

# EUROPOS PARLAMENTAS

2004



2009

*Transporto ir turizmo komitetas*

20.12.2004

PE 350.198v01-00

## **PAKEITIMAI 11-35**

**Pranešimo projektas**  
**Georg Jarzembowski**  
Bendrijos geležinkelių plėtra

**(PE 346.988v01-00)**

Pasiūlymas dėl direktyvos (KOM(2004)0139 – C6-0001/2004 – 2004/0047(COD))

---

### **Teisėkūros rezoliucijos projektas**

Pakeitimą pateikė Helmuth Markov, Erik Meijer, Jaromír Kohlíček, Georgios Toussas,  
Vladimír Remek, Sérgio Ribeiro

Pakeitimas 11  
Teisėkūros rezoliucijos projekto 1 dalis

#### **1. *Atmeta Komisijos pasiūlymą.***

Or. en

#### *Justification*

*This amendment is common sense. The new proposal comes at a stage when the impact of the first package has not even been assessed and the second package has not yet been implemented in practical terms in the Member States. In a sector as important as the railway industry, and with the issues that rail represents both for sustainable development and for regional cohesion and public-interest services, it is not possible to legislate in the dark. The consequences would be hugely damaging and long-lasting. Parliament has already said that any further liberalisation should only take place after an assessment of the impact made by the policies being implemented. There is no such assessment yet! Moreover, the initial consequences of liberalisation may turn out to call into question the diversity of services both for freight, for example a decline in insulated trucks, and for passengers, with the abandonment of unprofitable lines and cutbacks in the network of transport supply. Each of these points is enough to justify rejecting a proposal of this kind.*

AM\549650LT.doc

PE 350.198v01-00

Pakeitimą pateikė Inés Ayala Sender, Bogusław Liberadzki, Said El Khadraoui

Pakeitimas 12  
Teisėkūros rezoliucijos projekto 1 dalis

1. ***Atmeta Komisijos pasiūlymą.***

Or. en

*Justification*

*The proposed regulation and amendments formulated by the rapporteur would mean the total opening up of passenger rail markets. It would act against public service obligations.*

*It is justified by all means to make analyses of the results of application and implementation of the second railway package. Without the appropriate report and recommendations we cannot accept further steps. The concept of liberalisation proposed has not yet been evaluated from the point of view of its possible impact on European railroad transport.*

Pakeitimą pateikė Michael Cramer, Hélène Flautre

Pakeitimas 13  
Teisėkūros rezoliucijos projekto 1 punktą

1. ***Šiuo metu atmeta Komisijos pasiūlymą ir ragina Komisiją įvertinti pirmojo ir antrojo geležinkelių paketų poveikį viešųjų paslaugų kokybės standartams, samdomiems darbuotojams taikomiems socialiniams standartams ir aplinkosaugos veiksmingumui bei prieš pasiūlant naujus teisės aktus dėl keleivių pervežimo geležinkeliais paslaugų rinkų atvėrimo parengti pagrindų teisės aktus dėl viešųjų paslaugų kokybės standartų, taikomų keleivių pervežimo geležinkeliais paslaugoms, socialinių standartų ir aplinkos veiksmingumo.***

Or. en

*Justification*

*A good knowledge of the practical experience of the first and second railway packages will help develop appropriate measures to improve the quality of services and public services and better to avoid social and environmental problems in the sector. The EU has enough time up to 2010 to develop framework legislation before any further opening of rail passenger services.*

Pakeitimą pateikė Michael Cramer, Hélène Flautre

Pakeitimas 14  
Teisėkūros rezoliucijos projekto 2 dalis

## 2. Išbraukta.

Or. en

### *Justification*

*A good knowledge of the practical experience of the first and second railway packages will help develop appropriate measures to improve the quality of services and public services and better to avoid social and environmental problems in the sector. The EU has enough time up to 2010 to develop framework legislation before any further opening of rail passenger services.*

Komisijos siūlomas tekstas

Parlamento siūlomi pakeitimai

Pakeitimą pateikė Helmuth Markov

Pakeitimas 15

2 KONSTATUOJAMOJI DALIS

(2) Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010: laikas nuspręsti“ Komisija pranešė apie savo ketinimą tęsti geležinkelių paslaugų vidaus rinkos kūrimą ir pasiūlyti atverti tarptautinio keleivių pervežimo rinkas.

