

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2007/58/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 oktober 2007

tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité (1),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's (2),

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien de gemeenschappelijke ontwerp tekst die op 31 juli 2007 door het Bemiddelingscomité is goedgekeurd (3),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (4) was erop gericht de aanpassing van de spoorwegen in de Gemeenschap aan de eisen van de interne markt te vergemakkelijken en de doeltreffendheid van de spoorwegen te vergroten.
- (2) Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van

spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (5) heeft betrekking op de beginselen en de procedures die moeten worden toegepast bij de vaststelling en de heffing van spoorweginfrastructuurrechten, en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit.

- (3) De Commissie had in haar witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” haar voorstellen kenbaar gemaakt de totstandbrenging van de interne markt voor spoorwegdiensten verder voortgang te doen vinden door voor te stellen de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten open te stellen.

- (4) Met deze richtlijn wordt de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor binnen de Gemeenschap beoogd. Zij heeft derhalve geen betrekking op spoorwegdiensten tussen een lidstaat en een derde land. De lidstaten moeten bovendien spoorwegdiensten in transitio door de Gemeenschap van de werkingssfeer van deze richtlijn kunnen uitsluiten.

- (5) De huidige situatie van de internationale spoorwegdiensten vertoont grote verschillen. Enerzijds ondervinden de langeafstandsdiensten (bv. nachttreinen) moeilijkheden en is een aantal daarvan onlangs door de spoorwegondernemingen opgeheven om de verliezen te beperken. Anderzijds heeft de markt voor internationale hogesnelheidsdiensten het verkeer sterk zien toenemen, en zal zij naar verwachting nog aanzienlijk groeien door de verdubbeling in omvang van het trans-Europese hogesnelheidsnet en de onderlinge koppeling daarvan in de periode tot 2010. In beide sectoren doet de concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen zich echter sterk gevoelen; het is dan ook van essentieel belang nieuwe initiatieven te stimuleren door concurrentie tussen spoorwegondernemingen te introduceren.

(1) PB C 221 van 8.9.2005, blz. 56.

(2) PB C 71 van 22.3.2005, blz. 26.

(3) Advies van het Europees Parlement van 28 september 2005 (PB C 227 E van 21.9.2006, blz. 460), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 24 juli 2006 (PB C 289 E van 28.11.2006, blz. 30), standpunt van het Europees Parlement van 18 januari 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 25 september 2007 en besluit van de Raad van 26 september 2007.

(4) PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/103/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344).

(5) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44). Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

