

ДИРЕКТИВА БР. 2007/58/ЕЗ НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ
од 23 октомври 2007 година
за изменување на Директивата бр. 91/440/ЕЕЗ на Советот за развивање на железницата
на Заедницата и Директивата бр. 2001/14/ЕЗ за распределба на капацитетот на
железничката инфраструктура и наплата на надоместоците за употреба на железничката
инфраструктура

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид договорот за основање на Европската заедница, а особено член 71 од него,

имајќи го предвид предлогот од Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет¹,

имајќи го предвид мислењето на Комитетот на региони²,

постапувајќи во согласност со постапката посочена во член 251 од Договорот, во поглед на заедничкиот текст одобрен од Комитетот за усогласување на 31 јули 2007 година³,

со оглед на тоа што:

(1) Директивата бр. 91/440/ЕЕЗ на Советот од 29 јули 1991 година за развивање на железницата на Заедницата⁴ беше составена за да го олесни прилагодувањето на железницата на Заедницата кон барањата на единствениот пазар и да ја подобри нивната ефикасност.

(2) Директивата бр. 2001/14/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2001 година за распределба на капацитетот на железничката инфраструктура и наплатата на надоместоци за употреба на железничката инфраструктура⁵ ги уредува начелата и постапките коишто се употребуваат за поставување и наплата на надоместоците за употреба на железничката инфраструктура и за распределба на капацитетот на железничката инфраструктура.

(3) Во својата Бела книга за европската транспортна политиката за 2010 година: време за одлука, Комисијата ја објави својата намера да продолжи со изградбата на внатрешниот пазар на железнички услуги преку предлог за отворање на пазарот на меѓународните патнички услуги.

(4) Целта на оваа директива е да го адресира отворањето на пазарот за меѓународните железнички услуги во рамки на Заедницата и, оттаму, не треба да ги засега услугите помеѓу земја-членка и трета земја. Во дополнение, земјите-членки треба да може да ги исклучат од делокругот оваа директива услугите за транзит низ Заедницата.

¹ Сл. весник С 221, 8.9.2005 год., стр. 56.

² Сл. весник С 71, 22.3.2005 год., стр. 26.

³ Мислење на Европскиот парламент од 28 септември 2005 година (Сл. весник С 227 Е, 21.9.2006 год., стр. 460), Заеднички став на Советот од 24 јули 2006 година (Сл. весник С 289 Е, 28.11.2006 год., стр. 30), Став на Европскиот парламент од 18 јануари 2007 година (Сл. весник С 2007 Е, 18.1.2007 год., стр. 1), Заклучокот неопубликуван во Службениот весник), Законодавно решение на Европскиот парламент од 25 септември 2007 година и Одлука на Советот од 26 септември 2007 година.

⁴ Сл. весник L 237, 24.8.1991 год., стр. 25. Директива последно изменета со Директивата бр. 2006/103/ЕЗ (Сл. весник L 363, 20.12.2006 год., стр. 344).

⁵ Сл. весник L 75, 15.3.2001 год., стр. 29. Директива последно изменета со Директивата бр. 2004/49/ЕЗ (Сл. весник L 164, 30.4.2004 год., стр. 44).

(5) Меѓународните железнички услуги во моментов даваат многу контрастна слика. Услугите на долги далечини (на пример ноќните возови) се соочуваат со тешкотии и неколку од нив во скоро време се повлечени од железничките претпријатија кои работат со нив со цел да ги намалат загубите. Од друга страна, пазарот на меѓународни услуги за брз превоз забележува брз раст на сообраќајот и ќе продолжи со својот енергичен развој со удвојување и интерконектирање на трансевропската брза мрежа до 2010 година. Сепак, постои силен конкурентен притисок од евтините авиолинии и во двата случаи. Оттаму, важно е да се стимулираат нови иницијативи преку промоција на конкурентноста помеѓу железничките претпријатија.