(2) Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010: laikas nuspręsti“ Komisija pranešė apie savo ketinimą tęsti geležinkelių paslaugų vidaus rinkos kūrimą ir pasiūlyti **palaiptiesniui** atverti tarptautinio keleivių pervežimo rinkas.

Or. de

### *Justification*

*In its White Paper the Commission called for the gradual opening up of cross-frontier passenger transport.*

Pakeitimą pateikė Helmuth Markov

Pakeitimas 16

4 KONSTATUOJAMOJI DALIS

(4) Situacija skirtingose tarptautinių geležinkelių paslaugų srityse šiuo metu labai nevienoda. Tolimosios paslaugos (naktiniai traukiniai) išgyvena sunkumus ir

(4) Situacija skirtingose tarptautinių geležinkelių paslaugų srityse šiuo metu labai nevienoda. Tolimosios paslaugos (naktiniai traukiniai) išgyvena sunkumus ir

geležinkelių įmonės, siekdamos sumažinti nuostolius, neseniai iš viso atsisakė naudoti kelis iš jų. Tačiau tarptautinių greitųjų traukinių paslaugų rinkoje eismo strautų apimtis labai išaugo ir toliau sparčiai vystysis, kadangi iki 2010 m. bus padvigubinti ir sujungti transeuropiniai greitieji tinklai. Tačiau abiejose srityse jaučiamas pigių avialinijų daromas stiprus konkurencinis spaudimas ir todėl būtina remti naujas iniciatyvas **skatinant konkurenciją tarp skirtingų geležinkelių įmonių**.

geležinkelių įmonės, siekdamos sumažinti nuostolius, neseniai iš viso atsisakė naudoti kelis iš jų. Tačiau tarptautinių greitųjų traukinių paslaugų rinkoje eismo strautų apimtis labai išaugo ir toliau sparčiai vystysis, kadangi iki 2010 m. bus padvigubinti ir sujungti transeuropiniai greitieji tinklai. Tačiau abiejose srityse jaučiamas pigių avialinijų daromas stiprus konkurencinis spaudimas ir todėl būtina remti naujas iniciatyvas.

Or. de

### *Justification*

*There is a need to encourage new initiatives in rail transport. This should not be confined to opening up competition between railway undertakings, but includes all the opportunities for strengthening the position of rail transport in relation to low-cost airlines.*

Pakeitimą pateikė Paolo Costa

Pakeitimas 17

### 5 KONSTATUOJAMOJI DALIS

(5) Neįmanoma atverti keleivių **tarptautinio** pervežimo paslaugų rinkos neturint išsamių nuostatų dėl galimybės pasinaudoti infrastruktūromis, nepasiekus žymios pažangos paslaugų derinimo srityje bei neturint griežtos geležinkelių transporto saugumo sistemos valstybiniu ir Europos lygmeniu. Perkėlus į nacionalinę teisę 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2001/12/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/13/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą Nr. 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo, 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo,

(5) Neįmanoma atverti keleivių **tarptautinio** pervežimo paslaugų rinkos neturint išsamių nuostatų dėl galimybės pasinaudoti infrastruktūromis, nepasiekus žymios pažangos paslaugų derinimo srityje bei neturint griežtos geležinkelių transporto saugumo sistemos valstybiniu ir Europos lygmeniu. Perkėlus į nacionalinę teisę 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2001/12/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/13/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą Nr. 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo, 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo,

naudojimosi geležinkelių infrastruktūra apmokestinimo ir saugos sertifikavimo bei Direktyvą 2004/.../EB dėl geležinkelių saugumo, visos šios sąlygos buvo patenkintos. Ši nauja institucinė struktūra turi vadovautis nusistovėjusia bendra praktika iki siūlomos **tarptautinių** keleivių pervežimų paslaugų rinkos **atvėrimo** datos. Todėl siūloma data yra **2010 m.**

naudojimosi geležinkelių infrastruktūra apmokestinimo ir saugos sertifikavimo bei Direktyvą 2004/.../EB dėl geležinkelių saugumo, visos šios sąlygos buvo patenkintos. Ši nauja institucinė struktūra turi vadovautis nusistovėjusia bendra praktika iki siūlomos keleivių pervežimų paslaugų rinkos **liberalizavimo** datos. Todėl siūloma **vietinių ir tarptautinių keleivių pervežimų paslaugų rinkos liberalizavimo ir prieigos prie tinklų data yra 2007 m.**