- (6) De markt voor internationale passagiersvervoerdiensten zou niet kunnen worden opengesteld zonder dat een gedetailleerd regelgevingskader voor toegang tot de infrastructuur voorhanden is, significante vooruitgang op het gebied van interoperabiliteit wordt geboekt, en de veiligheid op het spoor op nationaal en Europees niveau in een strikte normatieve structuur wordt ingebed. Aan al deze voorwaarden is nu voldaan door de omzetting van de Richtlijn 2001/12/EG ⁽¹⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad, Richtlijn 2004/51/EG ⁽²⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad, Richtlijn 2001/13/EG ⁽³⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad, Richtlijn 2001/14/EG, alsook Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de veiligheid van de spoorwegen ⁽⁴⁾. Op de voor de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten voorgestelde datum moet er sprake zijn van een gevestigde en geconsolideerde praktijk met betrekking tot dit nieuwe regelgevingskader. Daar is een zekere tijd voor nodig. Daarom dient 1 januari 2010 de streefdatum voor het openstellen van de markt te zijn.
- (7) Het aantal spoorverbindingen zonder tussenstops is zeer beperkt. Voor de trajecten waarop tussenstops worden gemaakt, is het absoluut noodzakelijk nieuwkomers toe te staan onderweg passagiers te laten in- en uitstappen om een realistische economische levensvatbaarheid voor de exploitatie te waarborgen en te voorkomen dat potentiële concurrenten in een ongunstige positie komen te verkeren ten opzichte van gevestigde exploitanten die onderweg wel passagiers kunnen laten in- en uitstappen. Dit recht mag geen afbreuk doen aan communautaire en nationale regelgeving inzake het concurrentiebeleid.
- (8) De invoering van deze nieuwe open en internationale diensten met tussenstops mag niet leiden tot de openstelling van de markt voor binnenlandse passagiersvervoerdiensten, maar moet enkel gericht zijn op stops die het internationale traject ondersteunen. Derhalve moet de invoering ervan betrekking hebben op diensten die hoofdzakelijk zijn bedoeld om passagiers te vervoeren op een internationaal traject. Bij de bepaling of dat het hoofddoel van de dienst is, moet rekening worden gehouden met criteria zoals het aandeel van de omzet en van het volume dat gegenereerd wordt door het vervoer van hetzij binnenlandse, hetzij internationale passagiers, alsmede de lengte van de dienst. Dit dient te worden bepaald door de onderscheiden toezichthoudende instantie, op verzoek van de belanghebbende partijen.
- (9) Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg ⁽⁵⁾ voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden om openbaredienstcontracten te gunnen. In het kader van deze contracten kunnen exclusieve rechten op de exploitatie van bepaalde diensten worden verleend. Bijgevolg moet worden gezorgd voor de nodige samenhang tussen de bepalingen van deze verordening en het principe van openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor voor concurrentie.
- (10) De openstelling van internationale passagiersvervoerdiensten voor concurrentie, hetgeen ook het recht inhoudt passagiers op een internationaal traject te laten in- en uitstappen op tussengelegen stations, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, kan gevolgen hebben voor de organisatie en de financiering van passagiersvervoerdiensten per spoor die worden verricht uit hoofde van een openbaredienstcontract. De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om dit recht op toegang tot de markt te beperken wanneer het economische evenwicht van deze openbaredienstcontracten door dit recht in het gedrang komt, en wanneer daartoe door de in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toezichthoudende instantie(s) toestemming is gegeven op basis van een objectieve economische analyse, in aansluiting op een verzoek van de bevoegde autoriteiten die het openbaredienstcontract hebben gegund.
- (11) Sommige lidstaten hebben al maatregelen genomen om de markt voor passagiersvervoerdiensten per spoor open te stellen door transparante openbare aanbestedingen voor het verlenen van een aantal van dergelijke diensten. Deze lidstaten dienen niet verplicht te worden volledig vrije toegang tot internationale passagiersvervoerdiensten te verlenen, aangezien bij zo'n aanbesteding voor het recht om bepaalde spoorwegtrajecten te gebruiken, de marktwaarde van de exploitatie van die diensten reeds voldoende is bewezen.
- (12) Bij de beoordeling van de vraag of het economische evenwicht van het openbaredienstcontract eventueel in het gedrang komt, moet rekening worden gehouden met vooraf vastgestelde criteria zoals het effect op de rendabiliteit van diensten die in een openbaredienstcontract zijn vervat, met inbegrip van het effect op de nettokosten voor de bevoegde overheidsinstantie die het openbaredienstcontract heeft gegund, het reizigersaanbod, de tarifiering van vervoerbewijzen, kaartverkoop, plaats en aantal van de stops aan weerszijden van de grens, alsmede de dienstregeling en de frequentie van de voorgestelde nieuwe dienst. Met inachtneming van een dergelijke beoordeling en het besluit van de toezichthoudende instantie(s) kunnen de lidstaten het recht op toegang voor de gevraagde internationale passagiersvervoerdienst toestaan, wijzigen of weigeren, met inbegrip van het opleggen van een heffing aan de exploitant van een nieuwe internationale passagiersvervoerdienst, zulks in overeenstemming met de economische analyse en overeenkomstig het Gemeenschapsrecht en de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie.

⁽¹⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 58.

⁽³⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

⁽⁴⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

⁽⁵⁾ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.

