommissionen et ændret forslag⁸ til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje, som skal erstatte forordning nr. 1191/69. Dette forslag tager bl.a. sigte på at indføre kontrolleret konkurrence, som sikrer, at konkurrencen i forbindelse med tildeling af kontrakter om offentlig service ledsages af regler, der fremmer beskyttelsen af almenvellets interesser ved at fastsætte, at der i alle regioner skal være adgang til offentlige transportmidler af høj kvalitet til overkommelige priser, som dækker alle sociale behov. Teksten er i øjeblikket til behandling i Rådet og Europa-Parlamentet. Da nærværende forslag refererer til gældende fællesskabslovgivning, er det muligt at tage hensyn til såvel den eksisterende forordning som den fremtidige forordning, når den vedtages.

Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til snarest muligt at fortsætte behandlingen af dens ændrede forslag, som skal erstatte forordning nr. 1191/69, og til hurtigst muligt at gå i gang med behandlingen af dette forslag, således at der kan tages hensyn til komplementariteten i de to tekster, som tager sigte på at liberalisere markedet for personbefordring med jernbane og at indføre kontrolleret konkurrence ved tildeling af kontrakter om offentlig service i denne sektor.

⁶ Domstolens dom Altmark Trans af 24 juli 2003, sag C-280/00.

⁷ 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 vandveje.

⁸ KOM(2002) 107 af 21.2.2002, EFT C 151 E af 25.6.2002, s. 146-183.

2.3. Nødvendigheden af at tage hensyn til cabotagekørsel

Internationale tog kan medtage passagerer på en strækning mellem to stationer i en og samme medlemsstat (cabotage). Andelen af denne trafik varierer, men er ofte meget omfattende. F.eks. er togene på linjen Bruxelles-Køln helt fyldt op mellem Bruxelles og Liège, mens der ikke er nær så mange passagerer på strækningen Liège-Køln. Antallet af internationale tog, som ikke standser under kørslen gennem en og samme medlemsstat, er yderst begrænset. Det drejer sig kun om enkelte højhastighedsforbindelser af typen Bruxelles-Paris.

Rentabiliteten af en international tjeneste, som afhænger direkte af antallet af passagerer, er betinget af muligheden for af- og påstigning undervejs. Hvis denne mulighed ikke foreligger, vil nye operatører være fuldstændig afskåret fra at oprette en økonomisk levedygtig tjeneste. Desuden ville der være tale om forskelsbehandling, for så vidt som den allerede etablerede virksomhed kunne fortsætte med at tilbyde af- og påstigning undervejs, mens konkurrenten ikke havde denne mulighed.

Derfor ville en åbning af markedet, som udelukker cabotagekørsel i forbindelse med udførelsen af en international tjeneste, ikke have nogen egentlig virkning på markedet. Det forelagte forslag indeholder derfor bestemmelser om, at virksomheder, der tilbyder internationale tjenester, har ret til at medtage passager fra én station til en anden på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

Dette aspekt gør det endnu mere vigtigt at definere en klar kobling mellem den foreslåede åbning på grundlag af fri adgang og gyldighedsområdet for forordning nr. 1191/69.

2.4. Den valgte løsning

Behovene varierer efter markedssegmenterne (regionale tjenester på tværs af grænserne, internationale fjernruter, højhastighedstjenester osv.) og efter, om den pågældende tjeneste er rentabel eller ej. Det er derfor nødvendigt at finde frem til et smidigt koncept, som åbner mulighed for såvel konkurrence på basis af fri adgang som tildeling af kontrakter om offentlig service, som kan indbefatte enerettigheder til udførelse af visse tjenester.

Det foreslås derfor, at det generelle princip er, at der åbnes for konkurrence på grundlag af fri adgang, men således, at medlemsstaterne får mulighed for at begrænse denne adgang, såfremt de i nøje overensstemmelse med bestemmelserne i forordning nr. 1191/69 eller i den forordning, der erstatter den, opretter en kontrakt om offentlig service for en bestemt tjeneste under henvisning til, at den pågældende offentlige tjenestes økonomiske ligevægt er truet.