***Valstybės narės išlaiko teisę greičiau pripažinti geležinkelių įmonių ir tarptautinių vietines ir tarptautines keleivių perpervežimo paslaugas teikiančių grupių teisę naudotis maršrutais. Tokiu atveju valstybės narės gali taikyti tarpinę abipusiškumo išlygą, neleidžiančią naudotis šiomis teisėmis toms geležinkelių įmonėms, kurioms licenciją išdavė valstybės narės, kuriose dar netaikomos visiško vietinių ir tarptautinių keleivių pervežimo paslaugų rinkos liberalizavimo sąlygos.***

Or. it

#### *Justification*

*Liberalisation of the market in national and international passenger transport services should be brought forward to 2007, or the railways will disappear. There is also a need to allow the Member States the option of introducing a transitional reciprocity clause, to ensure that liberalisation of the market in services is not accompanied by imbalances.*

Pakeitimą pateikė Marta Vincenzi, Ulrich Stockmann

Pakeitimas 18

5 a KONSTATUOJAMOJI DALIS

(5a) Valstybės narės išlaiko teisę greičiau pripažinti geležinkelių įmonių ir tarptautinių vietines ir tarptautines keleivių pervežimo paslaugas teikiančių grupių teisę naudotis maršrutais. ***Naudojimas šiomis teisėmis gali būti suteiktas tik toms geležinkelių įmonėms ir jų tiesiogiai ar netiesiogiai***

**kontroliuojamoms dukterinėms įmonėms, kurioms licenciją išdavė valstybė narė, kurioje taikomos analogiškos teisės naudotis geležinkelių infrastruktūra sąlygos.**

Or. it

*Justification*

*There is a need to introduce temporary reciprocity clauses because some Member States have a full liberalisation regime and that creates asymmetry in the market and distorts competition.*

Pakeitimą pateikė Helmut Markov

Pakeitimas 19

6 KONSTATUOJAMOJI DALIS

**(6) Traukinių, kurie nestoja tarpinėse stotyse, skaičius yra labai ribotas.** Tuo atveju, jei maršruto trasoje yra tarpinės stotys, būtina, kad naujiems rinkos dalyviams būtų leista keleivius įlaipinti ir **išlaipinti** visoje maršruto trasoje siekiant užtikrinti, kad tokie maršrutai galėtų būti pelningi ir kad potencialiems naujiems rinkos dalyviams nebūtų sudarytos nepalankesnės sąlygos nei tos, kurios sudaromos dabartiniams operatoriams, kuriems leidžiama keleivius įlaipinti ir išlaipinti visoje maršruto trasoje.

(6) Tuo atveju, jei maršruto trasoje yra tarpinės stotys, naujiems rinkos dalyviams **neturėtų būti leidžiama** jose įlaipinti keleivių tol, **kol nebus išsamiai peržiūrėta rizika, keliama ekonominei regioninių transporto tarnybų pusiausvyrai.**

Or. en

*Justification*

*New entrants could substantially disrupt the economic balance of many regional and inter-regional transport services already in place. A prior review of the risks arising from the option to pick up passengers at intermediate stops would help these regional and inter-regional transport companies.*

Pakeitimą pateikė Paolo Costa

Pakeitimas 20

8 KONSTATUOJAMOJI DALIS

8) Šios direktyvos taikymo veiksmingumas vertinamas remiantis pranešimu, kuris Komisijai turėtų būti pateiktas praėjus dvejiems metams nuo tarptautinio keleivių pervežimo paslaugų rinkos atvėrimo datos.

8) Šios direktyvos taikymo veiksmingumas vertinamas remiantis pranešimu, kuris Komisijai turėtų būti pateiktas praėjus dvejiems metams nuo **vietinio ir** tarptautinio keleivių pervežimo paslaugų rinkos atvėrimo datos.

