

DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2007/58/EB

2007 m. spalio 23 d.

iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojamą geležinkelių infrastruktūrą ėmimo

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, atsižvelgdami į 2007 m. liepos 31 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą ⁽³⁾,

kadangi:

(1) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽⁴⁾ buvo parengta siekiant padėti pritaikyti Bendrijos geležinkelių prie vienos bendros rinkos reikalavimų ir padidinti jų veiksmingumą.

(2) 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros

pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojamą geležinkelių infrastruktūrą ėmimo ⁽⁵⁾ reglamentuoja principus ir procedūras, kurie turi būti taikomi nustatant ir imant geležinkelių infrastruktūros mokesčius bei paskirstant geležinkelių infrastruktūros pajėgumus.

(3) Baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010 metams: laikas apsispręsti“ Komisija pareiškė ketinanti toliau plėtoti geležinkelių paslaugų vidaus rinką siūlydama atverti tarptautinių keleivių vežimo paslaugų rinką.

(4) Šios direktyvos tikslas – spręsti tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkos Bendrijos viduje atvėrimo klausimus, todėl ji neturėtų reglamentuoti paslaugų teikimo tarp valstybės narės ir trečiosios šalies. Be to, valstybės narės turėtų galėti netaikyti šios direktyvos tranzito per Bendriją paslaugoms.

(5) Šiuo metu padėtis tarptautinių geležinkelių paslaugų srityje labai prieštaringa. Tolimojo susisiekimo paslaugų srityje (pavyzdžiui, naktinių traukinių atveju) susiduriama su sunkumais, ir siekiamos apriboti nuostolius šias paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės pastaruoju metu nutraukė keleto jų teikimą. Kita vertus, tarptautinių greitųjų traukinių paslaugų rinkoje vežimo apimtys smarkiai išaugo, ir rinka toliau sparčiai plėsis iki 2010 m. padvigubindama savo apimtį ir tarpusavyje sujungdama transeuropinį greitųjų traukinių tinklą. Nepaisant to, pigių skrydžių avialinijos daro didelį konkurencinį spaudimą. Todėl būtina remti naujas iniciatyvas skatinant konkurenciją tarp geležinkelio įmonių.

⁽¹⁾ OL C 221, 2005 9 8, p. 56.⁽²⁾ OL C 71, 2005 3 22, p. 26.⁽³⁾ 2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 227 E, 2006 9 21, p. 460.), 2006 m. liepos 24 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 289 E, 2006 11 28, p. 30). 2007 m. sausio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). 2007 m. rugsėjo 25 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija ir 2007 m. rugsėjo 26 d. Tarybos sprendimas.⁽⁴⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/103/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 344).⁽⁵⁾ OL L 75, 2001 3 15, p. 29. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/49/EB (OL L 164, 2004 4 30, p. 44); pataisyta OL L 220, 2004 6 21, p. 16.