I praksis vil der være tre mulige situationer:

- to medlemsstater (eller to lokale myndigheder på hver sin side af en grænse) udformer og tildeler i fællesskab, i overensstemmelse med forordning nr. 1191/69, en kontrakt om offentlig service med henblik på en international tjeneste og fastsætter i denne kontrakt enerettigheder til udførelse af den berørte tjeneste

- to medlemsstater (eller to lokale myndigheder på hver sin side af en grænse) udformer og tildeler i fællesskab, i overensstemmelse med forordning nr. 1191/69, en kontrakt om offentlig service med henblik på en international tjeneste, uden enerettigheder eller med delvise enerettigheder

- tjenesten betragtes som åben for konkurrence på grundlag af fri adgang.

I alle tilfælde er det muligt, at den internationale tjeneste benytter en rute, på hvilken visse tjenester udføres på grundlag af en kontrakt om offentlig service på nationalt plan. På den fremtidige højhastighedsrute mellem Madrid og Perpignan ville det f.eks. være muligt at oprette en kontrakt om offentlig service mellem Madrid og Barcelona, som omfatter enerettigheder. Disse enerettigheder ville betyde, at ingen anden operatør kunne etablere en national tjeneste, der var begrænset til ruten Madrid-Barcelona. På den anden side kunne disse enerettigheder ikke forhindre en international operatør, der udførte en tjeneste mellem Perpignan og Madrid, i at lade passagerer stige af eller på i Barcelona, medmindre det påvises, at dette kunne påvirke den økonomiske ligevægt i den pågældende kontrakt om offentlig service.

Det skal ikke desto mindre understreges, at markederne for internationale tjenester og markederne for tjenester udført på grundlag af en kontrakt om offentlig service på nationalt niveau ikke er de samme. De tjenester, der udføres på grundlag af en kontrakt om offentlig service, er generelt regionale tjenester med hyppige stop, beregnet for passagerer, som rejser over en kort eller mellemlang strækning. Internationale tjenester har derimod ofte færre stop og er beregnet på et klientel, der rejser over en længere strækning.

Den foreslåede løsning for åbningen af markedet er afbalanceret, da den giver de nationale eller lokale myndigheder, som ønsker det, mulighed for i fællesskab at tildele kontrakter om offentlig service, samtidig med at den levner plads for nye initiativer og bevarer muligheden for cabotagekørsel, således at internationale tjenester kan udvikle sig på realistiske økonomiske vilkår.

For så vidt som der åbnes for adgangen til at udføre internationale tjenester, vil der på det tidspunkt, hvor der åbnes for denne adgang, ikke længere være noget grundlag for at opretholde den nuværende forpligtelse til at danne en international sammenslutning. Som det fremgår af Kommissionens afgørelse GVG/FS⁹, kan forpligtelsen til at danne en international sammenslutning i øvrigt udgøre en alvorlig hindring for adgangen til markedet. Det foreslås derfor at fjerne samtlige referencer til begrebet international sammenslutning den 1. januar 2010.

3. FORSLAGETS VIRKNINGER FOR INTERNATIONAL PERSONBEFORDRING

Andelen af international personbefordring med tog, anslået på basis af salget af internationale billetter, udgør ca. 10 % af jernbanevirksomhedernes omsætning vedrørende personbefordring¹⁰ (2,4 mia. EUR). Det drejer sig her om internationale strækninger, hvor hver passager passerer mindst én grænse.

Visse typer internationale jernbanetjenester er i øjeblikket truet af ophør på grund af kundeflugt. Særligt nattogene har med deres nuværende struktur problemer med rentabiliteten, selv om priserne generelt er høje. For at begrænse tabene har jernbanevirksomhederne for nyligt nedlagt flere af disse tjenester (f.eks. Bruxelles-Milano og Wien-Amsterdam).

Markedsandelen for den internationale trafik inklusive cabotagekørsel, dvs. befordring af passagerer, som rejser indenlands om bord på internationale tog, ville i bedste fald kunne

⁹ Sag COMP/37.685.