Or. it

*Justification*

*It is proposed to liberalise national and international passenger transport services and this requires access to the networks on 1 January 2007. The pursuit of this objective, in accordance with the spirit of the Commission White Paper on transport policy up to 2010, is essential as without it the railways will eventually disappear.*

Pakeitimą pateikė Paolo Costa

Pakeitimas 21

1 STRAIPSNIO 6 PUNKTAS

6) 1, 3, 4 ir 5 punktuose minimos nuostatos įsigalioja **2010 m. sausio 1 d.**

6) 1, 3, 4 ir 5 punktuose minimos nuostatos įsigalioja **2007 m. sausio 1 d.**

Or. it

*Justification*

*It is proposed to liberalise national and international passenger transport services and this requires access to the networks on 1 January 2007. The pursuit of this objective, in accordance with the spirit of the Commission White Paper on transport policy up to 2010, is essential as without it the railways will eventually disappear.*

Pakeitimą pateikė Corien Wortmann-Kool

Pakeitimas 22

1 STRAIPSNIO 7 PUNKTAS

10 straipsnio 3 dalies a punktas (Direktyva 91/440/EEB)

„3a) Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį, **vėliausiai iki 2010 m. sausio 1 d. suteikiama teisė teikiant tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas naudotis infrastruktūromis visose valstybėse narėse.** Geležinkelio įmonės,

„3a) Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį, **vėliausiai iki 2010 m. sausio 1 d. suteikiama teisė teikiant tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas naudotis geležinkelių tinklais lygiomis teisėmis. Vėliausiai iki 2011 m. joms**

teikdamos tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautinio maršruto linijoje esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.

*suteikiama teisė naudotis geležinkelių tinklais lygiomis teisėmis teikiant visas kitas keleivių pervežimo paslaugas, jei tai nepažeidžia viešųjų paslaugų sutarčių, sudarytų pagal galiojančius Bendrijos teisės aktus.* Geležinkelio įmonėms, teikiančioms tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas, **vėliausiai iki 2010 m.** suteikiama teisė įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautinio maršruto linijoje esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.

Or. en

### *Justification*

*Liberalisation of the national rail passenger transport should be restricted because of the big public interest involved and the potential threat to vulnerable national (and regional) railroad systems. Therefore the following addition is made to the text: 'to the extent that public service contracts conforming to the Community legislation in force are not affected'. National rail passenger transport should be considered within the framework of national passenger transport with big public interest involved. If necessary, further regulation regarding a right balance between opening the market in public passenger transport and conditions for protecting public interest should be discussed within the framework of the public service regulation.*

*The Commission proposal on Article 1, point 7 (Article 10, paragraph 3(b) (new) (Directive 91/440/EEC)) is adequate for limiting the right of access to services between a place of departure and a destination.*

Pakeitimą pateikė Helmuth Markov

Pakeitimas 23

1 STRAIPSNIO 7 PUNKTAS

10 straipsnio 3 a dalis (Direktyva Nr. 91/440/EEB)

„3a) Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį **vėliausiai iki 2010 m. sausio 1 d.** suteikiama teisė teikiant tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas naudotis infrastruktūromis visose valstybėse narėse. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje

„3a) Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį **ne anksčiau kaip iki to laiko, kol bus atliktas ilgalaikių tarpvalstybinio prekių pervežimo geležinkeliais liberalizavimo pasekmių įvertinimas,** suteikiama teisė teikiant tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas naudotis infrastruktūromis visose valstybėse



tarptautinio maršruto linijoje esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, **įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.**

narėse. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautinio maršruto linijoje esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, **įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.**

Or. de

### *Justification*

*As the implications of liberalising cross-frontier passenger transport are still unclear, there should first be an evaluation of the results of liberalising cross-frontier rail goods transport. This would enable any adverse consequences arising from such a step for companies, employees or consumers to be avoided.*

Pakeitimą pateikė Josu Ortuondo Larrea

Pakeitimas 24

1 STRAIPSNIO 7 PUNKTAS

10 straipsnio 3 a dalis (Direktyva Nr. 91/440/EEB)

„3a) Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį, vėliausiai iki **2010 m. sausio 1 d.** suteikiama teisė teikiant tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas naudotis **infrastruktūromis** visose valstybėse narėse. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautinio maršruto linijoje esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, **įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.**

„3a) Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį, vėliausiai iki **2010 m. sausio 1 d.** suteikiama teisė teikiant tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas **lygiomis teisėmis naudotis visais geležinkelių tinklais** visose valstybėse narėse. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautinio maršruto linijoje esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, **įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.**