(6) Невозможно е да се отвори пазарот на меѓународни патнички услуги без детални одредби за пристап до инфраструктурата, без значителен напредок на интероперабилноста и без силна рамка за железничка безбедност на национално и на европско ниво. Сите овие елементи се веќе поставени по транспонирањето на Директивата бр. 2001/12/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот⁶ од 26 февруари 2001 година за изменување на Директивата бр. 91/440/ЕЕЗ на Советот, Директивата бр. 2004/51/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот⁷ од 29 април 2004 година за изменување на Директивата бр. 91/440/ЕЕЗ на Советот, Директивата бр. 2001/13/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот⁸ од 26 февруари 2001 година за изменување на Директивата бр. 95/18/ЕЗ на Советот, Директивата бр. 2001/14/ЕЗ и Директивата бр. 2004/49/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 29 април 2004 година за безбедноста на железниците на Заедницата⁹. Неопходно е оваа нова регулаторна рамка да биде поддржана со утврдена, консолидирана практика до предложениот датум за отворање на пазарот за меѓународни патнички услуги. Ова бара одредено време. Оттаму, целниот датум за отворање на пазарот треба да биде 1 јануари 2010 година.

(7) Бројот на железнички услуги без меѓузастанувања е многу ограничен. Во случај на патувања со меѓузастанувања, важно е да се овластат новите учесници на пазарот да ги повезат и донесат патниците долж рутата со цел да се гарантира дека тие активности имаат реална шанса да бидат економски исплатливи и да се одбегне поставување на потенцијалните конкуренти на штета на постојните оператори, кои го имаат правото да ги качат и симнат патниците долж рутата. Ова право не ги доведува во прашање регулативите на Заедницата ниту пак националните регулативи за политиката на конкурентност.

(8) Воведувањето на нови меѓународни услуги со отворен пристап и со меѓузастанувања не треба да се употребува за да се донесе отворањето на пазарот за домашните услуги за патниците, туку треба главно да се фокусира на запирањата кои се помошни на меѓународната рута. Врз таа основа, нивното воведување треба да ги засега услугите чијашто основна намена е превозот на патници на меѓународни патувања. Утврдувањето на тоа дали ова е основна намена на услугата треба да ги земе предвид критериумите како сразмерноста на прометот и обемот добиени од транспортот на домашни или странски патници и на должината на услугата. Ова утврдување треба да го направи соодветното национално регулаторно тело на барање на заинтересирана страна.

(9) Регулативата (ЕЗ) бр. 1370/2007 на Европскиот парламент и на Советот од 23 октомври 2007 година за јавни услуги за железнички или друмски превоз на патници¹⁰ ги овластува земјите-членки и локалните надлежни органи да доделат договори за јавни услуги. Овие договори може да содржат исклучителни права за извршување на одредени

⁶ Сл. весник L 75, 15.3.2001 год., стр. 1.

⁷ Сл. весник L 164, 30.4.2004 год., стр. 164., коригирана со Сл. весник L 220, 21.6.2004 год., стр. 58).

⁸ Сл. весник L 75, 15.3.2001 год., стр. 26.

⁹ Сл. весник L 164, 30.4.2004 год., стр. 44., коригирана со Сл. весник L 220, 21.6.2004 год., стр. 16.

¹⁰ Видете страница 1 од овој службен весник.

услуги. Оттаму, неопходно е да се обезбеди дека одредбите од таа регулатива се во согласност со начелото за отворање на конкуренција во меѓународните патнички услуги.

(10) Отворањето на конкуренција во услугите за меѓународните патнички услуги, кои го вклучуваат правото да качува патниците на секоја станица лоцирана долж рутата на меѓународна услуга и да го симне на друга, вклучувајќи станици лоцирани во иста земја-членка, може да има последици врз организацијата и финансирањето на железничките патнички услуги обезбедени согласно договор за јавни услуги. Земјите-членки треба да имаат можност да го ограничат правото на пристап на пазарот кога ова право би ја нарушило економската рамнотежа на овие договори за јавни услуги и кога одобрението е дадено од страна на релевантното регулаторно тело посочено во член 30 од Директивата бр. 2001/14/ЕЗ врз основа на објективна економска анализа, по барање од надлежните органи кои го доделиле договорот за јавни услуги.

