

Развитието на железниците в Общността *II**

Законодателна резолюция на Европейския парламент по общата позиция на Съвета за приемане на директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (5895/2/2006 – С6-0309/2006 – 2004/0047(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: второ четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид общата позиция на Съвета (5895/2/2006 – С6-0309/2006)¹,
 - като взе предвид своята позиция на първото четене² по предложението на Комисията до Парламента и Съвета (СОМ(2004)0139)³,
 - като взе предвид член 251, параграф 2 от Договора за ЕО,
 - като взе предвид член 62 от своя правилник,
 - като взе предвид препоръката за второ четене на Комисията по транспорт и туризъм (А6-0475/2006),
1. Одобрява общата позиция във вида, в който е изменена;
 2. Възлага на своя председател да предаде тази позиция на Съвета и на Комисията.

¹ ОВ С 289 Е, 28.11.2006 г., стр. 30.

² ОВ С 227 Е, 21.9.2006 г., стр. 460.

³ Все още непубликувано в ОВ.

Позиция на Европейския парламент приета на второ четене на 18 януари 2007 г. с оглед приемането на Директива 2007/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива на Съвета 91/440/ЕИО относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и Съвета за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет,¹

като взеха предвид становището на Комитета на регионите,²

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора,³

като имат предвид, че:

- (1) Директива на Съвета 91/440/ЕИО от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността⁴ имаше за цел да улесни приспособяването на железопътната мрежа на Общността към изискванията на единния пазар и да подобри нейната ефикасност.

¹ ОВ С 221, 8.9.2005 г., стр. 56.

² ОВ С 71, 22.3.2005 г., стр. 26.

³ Позиция на Европейския парламент от 28 септември 2005 г. (ОВ С 227 Е, 21.9.2006, стр. 460), Обща позиция на Съвета от 24 юли 2006 г. (ОВ С 289 Е, 28.11.2006 г., стр. 30) и Позиция на Европейския парламент от 18 януари 2007 г.

⁴ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2006/103/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344).

- (2) Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура¹ се отнася до принципите и процедурите, които да се прилагат при определяне и събиране на такси за железопътната инфраструктура и разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура.
- (3) В своята Бяла книга „Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“ Комисията обяви намерението си да продължи изграждането на вътрешния пазар в областта на железопътните услуги, като предложи отварянето на пазара за международни пътнически услуги.
- (4) Целта на настоящата директива е да регламентира отварянето на пазара за международни железопътни пътнически услуги в рамките на Общността, поради което не следва да се отнася до услуги между държава-членка и трета страна. Освен това, държавите-членки следва да могат да изключат от обхвата на настоящата директива услуги в транзит през Общността.
- (5) Състоянието на международните железопътни услуги в момента е твърде разнородно. Услугите на далечни разстояния (например нощни влакове) са в затруднение и много от тях в последно време бяха спрени от предлагашите ги железопътни предприятия с цел ограничаване на загубите. От друга страна, пазарът на международни високоскоростни услуги отбеляза рязко увеличение на трафика и ще продължи интензивното си развитие с удвояването и свързването на трансевропейската високоскоростна мрежа до 2010 г. Въпреки това, и в двата случая съществува силен конкурентен натиск от страна на нискотарифните авиокомпаниии. Изключително важно е, следователно, да бъдат насърчавани нови инициативи чрез поощряване на конкуренцията между железопътните предприятия.

¹ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, последно изменена с Директива 2004/49/ЕО (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44). Коригирана редакция в ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16.

- (6) Не е възможно да бъде отворен пазарът за **пътнически** услуги без подробни разпоредби за достъп до инфраструктурата, съществен напредък в оперативната съвместимост и стриктна рамка за безопасността на железопътния транспорт на национално и европейско равнище. Всички тези елементи вече са налице след транспонирането на Директива 2001/12/ЕО¹ на Европейския парламент и Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива на Съвета 91/440/ЕИО, Директива 2004/51/ЕО² на Европейския парламент и Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива на Съвета 91/440/ЕИО, Директива 2001/13/ЕО³ на Европейския парламент и Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива на Съвета 95/18/ЕО, Директива 2001/14/ЕО и Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 29 април 2004 г. за безопасността на железопътния транспорт на Общността⁴. Необходимо е тази нова регулаторна рамка да бъде подкрепена с установена и утвърдена практика преди предложената дата за отваряне на пазара на **пътнически** услуги. **Държавите-членки, присъединили се към Европейския съюз на или след 1 май 2004 г., следва да имат правото да отложат с до пет години целевата дата 2017 г. за национални пътнически услуги.**
- (7) Броят на железопътните услуги без междинни спирки е твърде ограничен. При пътувания с междинни спирки е много важно да бъде позволено на новите пазарни оператори да вземат и оставят пътници по маршрута, за да се осигури реална възможност за икономическа рентабилност на тези дейности и да се избегне поставянето на потенциалните конкуренти в неблагоприятно положение спрямо съществуващите оператори, които имат право да вземат и оставят пътници по маршрута. Това право не бива да нарушава националната и общностната уредба относно политиката на **конкуренция**.
- (8) **Регламент** (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга при железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт⁵, дава възможност на държавите-членки и местните власти да възлагат договори за извършване на обществени услуги. Тези договори могат да включват изключителни права за предоставяне на някои услуги. Необходимо е, следователно, да се гарантира, че разпоредбите на споменатия регламент са съвместими с принципа на отваряне на международните пътнически услуги за конкуренция.

