

BENDROJI POZICIJA (EB) Nr. 20/2006**Tarybos priimta 2006 m. liepos 24 d.**

siekiant priimti ... Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/.../EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo

(2006/C 289 E/02)

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 ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽⁴⁾ buvo parengta siekiant padėti pritaikyti Bendrijos geležinkelius 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, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ⁽⁵⁾ reglamentuoja principus ir procedūras, kurie turi būti taikomi nustatant ir imant geležinkelių infrastruktūros mokesčius bei paskirstant geležinkelių infrastruktūros pajėgumus.
- (3) Savo 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, naktiniai traukiniai) susiduriama su sunkumais, o siekiant apriboti nuostolius šias paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės pastaruoju metu keletą jų panaikino. 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 yra būtina remti naujas iniciatyvas skatinant konkurenciją tarp geležinkelio įmonių.

- (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, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB ⁽⁶⁾, 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/51/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB ⁽⁷⁾, 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/13/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB ⁽⁸⁾, Direktyvą 2001/14/EB ir 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos geležinkeliuose ⁽⁹⁾. Nauja reguliavimo sistema turi būti grindžiama nustatyta konsoliduota praktika iki pasiūlytos datos atveriant rinką tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms. Tai pareikalaus šiek tiek laiko. Dėl šios priežasties galutinė data rinkai atverti turėtų būti 2010 m. sausio 1 d.

⁽¹⁾ OL C 221, 2005 9 8, p. 56.

⁽²⁾ OL L 71, 2005 3 22, p. 26.

⁽³⁾ 2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2006 m. liepos 24 d. Tarybos bendroji pozicija ir ... m. ... d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB (OL L 164, 2004 4 30, p. 164). Pataisyta redakcija OL L 220, 2004 6 21, p. 58.

⁽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 redakcija OL L 220, 2004 6 21, p. 16.

⁽⁶⁾ OL L 75, 2001 3 15, p. 1.

⁽⁷⁾ OL L 164, 2004 4 30, p. 164. Pataisyta redakcija OL L 220, 2004 6 21, p. 58.

⁽⁸⁾ OL L 75, 2001 3 15, p. 26.

⁽⁹⁾ OL L 164, 2004 4 30, p. 44. Pataisyta redakcija OL L 220, 2004 6 21, p. 16.

- (7) Geležinkelio paslaugų be tarpinių sustojimų skaičius yra labai ribotas. Kelionių su tarpiniais sustojimais atveju yra 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 atverti keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų rinkos, bet pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas papildomiems tarptautinių maršrutų sustojimams. Tuo remiantis, jų įdiegimas turėtų būti susijęs su paslaugomis, kurių pagrindinis tikslas — vežti tarptautiniu maršrutu vykstančius keleivius. Nustatant, ar tai 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) 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos⁽¹⁾ valstybės narės ir vietos valdžios institucijos įgaliojamos 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, tam pritaria atitinkama reguliavimo institucija, nurodyta Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje, kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį, prašymu.
- (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 kompetingos valdžios institucijos grynosioms išlaidoms, keleivinio transporto paklausą, bilietų kainodarą, bilietų pardavimo tvarką, stočių abejose sienos pusėse vietą ir skaičių bei siūlomos naujos paslaugos tvarkaraštį ir dažnumą. Valstybės narės, atsižvelgdamos į tokių 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.
- (13) Siekiant užtikrinti įsipareigojimų teikti viešąsias paslaugas finansavimą yra tikslinga leisti valstybėms narėms laikantis Bendrijos teisės imti mokesčių už jų teritorijoje teikiamas keleivių vežimo paslaugas.
- (14) Reguliavimo institucija veikia 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.

⁽¹⁾ OL L 156, 1969 6 28, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 (OL L 169, 1991 6 29, p. 1).

- (16) Remdamosi Direktyvos 2001/14/EB 31 straipsniu, nacionalinės reguliavimo institucijos turėtų keisti informaciją 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.
- (17) Šios direktyvos taikymas turėtų būti įvertintas remiantis ataskaita, kurią Komisija turės pateikti praėjus dvejiems metams nuo tarptautinio keleivių vežimo paslaugų rinkos atvėrimo.
- (18) 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 tokiai valstybei narei, kol joje nebus geležinkelių sistemos, turėtų būti netaikoma pareiga šias direktyvas perkelti į nacionalinę teisę ir jas įgyvendinti.
- (19) Kadangi šios direktyvos tikslo, būtent Bendrijos geležinkelių plėtros, 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 nurodytam tikslui pasiekti.
- (20) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisės aktų leidybos⁽¹⁾ 34 punktą valstybės narės skatinamos jų pačių ir Bendrijos interesų labui parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitikimą, ir viešai jas paskelbti.
- (21) 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 pradedama 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 prieigos prie infrastruktūros visose valstybėse narėse teisė, kad jos galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo geležinkelių 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.