- (13) Om een bijdrage te leveren aan de exploitatie van passagiersvervoerdiensten op trajecten waarmee voldaan wordt aan een openbaredienstverplichting moeten de lidstaten de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor deze diensten toestemming kunnen geven een heffing op te leggen voor passagiersvervoerdiensten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteiten vallen. Deze heffing draagt bij tot de financiering van openbaredienstverplichtingen vervat in openbaredienstcontracten die overeenkomstig het Gemeenschapsrecht zijn gegund. De heffing dient te worden opgelegd overeenkomstig het Gemeenschapsrecht en met name overeenkomstig de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid.
- (14) Deze instantie moet op zodanige wijze te werk gaan dat belangenverstrengeling of enige betrokkenheid bij de gunning van het openbaredienstcontract ter zake vermeden wordt; met name mag de onafhankelijke werking niet in het gedrang komen als deze instantie om organisatorische of juridische redenen nauwe banden heeft met de bevoegde autoriteit die betrokken is bij de gunning van het openbaredienstcontract ter zake. De bevoegdheid van de toezichthoudende instantie dient te worden verruimd om de beoordeling van het doel van een internationale dienst en, in voorkomend geval, de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbaredienstcontracten mogelijk te maken.
- (15) Met deze richtlijn wordt een nieuwe fase in de openstelling van de spoorwegmarkt ingeluid. Sommige lidstaten hebben de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten in hun land al opengesteld. In dat verband mag deze richtlijn niet worden opgevat als een verplichting voor die lidstaten om vóór 1 januari 2010 een recht op toegang te verlenen aan spoorwegondernemingen met een vergunning van een lidstaat waar soortgelijke rechten niet worden verleend.
- (16) Om investeringen in diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructures, zoals hogesnelheidsspoorlijnen, aan te moedigen, moeten aanvragers in staat zijn te plannen en rechtszekerheid eisen die de ermee gepaard gaande omvangrijke investeringen op lange termijn weergeeft. Daarom moet het voor dergelijke ondernemingen mogelijk zijn normaal kaderovereenkomsten met een looptijd van maximaal vijftien jaar te sluiten.
- (17) De nationale toezichthoudende instanties moeten op grond van artikel 31 van Richtlijn 2001/14/EG informatie uitwisselen en, wanneer dit in afzonderlijke gevallen nodig is, de beginselen en praktijken coördineren die zij hantieren om te beoordelen of het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang is. Zij moeten geleidelijk op basis van hun ervaringen richtsnoeren opstellen.
- (18) De toepassing van deze richtlijn moet worden beoordeeld op basis van een verslag dat twee jaar na de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten door de Commissie moet worden ingediend. Dit verslag dient ook de marktontwikkeling, inclusief de stand van de voorbereidingen voor de verdere openstelling van de spoorwegmarkt voor passagiersvervoerdiensten te beoordelen. In dit verslag dient de Commissie tevens de verschillende organisatiemodellen voor deze markt te analyseren evenals de gevolgen van deze richtlijn voor openbaredienstcontracten en de financiering ervan. Daarbij dient de Commissie ook de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en de intrinsieke verschillen tussen de lidstaten (dichtheid van de netwerken, aantal passagiers, gemiddelde reisafstand) in acht te nemen. In haar verslag dient de Commissie waar nodig aanvullende maatregelen voor te stellen om die openstelling te bevorderen en de effecten van zulke maatregelen te beoordelen.
- (19) De voor de uitvoering van Richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (20) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven de bijlagen bij die richtlijnen aan te passen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van die richtlijnen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (21) Voor een lidstaat die niet over een spoorwegnet beschikt en hier in de onmiddellijke toekomst evenmin plannen voor heeft, zou de omzetting en uitvoering van Richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG een onevenredige en zinloze verplichting vormen. Derhalve moet een dergelijke lidstaat, zolang hij geen spoorwegnet heeft, vrijgesteld worden van de verplichting om deze richtlijnen om te zetten en uit te voeren.
- (22) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, door de lidstaten niet voldoende kan worden verwezenlijkt, gezien de noodzaak om billijke en niet-discriminerende voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur te garanderen en rekening te houden met de evidente internationale dimensie van de wijze waarop belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten functioneren, en derhalve, gezien de noodzaak van een gecoördineerde transnationale actie, beter op communautair niveau kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel de nodige maatregelen treffen. Overeenkomstig het in dat artikel beschreven evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (23) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽²⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

- (24) Daarom moeten Richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EEG dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 91/440/EEG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Aan artikel 2 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. De lidstaten kunnen een spoorwegdienst die in transit door de Gemeenschap wordt verricht en die buiten het grondgebied van de Gemeenschap begint en eindigt, uitsluiten van de werkingssfeer van deze richtlijn.”