¹ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр.1.

² ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164. Коригирана редакция в ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 58.

³ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26.

⁴ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44. Коригирана редакция в ОВ L 220, 21.6.2006 г., стр. 16.

⁵ ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр.1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91 (ОВ L 169, 29.6.1991 г., стр. 1).

- (9) Отварянето на международните пътнически услуги за конкуренция, което включва правото да се вземат пътници от всяка гара по маршрута на международна услуга и да се оставят на друга, включително гари, разположени в една и съща държава-членка, може да има последици за организацията и финансирането на железопътни пътнически услуги, предоставяни по силата на договор за извършване на обществени услуги. Държавите-членки следва да имат възможността да ограничат правото на достъп до пазара в случаите, когато това право би нарушило икономическото равновесие на такива договори за обществени услуги и когато съответният регулаторен орган, посочен в член 30 от Директива 2001/14/ЕО, е дал одобрение въз основа на обективен икономически анализ, след отправено искане от компетентните органи, възложили договора за обществени услуги.
- (10) Някои държави-членки вече са пристъпили към отваряне на пазара за железопътни пътнически услуги чрез прозрачни и открити тръжни процедури за предоставяне на някои от тези услуги. Те не би следвало да се задължават да предоставят напълно открит достъп за международните пътнически услуги, тъй като тази конкуренция за правото на ползване на определени железни пътища дава достатъчна представа за пазарната стойност на предлагането на тези услуги.
- (11) Оценката за това, дали би могло да се наруши икономическото равновесие на договора за обществени услуги, следва да се основава на предварително определени критерии, като например въздействието върху рентабилността на услугите, предмет на договора за обществени услуги, включително ефектът върху нетната себестойност за възложилия договора компетентен обществен орган, върху потребителското търсене, ценообразуването на билетите, издаването на билетите, разположението и броя на спирките от двете страни на границата, разписанието и честотата на предлаганата нова услуга. Съобразявайки се с тази оценка и решението на съответния регулаторен орган, държавите-членки могат да разрешат, изменят или откажат искането за право на достъп до международна пътническа услуга, включително да наложат такси на оператора на новата международна пътническа услуга, въз основа на икономическия анализ и в съответствие с правото на Общността и принципите на равнопоставеност и недопускане на дискриминация.
- (12) С оглед **допринасяне за извършване на пътнически услуги по линии, изпълняващи задължение за обществени услуги**, е целесъобразно да се позволи на държавите-членки, **които желаят това, да упълномощат органите, отговарящите за тези услуги да наложат такса върху** пътническите услуги, **попадащи под юрисдикцията на тези органи. Тази такса трябва да допринася за финансирането на задълженията по обществени услуги, предвидени в договора за обществени услуги, в съответствие с общностното право. Таксата трябва да се налага в съответствие с общностното право, и по-специално принципа за справедливост, прозрачност, недискриминация и пропорционалност.**