Prieigos 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.

⁽¹⁾ OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

3b. Valstybės narės gali apriboti 3a dalyje apibrėžtą prieigos 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:

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

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

- atitinkama kompetentinga institucija arba kompetentingos institucijos;
- infrastruktūros valdytojas;
- geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį; arba
- geležinkelio įmonė, siekianti, kad būtų suteikta prieiga,

gali prašyti iš naujo apsvastyti sprendimą.

3c. Valstybės narės taip pat gali apriboti teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius toje pačioje valstybėje narėje esančiose tarptautinės keleivių vežimo paslaugos maršruto stotyse, jei buvo suteikta išimtinė teisė vežti keleivius tarp tų stočių pagal koncesijos sutartį, sudarytą iki ... (*), 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.

3d. 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 įgalinti atitinkamas valdžios institucijas imti mokesť nuo visų jų teritorijoje teikiamų keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, siekiant prisidėti kompensuojant išlaidas, atsirandančias dėl išsipareigojimo teikti viešąsias paslaugas, remiantis viešųjų paslaugų sutartimis, sudarytomis pagal Bendrijos teisę.

Pagal Bendrijos teisę pirmoje pastraipoje nurodyta kompensacija negali viršyti dydžio, reikalingo padengti visoms ar daliai išlaidų, susidariusių vykdant išsipareigojimus teikti viešąsias paslaugas, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir į pagrįstą su šių išsipareigojimų įvykdymu susijusį pelną.

Mokestis imamas pagal Bendrijos teisę, visų pirma laikantis sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principų, ypač paslaugos kainos ir mokesčio dydžio atžvilgiu. Pareiga prisidėti kompensuojant išlaidas, atsirandančias dėl išsipareigojimų 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 veiksmingas įvairių su ja susijusių įstaigų darbas;

(*) 18 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo.

- rinkos raida, visų pirma tarptautinio eismo tendencijos, visų rinkos dalyvių, įskaitant naujus, veikla ir rinkos dalis.“;

10) 10 straipsnis papildomas šia dalimi:

„9. Iki 2012 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia ataskaitą dėl 3 dalies nuostatų įgyvendinimo.“;

11) 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 krovinių 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 konkre-

čiais 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 išsamiai 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 įsigalioti suteikimą.“;

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

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

6) 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 ..., įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos perduoda Komisijai šių nuostatų tekstą.

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

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

5 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

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

Priimta Briuselyje ...

4 straipsnis

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

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

...

Tarybos vardu

Pirmininkas

...

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

I. ĮVADAS

2004 m. kovo 3 d. Komisija pateikė pasiūlymą dėl direktyvos, iš dalies pakeičiančios Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, dar vadinamą pasiūlymu dėl patekimo į geležinkelių rinką, kuris yra vienas iš keturių Trečiąjį geležinkelių paketą sudarančių pasiūlymų ⁽¹⁾.

2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamentas pirmuoju svarstymu priėmė nuomonę.

2006 m. liepos 24 d. Taryba priėmė bendrąją poziciją pagal Sutarties 251 straipsnį.

Savo darbe Taryba atsižvelgė į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾ ir Regionų komiteto nuomonę ⁽³⁾.

II. BENDROSIOS POZICIJOS ANALIZĖ

1. Bendroji dalis

Derybos dėl rinkos atvėrimo tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms vyko vadovaujantis politika, nustatyta Komisijos baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010 m.“ ⁽⁴⁾ bei Pirmajame ir Antrajame geležinkelių paketuose. Baltojoje knygoje Komisija pareiškė ketinanti toliau plėtoti geležinkelių paslaugų vidaus rinką, *inter alia* siūlydama atverti rinką tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms. Pirmajame ir Antrajame geležinkelių paketuose numatytos išsamios nuostatos, susijusios su prieiga prie infrastruktūros, sistemų sąveika ir geležinkelių sauga nacionaliniu ir Europos lygiu, taip nustatant sistemą, kuri leistų atverti rinką krovinių gabenimo paslaugoms ir tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms.