***Tačiau jos gali įlaipinti ir išlaipinti keleivius netgi tarp dviejų toje pačioje valstybėje narėje esančių stočių, kai tik bus liberalizuota kitų keleivių pervežimo geležinkeliais paslaugų rinka, arba bet kokių atveju – nuo 2011 m. sausio 1 d.***

Or. es

### *Justification*

*With the aim of fulfilling the aims of the Commission White Paper on transport policy up to 2010 — namely, a balance between transport modes and the optimum use of infrastructure — first of all, the opening up of networks to international rail passenger transport services should be brought forward to 1 January 2009; second, and even without needing to cross a frontier, it should be permissible to pick up and set down passengers between two stations located in the same Member State when the liberalisation and opening up of the market for the rest of rail passenger transport services enters into force in their territory, which should take place on 1 January 2011; and third, if the above has not occurred, in any event with effect from that date international services should be able to pick up and set down passengers at all stations along their route. This is the only way to create the conditions essential for achieving this opening up of the market, so as to give effect, albeit belatedly, to the aim of transferring road and air passengers to rail on trans-European routes.*

*This also endeavours to clarify certain aspects of the Commission's text, so as not to limit the number of stations that can be used in the same Member State and adapt some of the wording in Article 10, paragraph 3 of the directive (see wording of Directive 2004/51/EC).*

Pakeitimą pateikė Paolo Costa

Pakeitimas 25

1 STRAIPSNIO 7 PUNKTAS

10 straipsnio 3 a punktą (Direktyva 91/440/EEB)

„3a) Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį **vėliausiai iki 2010 m. sausio 1 d.** suteikiama teisė teikiant tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas naudotis **infrastruktūra** visose valstybėse narėse. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautinio maršruto linijoje esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.

„3a) Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį **vėliausiai iki 2007 m. sausio 1 d.** suteikiama teisė teikiant **vietines ir** tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas naudotis infrastruktūra visose valstybėse narėse. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautinio keleivių pervežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautinio maršruto linijoje esančioje stotyje ir išlaipinti juos kitoje stotyje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.

Or. it

### *Justification*

*It is proposed to liberalise national and international passenger transport services and this requires access to the networks on 1 January 2007. The pursuit of this objective, in accordance with the spirit of the Commission White Paper on transport policy up to 2010, is essential as without it the railways will eventually disappear.*

Pakeitimą pateikė Helmuth Markov

Pakeitimas 26

1 STRAIPSNIO 7 PUNKTAS

10 straipsnio 3 b punktas (Direktyva 91/440/EEB)

3b) Valstybės narės gali *apriboti 3b* dalyje nustatytą teisę naudotis tais maršrutais tarp pradinės stoties ir paskirties stoties, kurie pagal galiojančią Bendrijos teisę yra bendrų ekonominių interesų sutarties objektas. Toks apribojimas negali suvaržyti teisės įlaipinti keleivius tarp dviejų tarptautinio maršruto stočių, įskaitant maršrutą tarp stočių toje pačioje šalyje, išskyrus atvejus, kai būtina išlaikyti visuomenės aptarnavimo sutartimi nustatytą transporto tarnybos ekonominę pusiausvyrą, ir po to, kai tam pritaria Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsniu paskirta reguliavimo tarnyba.

3b) *Be* 3a dalyje užtikrintos teisės naudotis maršrutais valstybės narės, įvertinusios regioninių ir tarpreregioninių transporto bendrovių ekonominei pusiausvyrai galinčius kilti pavojus, gali naujoms bendrovėms užtikrinti teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius tarpinėse stotyse.

Or. de

*Justification*

*New entrants could substantially disrupt the economic balance of many regional and inter-regional transport services already in place. A prior review of the risks arising from the option to pick up passengers at intermediate stops would help these regional and inter-regional transport companies.*

Pakeitimą pateikė Josu Ortuondo Larrea

Pakeitimas 27

1 STRAIPSNIO 7 PUNKTAS

10 straipsnio 3 b dalis (Direktyva 91/440/EEB)

3b) Valstybės narės gali apriboti 3b dalyje nustatytą teisę naudotis maršrutais tarp pradinės stoties ir paskirties stoties, kurie pagal galiojančią Bendrijos teisę yra bendrų ekonominių interesų sutarties objektas. Toks apribojimas negali suvaržyti teisės įlaipinti keleivius bet kurioje stotyje, esančioje tarptautinio maršruto linijoje, ir išlaipinti kitoje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis, išskyrus atvejus, kai