- (6) Atverti tarptautinių keleivių vežimo paslaugų rinką nebūtų įmanoma nenumatant išsamių nuostatų dėl prieigos prie infrastruktūros, nedarant esminės pažangos sistemų sąveikos srityje ir nenustatant griežtos geležinkelių saugos sistemos nacionaliniu ir Europos lygiu. Visos šios nuostatos jau įdiegtos į nacionalinę teisę perkėlus 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/12/EB⁽¹⁾, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB, 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/51/EB⁽²⁾, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB, 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/13/EB⁽³⁾, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB, Direktyvą 2001/14/EB ir 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos geležinkeliuose⁽⁴⁾. Nauja reguliavimo sistema turi būti grindžiama nustatyta konsoliduota praktika iki pasiūlytos datos atveriant rinką tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms. Tai pareikalaua šiek tiek laiko. Dėl šios priežasties galutinė data rinkai atverti turėtų būti 2010 m. sausio 1 d.
- (7) Geležinkelio paslaugų be tarpinių sustojimų skaičius yra labai ribotas. Kelionių su tarpiniais sustojimais atveju labai svarbu naujiems rinkos dalyviams sudaryti sąlygas įlaipinti ir išlaipinti keleivius viso maršruto metu, siekiant užtikrinti, kad tokia veikla turėtų realią galimybę būti ekonomiškai perspektyvi ir galimiems konkurentams nebūtų sudaryta nepalanki situacija lyginant su veiklą jau vykdančiais ūkio subjektais, turinčiais teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius viso maršruto metu. Ši teisė turėtų nepažeisti Bendrijos ir nacionalinės teisės aktų, susijusių su konkurencijos politika.
- (8) Naujų laisvos prieigos tarptautinių paslaugų su tarpiniais sustojimais įdiegimas neturėtų būti naudojamas atveriant keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų rinką, o pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas papildomiems tarptautinių maršrutų sustojimams. Dėl to jų įdiegimas turėtų būti susijęs su paslaugomis, kurių pagrindinis tikslas – vežti tarptautiniu maršrutu vykstančius keleivius. Nustatant, koks yra paslaugos pagrindinis tikslas, turėtų būti atsižvelgiama į tokius kriterijus kaip apyvartos ir apimties vežant vidaus arba tarptautinius keleivius ir paslaugos trukmės santykis. Suinteresuotos šalies prašymu tai turėtų nustatyti atitinkama nacionalinė reguliavimo institucija.
- (9) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 dėl viešųjų keleivių vežimo geležinkeliu ir keliu paslaugų⁽⁵⁾, valstybės narės ir vietos valdžios institucijoms suteikiama teisė sudaryti viešųjų paslaugų sutartis. Šiose sutartyse gali būti numatytos išimtinės teisės teikti tam tikras paslaugas. Todėl reikia užtikrinti, kad to reglamento nuostatos atitiktų tarptautinių keleivių vežimo paslaugų rinkos atvėrimo konkurencijai principą.
- (10) Tarptautinių keleivių vežimo paslaugų, įskaitant teisę įlaipinti keleivius bet kurioje stotyje, esančioje tarptautinės paslaugos maršrute ir juos išlaipinti kitoje stotyje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis, rinkos atvėrimas konkurencijai gali turėti įtakos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybės narės turėtų turėti galimybę apriboti rinkos prieigos teisę, jei dėl šios teisės iškiltų pavojus šių viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai ir jei, remdamasi objektyvia ekonomine analize, kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį, prašymu tam pritaria atitinkama Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija.
- (11) Kai kurios valstybės narės jau pasistūmėjo į priekį atverdamos savo keleivių vežimo geležinkeliais rinkas – sudarydamos sąlygas skaidriems, atviriems konkurenciją užtikrinantiems konkursams kai kurių tokių paslaugų teikimui. Jos neturėtų visiškai atverti rinkos tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms, kadangi tokia konkurencija dėl teisės naudoti kai kuriuos geležinkelių maršrutus pakankamai patikrino tokių paslaugų teikimo rinkos vertę.
- (12) Vertinant, ar galėtų iškilti pavojus viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai, reikėtų atsižvelgti į iš anksto nustatytus kriterijus, pavyzdžiui, poveikį paslaugų, įtrauktų į viešųjų paslaugų sutartį, pelningumui, tame tarpe poveikį sutartį sudariusios kompetetingos valdžios institucijos grynosioms išlaidoms, keleivinio transporto paklausą, bilietų kainodarą, bilietų pardavimo tvarką, stočių abejose sienos pusėse vietą ir skaičių bei siūlomoms naujos paslaugos tvarkaraštį ir dažnumą. Valstybės narės, atsižvelgdamos į tokį įvertinimą ir atitinkamos reguliavimo institucijos sprendimą, gali suteikti, pakeisti arba atsisakyti suteikti prieigos teisę norimoms teikti tarptautinio keleivių vežimo paslaugoms, įskaitant mokesčių iš naują tarptautinio keleivių vežimo paslaugą teikiančio ūkio subjekto ėmimą, atsižvelgiant į ekonominę analizę ir laikantis Bendrijos teisės bei lygybės ir nediskriminavimo principų.