- 2) In artikel 3 wordt het vierde streepje geschrapt.

- 3) In artikel 3 wordt na het vijfde streepje het volgende streepje ingevoegd:

„— „internationale passagiersvervoerdienst”: een passagiersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat oversteeft en die in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens oversteken.”

- 4) In artikel 3 wordt na het zesde streepje het volgende streepje ingevoegd:

„— „transito”: de doortocht op het grondgebied van de Gemeenschap zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder passagiers op het grondgebied van de Gemeenschap te laten in- of uitstappen.”

- 5) In artikel 5, lid 3, wordt het eerste streepje geschrapt.

- 6) In artikel 8, eerste alinea, worden de woorden „en de internationale samenwerkingsverbanden” geschrapt.

- 7) In artikel 10 wordt lid 1 geschrapt.

- 8) In artikel 10 worden de volgende leden ingevoegd:

„3 bis. De spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen uiterlijk op 1 januari 2010 recht op toegang tot de infrastructuur van alle lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale passagiersvervoerdiensten. Bij een internationale passagiersvervoerdienst hebben de spoorwegondernemingen het recht op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en ze te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen.

Het recht van toegang tot de infrastructuur van de lidstaten waar het aandeel van het internationale passagiersvervoer per spoor groter is dan de helft van de omzet in het reizigerssegment van de spoorwegondernemingen in die lidstaat, wordt uiterlijk op 1 januari 2012 verleend.

Of het hoofddoel van de dienst is, passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, wordt door de in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toezichthoudende instantie(s) bepaald, naar aanleiding van een verzoek van de bevoegde autoriteit(en) en/of de belanghebbende spoorwegondernemingen.

3 ter. De lidstaten kunnen het in lid 3 bis omschreven toegangsrecht beperken op verbindingen tussen een vertrekpunt en een bestemming waarvoor een of meer openbare dienstcontracten overeenkomstig de geldende communautaire wetgeving zijn gesloten. Deze beperking mag niet tot gevolg hebben dat het recht op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en ze te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, wordt beperkt, behalve wanneer de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van een openbare dienstcontract in het gedrang zou brengen.

Of het economisch evenwicht al dan niet in het gedrang komt wordt door de in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toezichthoudende instantie(s) bepaald op basis van een objectieve economische analyse aan de hand van vooraf vastgestelde criteria, op verzoek van:

- de bevoegde autoriteit(en) die het openbare dienstcontract heeft/hebben gegend,
- iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van dit artikel te beperken,
- de infrastructuurbeheerder, of
- de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.

De bevoegde autoriteiten en de spoorwegondernemingen die de openbare diensten verrichten, delen aan de bevoegde toezichthoudende instantie de informatie mee die redelijkerwijs nodig is om tot een besluit te komen. De toezichthoudende instantie onderzoekt de verstrekte informatie en pleegt daarbij, indien nodig, overleg met alle betrokken partijen; binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn, en in ieder geval binnen twee maanden na ontvangst van alle relevante informatie, stelt zij de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit. De toezichthoudende instantie deelt de gronden voor haar besluit mee en vermeldt de termijn waarbinnen, en de voorwaarden waaronder,

- de ter zake bevoegde autoriteit(en),
- de infrastructuurbeheerder,

- de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert, of
- de spoorwegonderneming die toegang wenst

om een heroverweging van het besluit kunnen verzoeken.