¹⁰ For de små lande er denne andel betydeligt større: Luxembourg 70%, Belgien 33%, Østrig 17%. Se vedlagte tabel.

anslås til 20 % af markedet, hvis man går ud fra (hvilket er et højt skøn), at en ud af to rejsende på de internationale tog udelukkende rejser indenlands.

Det drejer sig hovedsagelig om følgende tjenester:

- internationale højhastighedstjenester
- internationale tjenester med nattog og biltog, som i øjeblikket er i krise, men som kunne revitaliseres gennem miljøinitiativer, som gøres mulige på grund af åbningen af markedet
- lejlighedsvis og sæsonbetonede internationale tjenester, for hvilke der kunne udvikles nye handelsinitiativer.

Det skal bemærkes, at fordoblingen (fra 2 600 km i dag til 6 000 km i 2010) og sammenkoblingen af højhastighedsnettet senest i 2010 samt forbedringerne af interoperabiliteten antagelig vil åbne nye, meget betydelige, markeder for jernbanetransporten og give plads for nye handelsinitiativer.

Det meget kraftige konkurrencepres fra lavprislufftartselskaberne på ruterne mellem de store europæiske byer er en betydelig trussel for de internationale jernbaneforbindelser. Hvad dette angår, skal åbningen for konkurrence give jernbanetransporten mulighed for at udvikle nye initiativer og reducere omkostningerne, således at den kan tilbyde konkurrencedygtige internationale tjenester senest i 2010.

4. KOMMENTARER TIL DE ENKELTE ARTIKLER

Artikel 1

I denne artikel defineres ”international personbefordring”.

I artiklen fastsættes princippet om, at der senest den 1. januar 2010 åbnes for adgang til at udføre international personbefordring inklusive cabotage.

Følgelig udgår fra 1. januar 2010 referencerne til forpligtelsen til at danne en ”international sammenslutning” for at kunne få adgang til infrastrukturen.

Artiklen præciserer, at disse adgangsrettigheder kan begrænses for de ruter, for hvilke der er indgået en kontrakt om offentlig service i henhold til forordning nr. 1191/69. Det fremgår af artiklen, at denne begrænsning dog kun er mulig, hvis det påvises, at den er nødvendig for at opretholde den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig service.

Artikel 2

Denne artikel fastsætter, at Kommissionen inden den 31. december 2012 udarbejder en rapport om anvendelsen af de foregående bestemmelser.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner

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 Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner⁵ tog sigte på at lette tilpasningen af Fællesskabernes jernbaner til det indre markeds krav og øge deres effektivitet.
- (2) Kommissionen meddelte i sin hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"⁶, at den ville fortsætte gennemførelsen af det indre marked for jernbanetjenester ved at foreslå en åbning af markedet for international personbefordring.
- (3) I oktober 2003 vedtog Europa-Parlamentet et ændringsforslag, der gik ud på, at al personbefordring med jernbane, såvel national som international, blev åbnet for konkurrence pr. 1. januar 2008. Kommissionen meddelte ved denne lejlighed, at den ville fremsætte et specifikt forslag med afsæt i den gældende lovgivning om kontrakter om offentlig service, og at den samtidig ville foreslå foranstaltninger til beskyttelse af internationale passagerers rettigheder.
- (4) Den internationale jernbanetrafik er i øjeblikket præget af modsatrettede tendenser. På den ene side er der problemer med fjerntrafikken (nattog), og jernbanevirksomhederne

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

³ EUT C af , s. .

⁴ EUT C af , s. .

⁵ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

⁶ KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

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.