(1) OL L 75, 2001 3 15, p. 1.

(2) OL L 164, 2004 4 30, p. 164; pataisyta OL L 220, 2004 6 21, p. 58.

(3) OL L 75, 2001 3 15, p. 26.

(4) OL L 164, 2004 4 30, p. 44; pataisyta OL L 220, 2004 6 21, p. 16.

(5) Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 1.

- (13) Siekiant padėti teikti keleivių vežimo paslaugas maršrutais, kuriais teikiamos privalomosios viešosios paslaugos, tikslinga leisti valstybėms narėms leisti už šias paslaugas atsakingoms institucijoms imti mokestį už šių institucijų jurisdikcijai priklausančias keleivių vežimo paslaugas. Toks mokestis turėtų prisidėti prie viešųjų paslaugų išpareigojimų, nustatytų pagal Bendrijos teisę sudarytose viešųjų paslaugų sutartyse, finansavimo. Jis turėtų būti nustatytas pagal Bendrijos teisę, visų pirma laikantis sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principų.
- (14) Reguliavimo institucija turėtų veikti vengdama interesų konflikto ir galimo dalyvavimo svarstomos viešųjų paslaugų sutarties sudaryme. Visų pirma, jei ji organizaciniais ar teisiniais tikslais yra glaudžiai susijusi su kompetentinga valdžios institucija, dalyvaujančia svarstomos viešųjų paslaugų sutarties sudaryme, turėtų būti užtikrintas jos veiklos nepriklausomumas. Reguliavimo institucijos kompetencija turėtų būti išplėsta, kad būtų galima įvertinti tarptautinės paslaugos tikslą ir tam tikrais atvejais potencialų ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims
- (15) Ši direktyva apima tolesnį geležinkelių rinkos atvėrimo etapą. Kai kurios valstybės narės jau atvėrė tarptautinio keleivių vežimo paslaugų rinkas savo teritorijoje. Atsižvelgiant į tai, ši direktyva neturėtų būti suprantama kaip nustatanti toms valstybėms narėms pareigą iki 2010 m. sausio 1 d. suteikti prieigos teisę geležinkelio įmonėms, licencijuotoms valstybėje narėje, kurioje panašios teisės nėra suteiktos.
- (16) Siekiant paskatinti investicijas į paslaugas, susijusias su specialiosios infrastruktūros, pavyzdžiui, greitųjų traukinių linijų, naudojimu, pareiškėjams turi būti įmanoma planuoti ir reikalauti teisinio tikrumo, atitinkančio dideles ilgalaikes investicijas. Taigi reikėtų, kad šios įmonės sudarytų pagrindų susitarimus, kurių terminas būtų iki 15 metų.
- (17) Remdamosi Direktyvos 2001/14/EB 31 straipsniu, nacionalinės reguliavimo institucijos turėtų keisti informacija ir prireikus atskirais atvejais koordinuoti vertinimo, ar yra iškilęs pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, principus bei praktiką. Palaipsniui jos turėtų parengti savo patirtimi pagrįstas gaires.
- (18) Šios direktyvos taikymas turėtų būti įvertintas remiantis ataskaita, kurią Komisija turės pateikti praėjus dvejais metams nuo tarptautinio keleivių vežimo paslaugų rinkos atvėrimo. Šioje ataskaitoje taip pat turėtų būti įvertintas rinkos vystymasis, įskaitant pasirošimą tolesniam keleivių vežimo geležinkelių rinkos atvėrimui. Šioje ataskaitoje Komisija taip pat turėtų išanalizuoti skirtingus šios rinkos organizavimo modelius ir šios direktyvos įtaką viešųjų paslaugų sutartims ir jų finansavimui. Tai darydama, Komisija turėtų atsižvelgti į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 ir į vidinius skirtumus tarp valstybių narių (tinklų tankumą, keleivių skaičių, vidutinį kelionės atstumą). Šioje ataskaitoje Komisija, jei reikia, taip pat turėtų pasiūlyti papildomas priemones, kuriomis galima būtų palengvinti šį atvėrimą, ir turėtų įvertinti bet kurios iš šių priemonių poveikį.
- (19) Direktyvomis 91/440/EEB ir 2001/14/EB įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtose pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatanti Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (20) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus pritaikyti priedus prie tų direktyvų. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos iš dalies pakeisti neesmines tų direktyvų nuostatas, jos turi būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (21) Valstybei narei, kurioje nėra geležinkelių sistemos ir artimiausiu metu nenumatoma jos sukurti, pareiga į nacionalinę teisę perkelti ir įgyvendinti Direktyvas 91/440/EEB ir 2001/14/EB būtų neproporcinga ir betikslė. Todėl tokioms valstybėms narėms, kol jose nebus geležinkelių sistemos, turėtų būti netaikoma pareiga šias direktyvas perkelti į nacionalinę teisę ir jas įgyvendinti.
- (22) Kadangi šios direktyvos tikslo, būtent Bendrijos geležinkelių plėtos, valstybės narės negali deramai pasiekti, atsižvelgiant į poreikį užtikrinti sąžiningas ir nediskriminuojančias prieigos prie infrastruktūros sąlygas ir akivaizdžiai tarptautinį svarbių geležinkelio tinklų dalių veikimo pobūdį bei atsižvelgiant į poreikį suderinti tarptautinius veiksmus, to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti.
- (23) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisės aktų leidybos ⁽²⁾ 34 punktą valstybės narės skatinamos jų pačių ir Bendrijos interesų labai parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitiktį, ir viešai jas paskelbti.