3 quater. De lidstaten kunnen tevens het recht passagiers te laten in- en uitstappen op stations in dezelfde lidstaat op het traject van een internationale passagiersvervoerdienst beperken wanneer een exclusief recht voor het vervoer van passagiers tussen deze stations is toegekend uit hoofde van een concessiecontract dat vóór 4 december 2007 is gegund op basis van een eerlijke op concurrentie stoelende aanbestedingsprocedure en overeenkomstig de toepasselijke beginselen van het communautaire recht. Deze beperking kan gelden gedurende de oorspronkelijke duur van het contract, of 15 jaar, naargelang welk tijdsbestek het kortst is.

3 quinquies. De bepalingen van deze richtlijn verplichten een lidstaat niet om tot 1 januari 2010 het in lid 3 bis bedoelde recht op toegang te verlenen aan spoorwegondernemingen en de direct of indirect onder hun zeggenschap staande dochterondernemingen met een vergunning van een lidstaat waar soortgelijke toegangsrechten niet worden verleend.

3 sexties. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in leden 3 ter, 3 quater en 3 quinquies bedoelde beslissingen rechterlijk kunnen worden getoetst.

3 septies. Onverminderd lid 3 ter, kunnen de lidstaten, onder de in dit artikel bepaalde voorwaarden, de voor het spoorwegvervoer van passagiers bevoegde autoriteit toestaan een heffing op te leggen aan spoorwegondernemingen die passagiersvervoerdiensten verzorgen, voor de exploitatie van die onder de rechtsbevoegdheid van deze autoriteit vallende trajecten die tussen twee stations in die lidstaat worden geëxploiteerd.

In dat geval worden spoorwegondernemingen die binnenlandse of internationale passagiersvervoerdiensten over het spoor verzorgen aan dezelfde heffing voor de exploitatie van die trajecten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteit vallen, onderworpen.

De heffing is bedoeld om deze autoriteit te compenseren voor openbaredienstverplichtingen vervat in openbaredienstcontracten die overeenkomstig het Gemeenschapsrecht zijn gegund. De opbrengst uit zulke heffing en betaald als compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om het geheel of een deel van de kosten van de desbetreffende openbaredienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, te dekken.

De heffing wordt opgelegd in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht, en neemt met name de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid, in het bijzonder tussen de gemiddelde prijs van de dienst aan de passagier en de hoogte van de heffing, in acht. Het totaal

van de volgens dit lid opgelegde heffingen mag de economische levensvatbaarheid van de passagiersvervoerdienst over het spoor waarvoor zij worden opgelegd, niet in gevaar brengen.

De betrokken autoriteiten houden de nodige gegevens bij om ervoor te zorgen dat de oorsprong van de heffingen en het gebruik dat ervan wordt gemaakt, kan worden achterhaald. De lidstaten verschaffen de Commissie deze informatie.”.

9) Artikel 10, lid 8, wordt vervangen door:

„8. Uiterlijk op 1 januari 2009 legt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag voor over de uitvoering van deze richtlijn.

In dit verslag wordt ingegaan op:

- de uitvoering van deze richtlijn in de lidstaten, met name haar gevolgen in de lidstaten bedoeld in lid 3 bis, tweede alinea, en de doeltreffende werking van de verschillende betrokken organen;
- de marktontwikkeling, met name internationale vervoerstanden, de activiteiten en het marktaandeel van alle actoren op de markt, met inbegrip van nieuwe marktdeelnemers.”.

10) Aan artikel 10 wordt het volgende lid toegevoegd:

„9. Uiterlijk op 31 december 2012 dient de Commissie bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de uitvoering van het bepaalde in artikel 10, leden 3 bis tot en met 3 septies.

De toepassing van deze richtlijn wordt geëvalueerd op grond van een verslag dat door de Commissie wordt voorgesteld binnen de twee jaar na datum van openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten.

Dit verslag beoordeelt ook de marktontwikkeling, inclusief de stand van de voorbereidingen voor de verdere openstelling van de spoorwegmarkt. In dit verslag analyseert de Commissie tevens de verschillende organisatiemodellen voor deze markt evenals de gevolgen van deze richtlijn voor openbaredienstcontracten en de financiering ervan. Daarbij neemt de Commissie ook de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg (*) en de intrinsieke verschillen tussen de lidstaten (dichtheid van de netwerken, aantal passagiers, gemiddelde reisafstand) in acht. In haar verslag stelt de Commissie waar nodig aanvullende maatregelen voor om die openstelling te bevorderen en de effecten van zulke maatregelen te beoordelen.