- (13) Регулаторният орган следва да извършва дейността си така, че да избягва всякакви конфликти на интереси и всякаква възможна връзка с възлагането на разглеждания договор за обществени услуги. В частност, ако поради причини от организационно или юридическо естество той е тясно свързан с компетентния орган, участвал във възлагането на разглеждания договор за обществени услуги, неговата функционална независимост следва да бъде гарантирана. Необходимо е компетенциите на регулаторния орган да се разширят с оглед определяне целта на дадена международна услуга и, когато е целесъобразно, оценяване на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги.
- (14) Настоящата директива бележи по-нататъшен етап в отварянето на железопътния пазар. Някои държави-членки вече са отворили пазара за международни пътнически услуги на тяхна територия. В този смисъл не следва да се разбира, че настоящата директива поражда задължения за тези държави-членки да предоставят преди 1 януари 2010 г. права на достъп на железопътни предприятия, лицензирани в друга държава-членка, където подобни права не са предоставени.
- (15) С оглед създаване на специализирана инфраструктура, например високоскоростни железопътни линии, железопътните предприятия изискват сигурност на планирането и правна сигурност, съизмерими с вложените значителни дългосрочни инвестиции. Следователно за такива предприятия трябва да е възможно по принцип да сключват рамкови споразумения със срок до 15 години. Директива 2001/14/ЕО следва да бъде съответно изменена.*
- (16) Националните регулаторни органи следва да обменят информация въз основа на член 31 от Директива 2001/14/ЕО и, където е необходимо в отделни случаи, да съгласуват принципите и практиките за оценка на това, дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги е нарушено. Те следва постепенно да разработват указания въз основа на придобития опит.
- (17) Прилагането на настоящата директива следва да бъде оценено въз основа на *два доклада, всеки от които* Комисията представя *една година* след датата на отваряне на пазара на международните *и националните* пътнически услуги *съответно. До 31 декември 2012 г. Комисията трябва да представи още един доклад, който да се съсредоточи върху състоянието на подготовката за отваряне на железопътния пазар на национални пътнически услуги и по възможност да предложи подсилващи мерки за улесняване на тази стъпка.*

- (18) Държава-членка, която няма железопътна система, нито планира да има такава в непосредствено бъдеще, би се обвързала с несъразмерно и безпредметно задължение, ако трябва да транспонира и прилага Директиви 91/440/ЕИО и 2001/14/ЕО. Следователно, докато няма железопътна система, *такива държави-членки би трябвало да бъдат освободени от задължението да транспонират и прилагат тези директиви.*
- (19) *Мерките, необходими за прилагане на Директиви 91/440/ЕИО и 2001/14/ЕО, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹.*
- (20) *По-специално Комисията трябва да е оправомощена да приема мерки от общ характер, предназначени да изменят несъществуващи елементи на тези директиви в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.*
- (21) Тъй като целта на настоящата директива, а именно развитието на железопътния транспорт на Общността, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки предвид необходимостта да се осигурят справедливи и недискриминационни условия на достъп до инфраструктурата и да се отчете очевидно международния характер на експлоатацията на значителни участъци от железопътните мрежи, и следователно може, поради необходимостта от съгласувани наднационални действия, да бъде по-успешно постигната от Общността, то Общността може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност по смисъла на член 5 от Договора. Съгласно принципа на пропорционалност така, както е прогласен в същия член, действието на настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (22) В съответствие с точка 34 от Междуйнституционалното споразумение за по-добро законотворчество², държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността таблици, които показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да ги оповестят.
- (23) Следователно е необходимо Директива 91/440/ЕИО и Директива 2001/14/ЕО съответно да се изменят,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

¹ *ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕС (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).*

² ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр.1.

Член 1

Директива 91/440/ЕИО се изменя, както следва:

- 1) в член 2 се добавя следният параграф:

„4. Държавите-членки могат да изключат от обхвата на настоящата директива всяка железопътна услуга, извършвана транзитно през Общността, чиято начална и крайна точка се намират извън територията на Общността.“;
- 2) четвърто тире на член 3 се заличава;
- 3) в член 3 след петото тире се добавя следното тире:

„– „международна пътническа услуга“ означава пътническа услуга, при който влакът пресича най-малко една граница на държава-членка и чиято основна цел е превозването на пътници между гари, разположени в различни държави-членки; влакът може да се състои от секции с едно и/или повече направления, а отделните секции могат да имат различни начални и крайни точки на пътуване, при условие че всички вагони преминават най-малко една граница;“;
- 4) в член 3 след шестото тире се добавя следното тире:

„– „транзит“ означава пресичане на територията на Общността, което се извършва без товарене или разтоварване на стоки и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Общността.“;
- 5) първото тире от член 5, параграф 3 се заличава;
- 6) в член 8, параграф 1 се заличава фразата „или от международните обединения“;

- 7) параграф 1 от член 10 се заличава;
- 8) в член 10 се добавят следните параграфи:

„3а. Железопътни предприятия, които попадат в приложното поле на член 2, получават, **за целите на извършването на международни пътнически услуги до 1 януари 2010 г.**, право на достъп до инфраструктурата на всички държави-членки. **При** извършване на международна пътническа услуга железопътните предприятия имат право да вземат пътници от всяка гара, разположена по международния маршрут, и да ги оставят на друга, включително гари, разположени в една и съща държава-членка.

Правото на достъп до инфраструктурата на държавите-членки, за които делът от международния превоз на пътници с влак представлява повече от половината от пътничекото на железопътните предприятия в тази държава-членка, се предоставя не по-късно от 1 януари 2012 г.