(1) OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

(2) OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

- (24) Todėl Direktyva 91/440/EEB ir Direktyva 2001/14/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 91/440/EEB iš dalies keičiama taip:

- 1) 2 straipsnis papildomas šia dalimi:

„4. Valstybės narės gali netaikyti šios direktyvos bet kokiai tranzito per Bendrijos teritoriją geležinkelio paslaugai, kuri pradeda ir baigiama teikti už Bendrijos teritorijos ribų.“;

- 2) 3 straipsnio ketvirta įtrauka išbraukiama;

- 3) 3 straipsnyje po penktos įtraukos įterpiama ši įtrauka:

„— tarptautinė keleivių vežimo paslauga – keleivių vežimo paslauga, kai traukinys kerta bent vieną valstybės narės sieną ir kurios pagrindinis tikslas yra vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse; traukinys gali būti performuotas, o įvairios jo dalys gali būti pradėjusios maršrutą skirtingose vietose ir vykti į skirtingas paskirties vietas, tačiau tik tuo atveju, jei visi vagonai kerta mažiausiai vieną sieną“;

- 4) 3 straipsnyje po šeštos įtraukos įterpiama ši įtrauka:

„— tranzitas – tai Bendrijos teritorijos kirtimas, kuris vykdomas nepakraunant ar neiškraunant krovinių ir (arba) neįlaipinant bei neišlaipinant keleivių Bendrijos teritorijoje.“;

- 5) 5 straipsnio 3 dalies pirmą įtrauką išbraukiama;

- 6) 8 straipsnio 1 dalyje išbraukiami žodžiai „ir tarptautinės grupės“;

- 7) 10 straipsnio 1 dalis išbraukiama;

- 8) 10 straipsnyje įterpiamos šios dalys:

„3a. Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį, iki 2010 m. sausio 1 d. suteikiama priegios prie infrastruktūros visose valstybėse narėse teisė, kad jos galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo geležinkeliu paslaugas. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautines keleivių vežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautiniame maršrute esančioje stotyje bei išlaipinti kitoje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.

Priegios prie valstybių narių, kuriose tarptautinis keleivių vežimas traukiniais sudaro daugiau nei pusę geležinkelio įmonių keleivių vežimo apyvartos toje valstybėje narėje, infrastruktūros teisė suteikiama iki 2012 m. sausio 1 d.

Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija arba institucijos atitinkamų kompetentingų valdžios institucijų ir (arba) suinteresuotų geležinkelio įmonių prašymu nustato, ar paslaugos pagrindinis tikslas yra vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse.