2005 m. gruodžio 5 d. posėdyje Taryba galėjo pasiekti politinius susitarimus dėl trijų iš keturių siūlomų teisės aktų, sudarančių Trečiąjį geležinkelių paketą: pasiūlymas dėl patekimo į geležinkelių rinką, kuris yra aptariamas šiame dokumente, ir pasiūlymai dėl keleivių teisių ir pareigų ir dėl traukinių brigadų, tokiu būdu pasirengiant priimti tris Bendrąsias pozicijas.

Tarybai aptariant pasiūlymą dėl patekimo į geležinkelių rinką daugiausia dėmesio buvo skiriama šio pasiūlymo ir persvarstyto pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešųjų paslaugų, dar vadinamo pasiūlymu dėl viešųjų paslaugų išipareigojimų ⁽⁵⁾, tarpusavio ryšiui. Todėl 2005 m. gruodžio 5 d. Tarybos posėdyje politinį susitarimą dėl pasiūlymo dėl patekimo į geležinkelių rinką buvo galima pasiekti tik nagrinėjant abiejų pasiūlymų tarpusavio ryšį ir Tarybos bei Komisijos pareiškime, įtrauktiname į posėdžio protokolą (žr. I priedą) nustatant gaires dėl kelių pasiūlymo dėl viešųjų paslaugų išipareigojimų aspektų.

⁽¹⁾ Kiti 3 siūlomi teisės aktai susiję su:

- Reglamentu dėl tarptautinio geležinkelių transporto keleivių teisių ir pareigų (dok. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- Reglamentu dėl kokybės reikalavimų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms (dok. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- Direktyva dėl traukinių brigadų, valdančių lokomotyvus ir traukinius Bendrijos geležinkelių tinklo sistemoje, sertifikavimo (dok. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ OL C 221, 2005 9 9, p. 56.

⁽³⁾ OL C 71, 2005 3 22, p. 26.

⁽⁴⁾ dok. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ dok. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Pagrindiniai politiniai klausimai

2.1 Rinkos atvėrimas tarptautinėms vežimo geležinkeliais paslaugoms

Rinkos atvėrimu — diegiant konkurenciją — galima prisidėti prie Europos geležinkelių paslaugų veiksmingumo ir patrauklumo didinimo. Sutikdama iki 2010 m. sausio 1 d. geležinkelio įmonėms suteikti prieigos prie infrastruktūros visose valstybėse narėse teisę, kad jos galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, Taryba laikosi taikinimo procedūros dėl Antrojo geležinkelių paketo metu su Parlamentu pasiekto kompromiso ⁽¹⁾. Rinkos atvėrimas tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms iki 2010 m. leistų operatoriams tinkamai pasirengti. Be to, tai vyktų dvigubinant ir toliau jungiant tarpusavyje transeuropines greitąsias linijas bei stiprinant sistemą, kaip nustatyta Pirmajame ir Antrajame geležinkelių pakete.

Rinkos atvėrimas tarptautinėms paslaugoms, įskaitant kabotažą, turės didelės įtakos valstybėms narėms, kuriose tarptautinis transportas yra svarbi visų keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų dalis. Atsižvelgdama į tai Taryba nori palikti šioms valstybėms narėms daugiau laiko pasirengti rinkos atvėrimui, leisdama joms suteikti prieigos teisę ne vėliau kaip iki 2012 m. sausio 1 d.

Todėl Taryba nepitaria Parlamento nuomonei dėl tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkos atvėrimo iki 2008 m., o visų kitų keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų — iki 2012 m. (2, 8 ir 9 pakeitimai, susiję su rinkos atvėrimo keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms tvarkaraščiu, 6 ir 12 pakeitimai dėl Komisijos įvertinimo pranešimų dėl rinkų atvėrimo nacionalinėms ir tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms rengimo).

2.2 Teisė įlaipinti ir išlaipinti keleivius toje pačioje valstybėje narėje

Taryba kaip ir Europos Parlamentas pritaria Komisijos pasiūlymui leisti teikiant tarptautines keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas įlaipinti ir išlaipinti keleivius toje pačioje valstybėje narėje esančiose stotyse. Tarybos manymu, šis vadinamasis kabotažo transportas yra reikalingas, kad tarptautinės paslaugos būtų gyvybingos.

Tačiau Taryba nori išvengti, kad prieigos prie tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, apimančių kabotažą, teisė nulemtų rinkos atvėrimą keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugoms. Todėl Bendrojoje pozicijoje leidžiama suteikti prieigos teisę tik toms tarptautinėms paslaugoms, kurių pagrindinis tikslas — vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse. Bendrojoje pozicijoje numatyta procedūra tarptautinės paslaugos, kuriai prašoma prieigos, tikslui nustatyti.