Регулаторният орган или органи, посочени в Директива 2001/14/ЕО, определят дали основната цел на услугата е превозът на пътници между гари, разположени в различни държави-членки, след отправено искане от съответните компетентни органи и/или заинтересовани железопътни предприятия.

3б. Държавите-членки могат да ограничат правото на достъп, определено в параграф 3а, за услуги между начална и крайна точка, които са предмет на един или повече договори за обществени услуги, съгласно действащото законодателство на Общността. Това ограничение може да няма за резултат ограничаване на правото да се вземат пътници от всяка гара, разположена по маршрута на международна услуга, и да се оставят на друга, включително гари, разположени в една и съща държава-членка, освен когато упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги.

Регулаторният орган или органи, посочени в член 30 от Директива 2001/14/ЕО, определят дали икономическото равновесие би било нарушено въз основа на обективен икономически анализ и предварително определени критерии, след отправено искане от:

- компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги;
- всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по този член;
- управителя на инфраструктурата, или
- железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.

Компетентните органи и железопътните предприятия, които извършват обществените услуги, предоставят на съответния регулаторен орган или органи основателно необходимата информация за вземане на решение. Регулаторният орган се запознава с предоставената информация, като се допитва до всички заинтересовани страни, ако е необходимо, и уведомява заинтересованите страни за своето мотивирано решение в рамките на предварително определен разумен срок, но във всички случаи не по-късно от два месеца след получаване на цялата необходима информация. Регулаторният орган излага мотивите за своето решение и уточнява срока и условията, при които

- съответният компетентен орган или компетентни органи;
- управителят на инфраструктурата;
- железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги, или
- железопътното предприятие, което иска достъп,

могат да поискат преразглеждане на решението.

- Зв. Държавите-членки могат също да ограничат правото да се вземат и оставят пътници на гари в една и съща държава-членка по маршрута на международна пътническа услуга, когато изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено с договор за концесия, сключен преди...⁺ на основата на справедлива състезателна процедура и при спазване на съответните принципи на правото на Общността. Това ограничение може да продължи толкова, колкото е първоначалният срок на договора, или 15 години, според това кой от двата срока е по-кратък.
- Зг. Разпоредбите на настоящата директива не изискват дадена държава-членка да предоставя преди 1 януари 2010 г. **по отношение на международни пътнически услуги** правото на достъп, посочено в параграф 3а, на железопътни предприятия и техните пряко или косвено контролирани дъщерни дружества, лицензирани в държава-членка, в която не се предоставят права на достъп от подобно естество.
- Зд. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че посочените в параграфи 3б, 3в и 3г решения подлежат на съдебен надзор.
- Зе. Без да се *накърняват* разпоредбите на параграф 3б, държавите-членки могат, при определените в настоящия член условия, да разрешат на **орган, отговарящ за железопътния транспорт, да обложи с такса железопътните предприятия, осигуряващи международна пътническа услуга за експлоатацията на маршрути, попадаща под юрисдикцията на този орган, и които се експлоатират между две гари в съответната държава-членка.**

В този случай железопътните предприятия, предоставящи национални транспортни услуги, подлежат на облагане със същата такса за експлоатирането на тези маршрути

Таксата е предназначена да компенсира органа за изпълнението на задълженията за обществени услуги, в контекста на договор за обществени услуги, сключен в съответствие с общностното право. Компенсацията не може да превишава необходимото за покриване на разходите по изпълнение на задълженията за извършване на обществени услуги, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

⁺ ОВ: Да се добави датата на влизане в сила на настоящата директива.

Таксата *се налага* в съответствие с правото на Общността, по-специално при спазване принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност, в частност между цената на услугата и размера на таксата. *Общо наложените такси* не бива да *застрашават* икономическата жизнеспособност на международната пътническа услуга, *върху която са наложени*.

Съответните органи съхраняват информацията, необходима за проследяване на произхода на таксите и тяхното използване. Държавите-членки предоставят тази информация на Комисията.“;

9) Член 10, параграф 8 се заменя със следния текст:

„8. Най-късно до 1 януари 2009 г. Комисията представя на Европейския парламент, Съвета, Икономическия и социален комитет и Комитета на регионите доклад за изпълнението на настоящата директива.