3b. Valstybės narės gali apriboti 3a dalyje apibrėžtą priegios teisę paslaugoms tarp išvykimo vietos ir paskirties vietos, kurioms taikoma viena ar kelios viešųjų paslaugų sutartys, atitinkančios galiojančius Bendrijos teisės aktus. Tokiais apribojimais negali būti ribojama teisė įlaipinti keleivius bet kurioje stotyje, esančioje tarptautinės paslaugos maršrute, ir juos išlaipinti kitoje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis, išskyrus atvejus, kai dėl pasinaudojimo šia teise iškiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

Tai, ar iškiltų pavojus ekonominei pusiausvyrai, sprendžia atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, nurodytos Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje, remdamosi objektyvia ekonomine analize ir iš anksto nustatytais kriterijais, gavusios prašymą iš:

- kompetingos valdžios institucijos arba kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį,
- kitų suinteresuotų kompetentingų institucijų, turinčių teisę apriboti priegią pagal šį straipsnį,
- infrastruktūros valdytojo, arba
- geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį.

Kompetingos institucijos ir geležinkelio įmonės, teikiančios viešąsias paslaugas, pateikia atitinkamai reguliavimo institucijai ar institucijoms informaciją, kurios pagrįstai reikalaujama sprendimui priimti. Reguliavimo institucija apsvaisto pateiktą informaciją, prireikus konsultuodamasi su visomis atitinkamomis šalimis, ir informuoja atitinkamas šalis apie savo pagrįstą sprendimą per iš anksto nustatytą, pagrįstą laikotarpį ir bet koku atveju ne vėliau kaip praėjus dviems mėnesiams nuo visos atitinkamos informacijos gavimo. Reguliavimo institucija pateikia savo sprendimo pagrindimą ir nurodo laikotarpį ir sąlygas, kurių laikydamasi

- atitinkama kompetentinga institucija arba kompetingos institucijos,
- infrastruktūros valdytojas,

- geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį, arba
- geležinkelio įmonė, siekianti, kad būtų suteikta prieiga,

gali prašyti iš naujo apsvarstyti sprendimą.

3c. Valstybės narės taip pat gali apriboti teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius toje pačioje valstybėje narėje esančiuose tarptautinės keleivių vežimo paslaugos maršruto stotyse, jei buvo suteikta išimtinė teisė vežti keleivius tarp tų stočių pagal koncesijos sutartį, sudarytą iki 2007 m. gruodžio 4 d., remiantis tinkama konkurenciją užtikrinančio konkurso tvarka ir laikantis atitinkamų Bendrijos teisės principų. Šie apribojimai gali būti taikomi trumpesniu iš šių laikotarpių: sutarties galiojimo pirminiu laikotarpiu arba 15 metų laikotarpiu.

3 d. Šios direktyvos nuostatose nereikalaujama, kad valstybė narė iki 2010 m. sausio 1 d. suteiktų 3a dalyje nurodytą prieigos teisę geležinkelio įmonėms ir jų tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuojamoms dukterinėms įmonėms, licencijuotoms valstybėje narėje, kurioje panašaus pobūdžio prieigos teisės nėra teikiamos.

3e. Valstybės narės imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad 3b, 3c ir 3d dalyse nurodytus sprendimus būtų galima peržiūrėti teismine tvarka.

3f. Nepažeidžiant 3b punkto, valstybės narės, laikydamosi šiame straipsnyje išdėstytų sąlygų, gali įgalioti valdžios institucijas, atsakingas už keleivinį geležinkelių transportą, imti mokesčių iš geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, už maršrutų, kurie priklauso tos valdžios institucijos jurisdikcijai ir kurie yra tarp dviejų stočių toje valstybėje narėje, naudojimą.

Tokiu atveju, geležinkelio įmonėms, teikiančioms vietos ar tarptautines keleivių geležinkelio transporto paslaugas, už maršrutų, kurie priklauso tos valdžios institucijos jurisdikcijai, naudojimą taikomas toks pat mokestis.