(*) PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.”.

11) Artikel 11, lid 2 wordt vervangen door:

„2. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aangaande de aanpassing van de bijlagen beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 11 bis, lid 3.”.

12) Artikel 11 bis, lid 3 wordt vervangen door:

„3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4 en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.”.

13) Aan artikel 15 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„De verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze landen niet beschikken over een spoorwegnet op hun grondgebied.”.

Artikel 2

Richtlijn 2001/14/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Aan artikel 1, lid 3, wordt het volgende punt toegevoegd:

„e) vervoersactiviteiten in de vorm van spoorwegdiensten die in transitio door de Gemeenschap worden verricht.”.

2) Aan artikel 2 wordt het volgende punt toegevoegd:

„n) „transito”: de doortocht op het grondgebied van de Gemeenschap zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder passagiers op het grondgebied van de Gemeenschap te laten in- of uitstappen.”.

3) Aan artikel 13 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale passagiersvervoerdienst als bedoeld in artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daarvan in kennis. Om de beoordeling mogelijk te maken van het doel van de internationale dienst om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, alsmede van de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbare dienstcontracten, zorgen de toezichthoudende instanties ervoor dat elke bevoegde autoriteit die een in een openbare dienstcontract omschreven passagiersvervoerdienst over het spoor heeft gegund, iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 10, lid 3 ter, van Richtlijn 91/440/EEG te beperken en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale passagiersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.”;

4) Artikel 17, lid 5, wordt vervangen door:

„5. Kaderovereenkomsten hebben in beginsel een looptijd van vijf jaar, en kunnen worden verlengd met periodes die gelijk zijn aan hun oorspronkelijke looptijd. De infrastructuurbeheerder kan in specifieke gevallen met een kortere of langere looptijd instemmen. Een looptijd van meer

dan vijf jaar moet worden gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's.

5 bis. Voor door de aanvrager naar behoren gemotiveerde diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van in artikel 24 bedoelde gespecialiseerde infrastructuur die een aanzienlijke en langdurige investering vereist, kan de looptijd van de kaderovereenkomst 15 jaar bedragen. Een looptijd van meer dan 15 jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, en met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, vooral in combinatie met contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

In dit geval kan de aanvrager verzoeken dat de capaciteitskenmerken — waaronder de frequentie, het volume en de kwaliteit van spoorwegtrajecten — die aan de aanvrager voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld, gedetailleerd worden omschreven. De infrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de in artikel 27 bedoelde drempelwaarde.

Vanaf 1 januari 2010 kan een eerste kaderovereenkomst voor een periode van 5 jaar worden opgesteld, die eenmaal met 5 jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door de aanvragers die voor 1 januari 2010 diensten exploiteren, teneinde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. De in artikel 30 bedoelde toezichthoudende instantie is bevoegd voor het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van zo'n overeenkomst.”.

5) Aan artikel 30, lid 1, wordt vóór de laatste zin de volgende zin toegevoegd:

„Voorts is zij voor haar werking onafhankelijk van alle bevoegde autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van een openbare dienstcontract.”.

6) Artikel 34, lid 3 wordt vervangen door:

„3. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen en betrekking hebben op de aanpassing van de bijlagen hierbij, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 35, lid 3.”.

7) Artikel 35, lid 3 wordt vervangen door:

„3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4 en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.”.

8) Aan artikel 38 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„De verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze landen niet beschikken over een spoorwegnet op hun grondgebied.”.

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 4 juni 2009 aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onverwijld de tekst daarvan toekomen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

3. Het bepaalde in artikel 1, punten 2, 5, 6 en 7, is van toepassing met ingang van 1 januari 2010.

Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 oktober 2007.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad
De voorzitter
M. LOBO ANTUNES