3b) Valstybės narės gali apriboti 3a dalyje nustatytą teisę naudotis savo geležinkelių tinklo ruožais, kurie pagal galiojančią Bendrijos teisę jau yra bendrų ekonominių interesų sutarties objektas. Toks apribojimas negali suvaržyti teisės įlaipinti ir išlaipinti keleivius bet kurioje stotyje, esančioje jų teritorijoje, ir negali būti taikomas objektyvios 2001/14/EB 30 straipsniu paskirtos reguliavimo tarnybos arba kitos

***būtina išlaikyti visuomenės aptarnavimo sutartimi nustatytą transporto tarnybos ekonominę pusiausvyrą, ir po to, kai tam pritaria*** Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsniu paskirta reguliavimo tarnyba.

***atsakingos institucijos atliktos ekonominės analizės pagrindu, bei tokiais atvejais, kai viešųjų paslaugų ekonominis gyvybingumas neužtikrinamas kitais būdais. Tačiau toks apribojimas netaikomas, jeigu tarptautinių geležinkelių įmonė viešąsias paslaugas teikiančiai bendrovei sumoka nustatyto galimą žalą atitinkančio dydžio kompensaciją vadovaudamasi reguliavimo tarnybos pateikta minėta ekonomine analize.***

Or. es

### *Justification*

*There needs to be greater precision in defining the option of limiting the opening up of networks so as not to damage existing regional and municipal public-service rail transport services. The decision on a limitation of this kind must be clearly subject to the powers of the national regulatory body or, in the case of international transport, the competent regulatory bodies. Moreover, and bearing in mind the principle of opening up the networks, which derives from the principles of the single European market, the sole valid criterion for reducing the opening up of the networks to competition can only be the economic viability of the public service. On the other hand if the possible damage is indemnified there should be no reason for setting any limitation whatever.*

Pakeitimą pateikė Paolo Costa

Pakeitimas 28

1 STRAIPSNIO 7 PUNKTAS

10 straipsnio 3 c a punktas (naujas) (Direktyva 91/440/EEB)

***3ca) Valstybės narės išlaiko teisę greičiau pripažinti geležinkelių įmonių ir tarptautinių vietines ir tarptautines keleivių pervežimo paslaugas teikiančių grupių teisę naudotis maršrutais. Tokiu atveju valstybės narės gali taikyti tarpinę abipusiškumo išlygą, neleidžiančią naudotis šiomis teisėmis toms geležinkelių įmonėms, kurioms licenciją išdavė valstybės narės, kuriose dar netaikomos visiško vietinių ir tarptautinių keleivių pervežimo paslaugų rinkos liberalizavimo sąlygos.***

*Justification*

*There is a need to introduce temporary reciprocity clauses because some Member States have a full liberalisation regime and that creates asymmetry in the market and distorts competition.*

Pakeitimą pateikė Marta Vincenzi, Ulrich Stockmann

Pakeitimas 29

1 STRAIPSNIO 7 PUNKTAS

10 straipsnio 3 c a dalis (naujas) (Direktyva 91/440/EEB)

***3ca) Valstybės narės išlaiko teisę greičiau pripažinti geležinkelių įmonių ir tarptautinių vietines ir tarptautines keleivių pervežimo paslaugas teikiančių grupių teisę naudotis maršrutais. Naudotis šiomis teisėmis gali būti leista tik toms geležinkelių įmonėms ir jų tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuojamoms dukterinėms įmonėms, kurioms licenciją išdavė valstybė narė, kurioje taikomos analogiškos teisės naudotis geležinkelių infrastruktūra sąlygos.***

*Justification*

*There is a need to introduce temporary reciprocity clauses because some Member States have a full liberalisation regime and that creates asymmetry in the market and distorts competition.*

Pakeitimą pateikė Armando Dionisi, Georg Jarzembowski, Francesco Musotto, Gabriele Albertini, Amalia Sartori

Pakeitimas 30

1 STRAIPSNIO 7 punktą

10 straipsnio 3 c a dalis (naujas) (Direktyva 91/440/EEB)