- (5) En liberalisering af markedet for international personbefordring ville ikke være mulig uden en detaljeret regulering af vilkårene for adgangen til infrastrukturen, betydelige forbedringer af interoperabiliteten og fastsættelse af strenge bestemmelser om jernbanesikkerhed på nationalt og europæisk plan. Alle disse elementer er nu på plads med gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder⁷, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering⁸ samt direktiv 2004/./EF⁹ om jernbanesikkerhed. Det skal sikres, at denne nye institutionelle ramme er fast og indarbejdet praksis på den foreslåede dato for liberaliseringen af markedet for international personbefordring. Det foreslås derfor at sigte mod 2010.
- (6) Antallet af non-stop-ruter er meget begrænset. På de strækninger, hvor toget standser undervejs, er det tvingende nødvendigt at give nye operatører tilladelse til at lade passagerer stige af og på undervejs for at sikre en realistisk rentabilitetstærskel for disse operationer og for ikke at stille potentielle konkurrenter ringere end de etablerede jernbanevirksomheder, som kan lade passagerer stige af og på undervejs.
- (7) 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 vandveje¹⁰ fastsætter, at medlemsstaterne og de lokale myndigheder kan tildele kontrakter om offentlig service. Disse kontrakter kan indbefatte enerettigheder for driften af visse ruter. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der er overensstemmelse mellem bestemmelserne i denne forordning og princippet om, at international personbefordring åbnes for konkurrence. Den 21. februar 2002 forelagde Kommissionen et ændret forslag¹¹ til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje, som skal erstatte forordning nr. 1191/69. Dette forslag tager bl.a. sigte på at indføre kontrolleret konkurrence for tildeling af kontrakter om offentlig service.

⁷ EFT L 175 af 15.3.2001, s. 26.

⁸ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

⁹ EUT L...

¹⁰ 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).

¹¹ KOM(2002) 107 af 21.2.2002, EFT C 151 E af 25.6.2002, s. 146-183.

- (8) Der bør foretages en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af en rapport fra Kommissionen, som skal forelægges to år efter liberaliseringen af markedet for international personbefordring.
- (9) Målene for den påtænkte foranstaltning, som tager sigte på at udvikle Fællesskabets jernbaner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da det er nødvendigt at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen 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 nærværende direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (10) Direktiv 91/440/EØF bør derfor ændres -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 91/440/EØF ændres således:

1) I artikel 3 udgår fjerde led.

2) I artikel 3 indsættes følgende led efter femte led:

« - international personbefordring: personbefordring, hvorved toget passerer grænsen til en medlemsstat mindst én gang; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskellige udgangs- og bestemmelsesstationer, forudsat at hver enkelt togvogn passerer mindst én grænse.»

3) I artikel 5, stk. 3, udgår første led.

4) I artikel 8, stk. 1, udgår udtrykket ”og de internationale sammenslutninger”.

5) I artikel 10 udgår stk. 1.

6) De i punkt 1), 3), 4) og 5) anførte bestemmelser gælder fra 1. januar 2010.

7) I artikel 10 indsættes som stk. 3a, 3b og 3c:

« 3a Jernbanevirksomheder, som er omfattet af artikel 2, får senest den 1. januar 2010 ret til adgang til infrastrukturen i samtlige medlemsstater med henblik på at drive international personbefordring. Under en international personbefordring har jernbanevirksomhederne ret til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

3b Medlemsstaterne kan begrænse den i stk. 3a fastsatte adgangsret på de strækninger mellem oprindelses- og bestemmelsesstedet, der er omfattet af en kontrakt om offentlig service i henhold til 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 dette er strengt nødvendigt af hensyn til opretholdelsen af den økonomiske ligevægt i den tjeneste, der er defineret i en kontrakt om offentlig service, og efter at det i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF¹² omhandlede tilsynsorgan har afgivet positiv udtalelse.

3c Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for, at de i stk. 3b omhandlede beslutninger er undergivet domstolskontrol.»

8) I artikel 14 indsættes følgende stykke:

«Senest den 31. december 2012 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Rådet om gennemførelsen af de i artikel 10, stk. 3a og 3b, fastsatte bestemmelser.»

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme nærværende direktiv senest den ¹³. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og nærværende direktiv.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til nærværende direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastlægger reglerne for denne henvisning.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

¹² EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

¹³ Atten måneder efter vedtagelsen af nærværende direktiv.