2.3 Viešųjų transporto paslaugų apsauga

Bendrojoje pozicijoje dėl pasiūlymo dėl patekimo į geležinkelių rinką iš esmės atspindėta Tarybos nustatyta pusiausvyra tarp, viena vertus, rinkos atvėrimo, ir, kita vertus, viešųjų transporto paslaugų apsaugos. Nustatydama šią pusiausvyrą Taryba papildė Komisijos pasiūlymą trimis elementais: procedūra, skirta nustatyti, ar rinkos atvėrimas tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms netrikdo viešosios transporto paslaugos; prieigos teisės suteikimo būdų paaiškinimu; ir nuostata, kuri leidžia valstybėms narėms imti mokesť už tarptautines keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas. Apie pusiausvyrą tarp rinkos atvėrimo ir viešųjų paslaugų apsaugos taip pat pareiškta Tarybos ir Komisijos pareiškime, įtrauktiname į 2005 m. gruodžio 5 d. Tarybos posėdžio protokolą (žr. I priedą).

⁽¹⁾ Kompromiso tekstas yra įtrauktas į Direktyvos 2004/51 4 konstatuojamąją dalį ir yra išdėstytas taip: „Komisijos pasiūlyti 2010 m. – rinkos atvėrimo tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms data, turi būti laikomi tikslu, suteikiantį visiems operatoriams galimybę tinkamai pasirengti.“

2.3.1 Procedūra

Siekiant paaiškinti, kada galima apriboti prieigos teisę, Bendrojoje pozicijoje yra numatyta procedūra, skirta nustatyti, ar dėl tarptautinės keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos būtų sutrikdyta viešosios transporto paslaugos ekonominė pusiausvyra. Svarbus šios procedūros elementas yra susijęs su reguliavimo institucijos vykdoma tarptautinės keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos poveikio viešosioms transporto paslaugoms objektyvia ekonomine analize. Šiuo klausimu Taryba atsižvelgė į Parlamento 10 pakeitimą.

2.3.2 Prieigos teisės apribojimo būdai

Siekiant suteikti daugiau lankstumo sprendimui dėl prieigos teisių suteikimo, Bendrojoje pozicijoje aiškiai nurodyta, kad — nustačius, jog būtų sutrikdyta viešosios transporto paslaugos ekonominė pusiausvyra — yra keletas būdų tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms apriboti prieigos teisę. Taryba pažymi, kad laikydamosi lygybės ir nediskriminavimo principų valstybės narės gali suteikti, keisti ar nesuteikti prieigos teisės, įskaitant mokesčio nustatymą naujos tarptautinės keleivių vežimo paslaugos operatoriui. Turėdamos galimybę remti viešąsias transporto paslaugas mokesčiais, kurie imami už tarptautinę keleivių vežimo geležinkeliais paslaugą, valstybės narės turi didesnę veikimo laisvę atveriant rinką apsaugoti viešąsias paslaugas.

2.3.3 Išlyginimas

Kai kuriose valstybėse narėse mokesčiu už pelningas keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas remiamos nuostolingos viešosios transporto paslaugos. Taryba nori, kad būtų aišku — toks mokestis taip pat gali būti imamas iš geležinkelio įmonių, kurioms suteikiama prieigos teisė. Toks įpareigojimas prisidėti kompensuojant išlaidas, atsirandančias dėl viešųjų paslaugų išpareigojimų, taikomas tik mokesčių imančios valstybės narės teritorijoje. Be to, mokestis neturėtų kelti pavojaus tarptautinės keleivių vežimo paslaugos ekonominiam gyvybingumui. Galiausiai Bendrojoje pozicijoje yra numatyta, kad jeigu valstybė narė pasirenka taikyti tokius mokesčius, ji privalo pateikti Komisijai reikalingą informaciją. 2005 gruodžio mėn. įvykusiame Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos posėdyje Portugalija padarė pareiškimą dėl išlyginimo (II priedas).