***3ca) Valstybės narės išlaiko teisę greičiau pripažinti geležinkelių įmonių ir tarptautinių vietines ir tarptautines keleivių pervežimo paslaugas teikiančių grupių teisę naudotis maršrutais. Naudotis šiomis teisėmis gali***

***būti leista tik toms geležinkelių įmonėms ir jų tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuojamoms dukterinėms įmonėms, kurioms licenciją išdavė valstybė narė, kurioje taikomos analogiškos teisės naudotis geležinkelių infrastruktūra sąlygos.***

Or. it

*Justification*

*In cases where some Member States decide to anticipate the liberalisation of their rail markets it is desirable to allow the application of reciprocity clauses to protect companies operating in totally liberalised markets from distortion of competition as a result of legislative asymmetry, by rail companies and their subsidiaries originating from protected national markets. Indeed, the option to introduce temporary reciprocity clauses in Community legislation has already been accepted in the First Railway Package on rules for awarding public service contracts and the Second Railway Package as amended at second reading by the European Parliament.*

Pakeitimą pateikė Corien Wortmann-Kool

Pakeitimas 31

1 STRAIPSNIO 8 PUNKTAS

14 straipsnis (Direktyva 91/440/EEB)

8) Iki 1995 m. sausio 1 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui, regionų komitetui ir Tarybai ataskaitą apie 10 straipsnio 3a ir 3b dalių nuostatų įgyvendinimą.

8) Iki 1995 m. sausio 1 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui, Regionų komitetui ir Tarybai ataskaitą apie 10 straipsnio 3a ir 3b dalių nuostatų įgyvendinimą, ***apimančią geležinkelio kelių ir kitų papildomų paslaugų paskirstymo procedūrų kokybės įvertinimą.***

Or. en

*Justification*

*The evaluation should also include an assessment of the quality of train path allocation because in a liberalised situation train path allocation becomes more important. The assessment should not only regard independency and non-discrimination of the procedures, but also the extent to which allocated train paths and other necessary additional services fit into the operational processes of train operators.*

Pakeitimą pateikė Dominique Vlasto, Christine De Veyrac

Pakeitimas 32  
1 a STRAIPSNIS (naujas)  
17 straipsnio 1 a dalis (nauja) (Direktyva 2001/14/EEB)

### **1a straipsnis**

*Į Direktyvos 2001/14/EB 17 straipsnį  
įterpiama ši dalis:*

*„1a) Dėl specializuotos infrastruktūros dalyje geležinkelių ruožo reikalaujančių paslaugų, numatytų 24 straipsnyje, sudaryta arba didelių ilgalaikių investicijų objektu esanti pamatinė sutartis laikantis 5 dalies nuostatų gali būti sudaroma ilgesniam kaip dešimties metų laikotarpiui ir joje išsamiai išdėstomi esami pajėgumai, t. y. kelionės laikai, išdėstymas tvarkaraštyje, geležinkelių kelių kiekis ir kokybė, užtikrinami kandidatui pamatinės sutarties galiojimo laikotarpiu. Specializuotos infrastruktūros, naudojamos tuo metu, kai įsigalioja Direktyva XXX [Direktyva 91/440, kuria liberalizuojamos keleivių pervežimo paslaugos, su pakeitimais] atveju, tai yra pajėgumų charakteristikos tų geležinkelių kelių, kuriuos kandidatas naudoja šioms paslaugoms teikti pagal paslaugų tvarkaraštį, sudarytą prieš įsigaliojant Direktyvai XXX. Infrastruktūros valdytojas negali atsisakyti sudaryti tokią pamatinę sutartį su prašančia geležinkelių įmone, kuri jau suteikė anksčiau minėtą investiciją arba rengiasi įsipareigoti investuoti.“*

Or. fr

#### *Justification*

*Directive 2001/14 provides for the conclusion of framework agreements for a period of more than five years for cases of special investment (substantial and long-term investment, for instance in high-speed links). This option needs strengthening to safeguard legal certainty and planning certainty for all operators who have made or wish to make a special investment effort. The duration of such framework agreements should be proportionate to the scale of investment made, possibly for more than 10 years.*

Pakeitimą pateikė Josu Ortuondo Larrea

Pakeitimas 33  
1 A STRAIPSNIS (naujas)  
17 straipsnio 5 dalis (Direktyva 2001/14/EB)