Mokesčiu siekiama kompensuoti institucijos išlaidas, atsirandančias dėl išpareigojimo teikti viešąsias paslaugas, remiantis viešųjų paslaugų sutartimis, sudarytomis pagal Bendrijos teisę. Pajamos, atsiradusios iš tokio mokesčio ir sumokėtos kaip kompensacija, negali viršyti dydžio, reikalingo padengti visoms ar daliai išlaidų, susidariusių vykdant išpareigojimus teikti viešąsias paslaugas, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir į pagrįstą su šių išpareigojimų įvykdymu susijusį pelną.

Mokestis imamas pagal Bendrijos teisę, ir atitinka sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principus, ypač paslaugos kainos ir mokesčio dydžio atžvilgiu.

Pareiga prisidėti kompensuojant išlaidas, atsirandančias dėl išpareigojimų teikti viešąsias paslaugas, turi nekelti pavojaus tarptautinio keleivių vežimo paslaugų ekonominiam gyvybingumui.

Atitinkamos valdžios institucijos saugo informaciją, reikalingą tam, kad būtų galima nustatyti mokesčių kilmę ir jų panaudojimą. Valstybės narės teikia šią informaciją Komisijai.“;

9) 10 straipsnio 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Iki 2009 m. sausio 1 d. Komisija Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia ataskaitą dėl šios direktyvos įgyvendinimo.

Šioje ataskaitoje nagrinėjama:

- šios direktyvos įgyvendinimas valstybėse narėse ir ypač jos poveikis valstybėms narėms, kaip nurodyta 3a dalies antroje pastraipoje, bei veiksmingas įvairių su ja susijusių įstaigų darbas,
- rinkos raida, visų pirma tarptautinio eismo tendencijos, visų rinkos dalyvių, įskaitant naujus, veikla ir rinkos dalis.“;

10) prie 10 straipsnio pridama ši dalis:

„9. Iki 2012 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia ataskaitą dėl 3a-3f dalių nuostatų įgyvendinimo.

Šios direktyvos taikymas įvertinamas remiantis Komisijos ataskaita, kuri turi būti pateikiama praėjus dvejiems metams po tarptautinės keleivių paslaugų rinkos atvėrimo.

Šioje ataskaitoje taip pat įvertinama rinkos raida, įskaitant pasirošimą tolesniam keleivių vežimo geležinkeliu rinkos atvėrimui. Šioje ataskaitoje Komisija taip pat išanalizuoja skirtingus šios rinkos organizavimo modelius ir šios direktyvos įtaką viešųjų paslaugų sutartims ir jų finansavimui. Tai darydama, Komisija atsižvelgia į 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 [dėl viešųjų keleivių vežimo geležinkeliu ir keliu paslaugų] (*) ir į vidinius skirtumus tarp valstybių narių (tinklų tankumą, keleivių skaičių, vidutinį kelionės atstumą). Šioje ataskaitoje Komisija, jei reikia, taip pat pasiūlo papildomas priemones, kuriomis galima būtų palengvinti šį atvėrimą, ir įvertina bet kurios iš šių priemonių poveikį.

(*) OL L 315, 2007 12 3, p. 1.“

11) 11 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ir susijusios su priedų pritaikymu, priimamos pagal 11a straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“;

12) 11 a straipsnio 3 dalis keičiama taip:

„3. Jeigu daroma nuoroda į šią dalį, taikoma Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį“;

13) 15 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kipriui ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.“

2 straipsnis

Direktyva 2001/14/EB iš dalies keičiama taip:

1) 1 straipsnio 3 dalis papildoma šiuo punktu:

„e) transporto veiklai teikiant tranzitinių vežimų geležinkelių transportu Bendrijoje paslaugas.“;

2) 2 straipsnis papildomas šiuo punktu:

„n) tranzitas – Bendrijos teritorijos kirtimas, kuris vykdomas Bendrijos teritorijoje nepakraunant ar neiškraunant krovinų ir (arba) neįlaipinant bei neišlaipinant keleivių.“;