2.4 Pamatiniai susitarimai

Taryba kaip ir Parlamentas mano, kad yra būtina numatyti rinkos atvėrimą tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms lydinčius susitarimus dėl stabilesnių ir labiau nuspėjamų sąlygų investicijoms į šių paslaugų, visų pirma paslaugų, kurioms reikalinga specializuota infrastruktūra, infrastruktūrą. Todėl, remdamasi Parlamento 5, 7 ir 13 pakeitimais Taryba siūlo pakeisti Direktyvos 2001/14/EB⁽¹⁾ nuostatas dėl pamatinių susitarimų. Nors Parlamentas siūlo leisti paslaugoms naudoti specializuotą infrastruktūrą, kuriai reikalingi pagrindų susitarimai dėl didelių ir ilgalaikių investicijų 10 metų laikotarpiui, Tarybos manymu 15 metų laikotarpis yra tinkamesnis.

2.5 Abipusiško sąlyga

Kaip ir Parlamentas 3 ir 11 pakeitimuose Taryba nori įtraukti į pasiūlymą dėl patekimo į geležinkelių rinką nuostatą, kuria valstybėms narėms, atvėrusioms savo rinką tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms, leidžiama nesuteikti prieigos teisės įmonėms, licencijuotoms valstybėje narėje, kurioje panašaus pobūdžio prieigos teisės nėra teikiamos.

⁽¹⁾ Direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo. (OL L 75, 2001 3 15, p. 29).

2.6 Kiti svarbūs klausimai

2.6.1 Tranzitas

Bendrojoje pozicijoje Taryba patikslina, kad pasiūlymo dėl patekimo į geležinkelių rinką tikslas yra atverti rinką tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms Bendrijos viduje, ir kad prekių ir keleivių vežimo paslaugoms, kurios pradedamos ir baigiamos teikti trečiosiose šalyse bei kerta Bendrijos teritoriją tranzitu, šis pasiūlymas netaikomas. Lietuva padarė pareiškimą tranzito klausimu, įtrauktiną į protokolą (žr. III priedą).

2.6.2 Koncesijos sutartimis pagrįsta sistema

Komisijos pasiūlymo pagrindas — konkurencijos geležinkelio transporto sektoriuje principas. Taryba laikosi šio principo, tačiau pripažįsta, kad diegiant konkurenciją galimi ir kiti principai, kurie, be to, jau taikomi praktikoje. Atsižvelgdama į tai, Taryba yra linkusi numatyti valstybėms narėms pereinamąjį laikotarpį, kurio metu jos neatvertų visiškai rinkos tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms tais atvejais, kai teise naudoti tam tikrus geležinkelių maršrutus jau buvo pakankamai patikrinta rinkos vertė, pasitelkiant konkurencijos principą geležinkelio transporto sektoriuje.

2.6.3 Maltos ir Kipro atleidimas nuo direktyvos taikymo

Atsižvelgdama į tai, kad Maltoje ir Kipre nėra geležinkelių sistemos ir kad perspektyvos, jog geležinkelių sistema bus įdiegta, yra labai ribotos, Taryba atleidžia šias dvi valstybes nares nuo pareigos taikyti direktyvą dėl patekimo į geležinkelių rinką.

3. Europos Parlamento pakeitimai

Tarybos atsakymas į 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ir 13 pakeitimus išdėstytas pirmiau, aptariant pagrindinius klausimus.

Be to, Taryba visiškai pritarė 2 pakeitimui dėl nuorodos į Direktyvą 2004/49, 4 pakeitimui dėl 2000 m. liepos mėn. Komisijos pirmojo pasiūlymo dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų paminėjimo ir 7 pakeitimui.

Taryba nepritaria 4 pakeitimui dėl Bendrosios pozicijos dėl pasiūlymo dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų priėmimo ir 6 pakeitimui dėl Komisijos įsipareigojimo pateikti tinklų atvėrimo nacionalinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms iki 2005 m. poveikio įvertinimą.

III. IŠVADA

Kruopščiai apsvaarsčiusi Parlamento nuomonę, Taryba parengė Bendrąją poziciją, kurioje atspindima pusiausvyra tarp, viena vertus, rinkos atvėrimo tarptautinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms ir, kita vertus, viešųjų transporto paslaugų apsaugos. Nustatydamą šią pusiausvyrą Taryba pasinaudojo keliais svarbiais Parlamento pakeitimais. Nors Taryba negalėjo visiškai pritarti Parlamento požiūriui dėl prieigos teisių suteikimo tempo, Bendrojoje pozicijoje nustatomas tvarkaraštis, kuris leistų operatoriams ir valdžios institucijoms tinkamai pasirengti rinkos atvėrimui keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms.