*1a straipsnis*

*Direktyvos 2001/14/EB 17 straipsnio 5 dalis pakeičiama šiuo tekstu:*

*„5. Pamatinės sutartys sudaromos ilgiausiai penkeriems metams, jas galima pratęsti vienodam laikotarpiui, jeigu jos apima ilgesnio laiko investicijas. Šiuo atveju investicijoms grąžinti sudaromas daugiametis skolos grąžinimo planas. Kiekvieno tokio pamatinės sutarties laikotarpio pabaigoje ir, logiškai, jos galiojimo penktųjų metų pabaigoje, jeigu viena ar daugiau metinių skolos grąžinimo įmokų nėra sumokėtos, atsakingos institucijos teiraujasi, ar be jau patenkintų paraiškų dar yra kitų kandidatų, ir skelbia konkursą, pagrįstą kaina (kelionės laiku, trukme, geležinkelių maršrutų kiekybe ir kokybe ir t. t.). Jeigu konkursą laimėjęs kandidatas yra naujas operatorius, iš jo reikalaujama ankstesniam operatoriui sumokėti nesumokėtų metinių skolos grąžinimo įmokų dydžio kompensaciją pagal galioti baigusios pamatinės sutarties metiniame plane pateiktas datas ir sumas. Jeigu kitų kandidatų nėra, konkursą laimėjęs kandidatas turi teisę vykdyti paslaugas tol, kol grąžinamos visos investicijos.*

Or. fr

*Justification*

*Periods of more than five years (as proposed by the rapporteur in his Amendment 10) will not be needed if there is provision for a compensation scheme between the incoming and outgoing operators for investment that is not yet amortised, in cases where there is a change of operator at the end of the period of the framework agreement.*



Pakeitimą pateikė Michael Cramer

Pakeitimas 34  
1 a STRAIPSNIS (naujas)  
17 straipsnio 5 dalis (Direktyva 2001/14/EB)

1a straipsnis

Direktyvos 2001/14/EB 17 straipsnio 5 dalis pakeičiama šiuo tekstu:

**„5. Paminės sutartys daugiausia sudaromos penkeriems metams. Infrastruktūros valdytojai ypatingais atvejais gali pritarti trumpesniam ar ilgesniam galiojimo laikui. Kiekvienas ilgesnis negu penkerių metų laikotarpis tvirtinamas sutartimis, kuriose numatomos ypatingos investicijos arba rizika. Teikiamų specializuotų infrastruktūrų paslaugų, kurios numatytos 24 straipsnyje ir reikalauja didelių ilgalaikių investicijų, paminės sutartys gali būti sudaromos dešimčiai metų. Ilgesniam negu 15 metų laikotarpiui sutartis, ypač tokias, kuriose numatytos didelės ilgalaikės investicijos, visų pirma susijusios su išipareigojimų pagal sutartis vykdymu, galima sudaryti tik išskirtiniais atvejais.**

Or. en

*Justification*

*By well fixed periods legislation should contribute to a solid basis for investment planning and framework agreements.*

Pakeitimą pateikė Dominique Vlasto, Christine De Veyrac

Pakeitimas 35  
1 a STRAIPSNIS (naujas)  
20 straipsnio 1 dalis (Direktyva 2001/14/EB)

*1a straipsnis*

*Direktyvos 2001/14/EB 17 straipsnio 5*

*dalis pakeičiama šiuo tekstu:*

***„1. Nepažeidžiant 17 straipsnio 1 a dalies, infrastruktūros valdytojas, pagal savo galimybes, stengiasi patenkinti visus infrastruktūros pajėgumų reikalavimus, ir ypač tuos, kurie susiję su traukinių keliais, einančiais per daugiau kaip vieną geležinkelių tinklą, ir atsižvelgti į visus kandidatams taikomus apribojimus, pvz., ekonominį poveikį jų veiklai.“***

Or. fr

### *Justification*

*Directive 2001/14 provides for the conclusion of framework agreements for a period of more than five years for cases of special investment (substantial and long-term investment, for instance in high-speed links). This option needs strengthening to safeguard legal certainty and planning certainty for all operators who have made or wish to make a special investment effort. The duration of such framework agreements should be proportionate to the scale of investment made, possibly for more than 10 years.*