Този доклад разглежда:

- изпълнението на настоящата директива в държавите-членки, *и по-специално нейния ефект в малките държави-членки*, и ефективната работа на отделните органи;
- развитието на пазара, в частност тенденциите в международния трафик, дейностите и пазарния дял на всички пазарни оператори, включително новите участници.“;

10) В член 10 се добавя следният параграф:

„9. Най-късно до *1 януари 2018 г.* Комисията представя на Европейския парламент, Съвета, Икономическия и социален комитет и Комитета на регионите доклад за изпълнението на разпоредбите на *параграфи 3б и 3г*.“

В доклада, който трябва да представи на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите до 31 декември 2012 г., Комисията конкретно анализира състоянието на подготовката за отваряне на железопътния пазар на национални пътнически услуги. По целесъобразност в доклада на Комисията се предлагат по-нататъшни допълващи мерки за улесняване на отварянето на този пазар и за спазването на задълженията за обществени услуги.“;

11) Член 11, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Мерките, необходими за адаптиране на приложенията, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, упомената в член 11а, параграф 3.“;

12) Член 11а, параграф 3 се заменя със следното:

„3. При позоваване на настоящия параграф, се прилага член 5а, параграфи от 1 до 4 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.“;

13) Към член 15 се добавя следната алинея:

„Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, докато на тяхната територия не се установи железопътна система.“.

Член 2

Директива 2001/14/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 1, параграф 3 се добавя следната точка:

„д) транспортни дейности под формата на железопътни услуги, които се извършват транзитно през Общността.“;

2) В член 2 се добавя нова точка със следния текст:

„н) „транзит“ означава пресичане на територията на Общността, което се извършва без товарене или разтоварване на стоки и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Общността.“;

3) В член 13 се добавя следният параграф:

„4. Когато даден кандидат възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед извършване на международни пътнически услуги съгласно определението в член 3 от Директива 91/440/ЕИО, той уведомява съответните управители на инфраструктури и регулаторни органи. С цел да даде възможност за определяне на целта на международната услуга да се превозват пътници между гари, разположени в различни държави-членки, и възможните икономически последици за вече съществуващите договори за обществени услуги, регулаторните органи следят да бъде уведомен всеки компетентен орган, който е възложил железопътни пътнически услуги, определени в договор за обществени услуги, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничава достъпа по член 10, параграф 3б от Директива 91/440/ЕИО, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази международна пътническа услуга.“;

4) член 17, параграф 5 се заменя със следния текст:

„5. Рамковите споразумения по принцип се сключват за срок от пет години, който може да се поднови за срокове, равни на първоначалната им продължителност. В конкретни случаи управителят на инфраструктурата може да приеме по-къси или по-дълги срокове. Всеки срок, по-дълъг от пет години, се обосновава с наличието на търговски договори, специални инвестиции или рискове.

5а. За услуги, при които се използва специализираната инфраструктура, посочена в член 24, която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от кандидата, рамковите споразумения могат да се сключват за срок от 15 години. Период, по-дълъг от 15 години, е допустим само в изключителни случаи, по-конкретно в случаите, когато съществува широкомащабна и дългосрочна инвестиция и по-специално, когато такава инвестиция е обвързана с договорни задължения, включващи многогодишен амортизационен план.

В този случай кандидатът може да поиска подробно определяне на характеристиките на капацитета - в това число честота, обем и качество на влаковите маршрути - които ще се предоставят на кандидата за срока на рамковото споразумение. Управителят на инфраструктурата може да ограничи резервирания капацитет, който за срок не по-малко от един месец е бил използван по-малко от праговата стойност, определена в член 27.

От 1 януари 2010 г., *за международни пътнически услуги* може да се *изготви* първоначално рамково споразумение за срок от 5 години, който може да се поднови еднократно на основата на характеристики на капацитета, използвани от кандидатите, извършващи услуги преди 1 януари 2010 г., за да се отчетат специалните инвестиции или съществуващите търговски договори. Регулаторният орган, посочен в член 30, разрешава влизането в сила на такова споразумение.“;

5) Преди последното изречение на член 30, параграф 1 се добавя следният текст:

„Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договор за извършване на обществени услуги.“;

6) **Член 34, параграф 3 се заменя със следното:**

„3. *Мерките, необходими за адаптиране на приложенията, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол по член 35, параграф 3.*“;

7) **Член 35, параграф 3 се заменя със следното:**

„3. *Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилага член 5а, параграфи от 1 до 4 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.*“;

8) В член 38 се добавя следната алинея:

„Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, докато на тяхната територия не се установи железопътна система.“.

Член 3

1. Държавите-членки *привеждат* в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди... * . Те незабавно предоставят на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

3. Разпоредбите на точки 2, 5, 6 и 7 от член 1 се прилагат от 1 януари 2010 г.

Член 4

Настоящата директива влиза в сила един ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено *на*,

За Европейския парламент:
Председател

За Съвета:
Председател

* 18 месеца след влизането в сила на настоящата директива.