I PRIEDAS

TARYBOS IR KOMISIJOS PAREIŠKIMAS, ĮTRAUKTINAS Į TARYBOS POSĖDŽIO PROTOKOLĄ

Taryba, pasiekdama politinį susitarimą dėl bendrosios pozicijos dėl Direktyvos, iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, susitaria dėl šių punktų:

1. Geležinkelių rinka Bendrijoje gali būti atverta nuosekliais veiksmais ir laikantis viešųjų paslaugų poreikių.
2. Tai reiškia, kad keleivinio transporto srityje rinkos atvėrimas dabartiniais pasiūlymais dėl teisės aktų yra susijęs tik su tarptautinėmis keleivių vežimo geležinkeliais paslaugomis, įskaitant kabotažą, o ne su keleivių vežimo valstybės viduje paslaugomis.
3. Būsimas reglamentas dėl keleivių vežimo keliais ir geležinkeliais viešųjų paslaugų, kurio pagrindinis tikslas — nustatyti teisinę kompensaciją už viešųjų paslaugų pirkimo sutartis sistemą, o ne atverti rinką geležinkelio paslaugoms, turėtų suteikti galimybę tiesiogiai sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis geležinkelio paslaugų srityje; ir dėl šio tiesioginio sutarčių sudarymo nereikėtų keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkos toliau atverti plačiau, nei sutarta pagal Direktyvą, iš dalies keičiančią direktyvą 91/440.
4. Taip pat Tarybai yra svarbu, kad būtų išlaikyta valdžios institucijų galimybė numatyti integruotų geležinkelio tinklų naudojimą, ir ji pažymi, kad šiuo tikslu gali reikėti reglamente dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų (PSO reglamentas) numatyti tiesioginį sutarčių sudarymą su tokiais tinklais.
5. Siekiant didesnio teisinio aiškumo, būsimose diskusijose dėl PSO reglamento reikės užtikrinti Direktyvos, iš dalies keičiančios Direktyvą 91/440 ir PSO reglamento darną.
6. Siekiant susitarimo dėl PSO reglamento, visų pirma reikės patikslinti šiuos klausimus:
 - tolimojo susisiekimo, miesto ir regioninio geležinkelio transporto sąvoką, laikantis subsidiarumo principo, kadangi įvairioms kompetentingoms institucijoms būdingos konkrečios aplinkybės;
 - atsakomybės už tarptautinių viešojo paslaugų pirkimo sutarčių finansavimą nustatymą;
 - investicijų lygį apskaičiuojant viešojo paslaugų pirkimo sutarčių trukmę.
7. Taryba įsipareigoja stengtis pasiekti politinį susitarimą dėl PSO reglamento kuo greičiau 2006 m. Per artimiausius šešis mėnesius reikia padaryti didelę pažangą, kreipiant ypač daug dėmesio į bendruosius skaidrumo, subsidiarumo ir teisinio aiškumo principus.

*II PRIEDAS***PORTUGALIJOS RESPUBLIKOS PAREIŠKIMAS**

Portugalija dar kartą pakartoja remianti geležinkelio transporto liberalizavimo tikslą ir todėl balsuoja už Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros.

Nepaisant to, ji apgailestauja, kad buvo pritarta naujam 1 straipsnio 7 dalies 3 punkto c) papunkčiui, kuriuo valstybėms narėms leidžiama nustatyti naują mokestį siekiant prisidėti kompensuojant išlaidas, susijusias su viešojo paslaugų pirkimo sutartimis.

Šis teisinis sprendimas sutrikdytų Europos rinkos normalų vystymąsi ir turėtų įtakos keleivių galimybei iš periferinių valstybių narių patekti į kitus Europos regionus. Be to, jis prieštarauja modalinio perėjimo propagavimui — vienam pagrindinių Bendrijos politikos šiame sektoriuje tikslų.

Portugalija tikisi, kad kitame bendro sprendimo teisėkūros procedūros etape šią nuostatą bus galima patikslinti, siekiant sušvelninti jos galimus neigiamus padarinius tarptautinio keleivinio transporto liberalizavimui.

*III PRIEDAS***LIETUVOS PAREIŠKIMAS, ĮTRAUKTINAS Į TARYBOS POSĖDŽIO PROTOKOLĄ**

Lietuva supranta, kad dokumento 14737/05 ADD 1 1 straipsnio 0 ir 2a dalyse bei 1a straipsnio 0a ir 0aa dalyse išdėstytos nuostatos visiškai atitinka 2003 m. balandžio 14 d. Tarybos reglamentą 693/2003, nustatantį specialų supaprastinto tranzito geležinkelių dokumentą.