3) 13 straipsnis papildomas šia dalimi:

„4. Kai pareiškėjas ketina prašyti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo paslaugas, kaip apibrėžta Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje, jis apie tai praneša atitinkamiems infrastruktūros valdytojams ir reguliavimo institucijoms. Kad būtų galima įvertinti tarptautinės paslaugos tikslą vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse, ir potencialų ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims, reguliavimo institucijos užtikrina, kad apie tai būtų informuojama kompetentinga valdžios institucija, kuri priskyrė geležinkelių keleivių vežimo paslaugą, apibrėžtą viešųjų paslaugų sutartyje, kitos atitinkamos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal Direktyvos 91/440/EEB 10 straipsnio 3b dalį ir geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį šios tarptautinės keleivių vežimo paslaugos maršrute.“;

4) 17 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Pagrindų susitarimai iš esmės turėtų būti sudaromi penkeriems metams su galimybe atnaujinti tokios pačios trukmės laikotarpiams. Infrastruktūros valdytojas konkrečiai

atvejais gali sutikti sudaryti susitarimą trumpesniam arba ilgesniam laikotarpiui. Kiekvienas ilgesnis negu 5 metų laikotarpis turi būti pagrindžiamas atsižvelgiant į komercines sutartis, specializuotas investicijas arba riziką.

5a. Pagrindų susitarimai dėl paslaugų, teikiamų naudojantis specializuota infrastruktūra, nurodyta 24 straipsnyje, kurioms reikalingos tinkamai pareiškėjo pagrįstos, didelės ir ilgalaikės investicijos, gali būti sudaryti 15 metų. Sudaryti susitarimus ilgesniam negu 15 metų laikotarpiui leidžiama tik išimtiniais atvejais, ypač jeigu tai susiję su didelėmis ilgalaikėmis investicijomis ir ypač jeigu tokios investicijos numatytos sutartiniais įsipareigojimais, įskaitant daugiamečių amortizacijos planą.

Šiuo atveju pareiškėjo reikalavimuose gali būti prašoma išsami apibrėžti pajėgumų, kurie pareiškėjui suteikiami pagrindų susitarimo galiojimo laikotarpiu, ypatumus, įskaitant traukinių reisų dažnį, apimtį ir kokybę. Infrastruktūros valdytojas gali sumažinti rezervuotus pajėgumus, kurie ne trumpesniu kaip vieno mėnesio laikotarpiu buvo naudojami mažiau nei pagal 27 straipsnyje numatytą ribinę kvotą.

Nuo 2010 m. sausio 1 d. pirminis pagrindų susitarimas gali būti sudaromas 5 metų laikotarpiui ir atnaujinamas vieną kartą remiantis pajėgumų, kuriais paslaugas teikiantis pareiškėjas naudojosi iki 2010 m. sausio 1 d., ypatumais, kad būtų atsižvelgta į specializuotas investicijas arba komercines sutartis. 30 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija yra atsakinga už leidimo tokiam susitarimui įsigaliojimą suteikimą.“;

5) 30 straipsnio 1 dalyje prieš paskutinį sakinį įterpiamas šis sakinys:

„Be to, jos veikla nepriklauso nuo jokios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios viešųjų paslaugų sutarčių sudaryme.“;

6) 34 straipsnio 3 dalis keičiama taip:

„3. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ir susijusios su priedų pritaikymu, priimamos pagal 11a straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“;

7) 35 straipsnio 3 dalis keičiama taip:

„3. Jeigu daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, tinkamai atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį“.

8) 38 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kipriui ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.“

3 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 2009 m. birželio 4 d., įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos perduoda Komisijai tų priemonių tekstą.

Valstybės narės, tvirtindamos tas priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką apibrėžia valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės nuostatų tekstus.

3. 1 straipsnio 2, 5, 6 ir 7 punktų nuostatos taikomos nuo 2010 m. sausio 1 d.

4 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2007 m. spalio 23 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu
Pirmininkas
M. LOBO ANTUNES