(11) Некои земји-членки веќе се започнаа со отворање на пазарот за железничките патнички услуги со транспарентни и отворени конкурентни тендери за обезбедување на одредени такви услуги. Тие не треба да обезбедат целосен отворен пристап до меѓународните патнички услуги, бидејќи оваа конкуренција за правото за употреба на одредени железнички рути вклучува задоволително тестирање на пазарната вредност за водење на овие услуги.

(12) Оценката за тоа дали економската рамнотежа на договорот за јавни услуги може да се наруши треба да ги земе предвид однапред одредените критериуми, како што е влијанието врз профитабилноста на секоја услуга вклучена во договорот за јавни услуги, вклучувајќи ги и последичните влијанија врз нето трошокот на јавниот надлежен орган кој го доделува договорот, побарувачката на патниците, цената на билетот, решенијата за билетите, локацијата и бројот на запирања и времето и фреквенцијата на предложената нова услуга. Почитувајќи ја таквата оценка и одлуката на релевантното регулаторно тело, земјите-членки можат да овластат, изменат или да го забранат пристапот до побараната меѓународна патничка услуга, вклучувајќи и наплата на надоместок од операторот за нова меѓународна патничка услуга, во согласност со економската анализа и во согласност со правото на Заедницата и начелата за еднаквост и недискриминација.

(13) Со цел да се допринесе на функционирањето на патничките услуги на линии коишто ги исполнуваат обврските за јавни услуги, земјите-членки треба да можат да ги овластат надлежните органи одговорни за овие услуги да наметнат наплата на патничките услуги кои се во надлежност на тие органи. Таа наплата треба да допринесе во финансирањето на обврските за јавните услуги утврдени во договорите за јавни услуги доделени во сообразност со правото на Заедницата. Таа треба да се наметне во согласност со правото на Заедницата, а особено со начелата за правичност, транспарентност, недискриминација и пропорционалност.

(14) Регулаторното тело треба да функционира на начин со кој се избегнуваат сите конфликти на интереси и секоја можна вклученост во доделувањето на договорот за јавни услуги кој се разгледува. Особено, доколку за организациски или за правни цели тоа е тесно поврзано со надлежен орган вклучен во доделувањето на договорот за јавни услуги кој се разгледува, треба да се обезбеди неговата функционална независност. Компетентноста на регулаторното тело треба да се прошири за да овозможи оценка на целта на меѓународната услуга и, онаму каде тоа е соодветно, потенцијалното економско влијание врз постојните договори за јавни услуги.

(15) Оваа директива претставува натамошна фаза во отворањето на железничкиот пазар. Некои земји-членки веќе го отвориле пазарот за меѓународните патнички услуги на нивната територија. Во овој контекст, оваа директива треба да се разбере како креирање на обврски за оние земји-членки да доделат, пред 1 јануари 2010 година, право на пристап до железничките претпријатија лиценцирани во земја-членка во која не се доделени слични права.

(16) Со цел да се поттикнат инвестиции во услуги кои употребуваат специјализирана инфраструктура, како брзите железнички линии, барателите треба да може да планираат и да побараат правна сигурност која ќе ја одрази вклучената значителна долгорочна инвестиција. Оттаму, треба да е можно за тие претпријатија нормално да склучуваат рамковни договори со траење до 15 години.

(17) Врз основа на член 31 од Директивата бр. 2001/14/ЕЗ, националните регулаторни тела треба да разменуваат информации и, онаму каде тоа е релевантно во индивидуални случаи, да ги координираат начелата и практиките за оценка дали е нарушена економската рамнотежа на договорот за јавни услуги. Тие треба прогресивно да подготват упатства врз основа на нивното искуство.

(18) Примената на оваа директива треба да се оценува врз основа на извештајот кој ќе и' се претстави на Комисијата две години по датумот на отворање на пазарот за меѓународни патнички услуги. Исто така, овој извештај треба да го оцени развојот на пазарот, вклучувајќи ја и состојбата на подготовката за натамошно отворање на пазарот за железнички патници. Во овој извештај, Комисијата исто така треба да ги анализира различните модели за организирање на овој пазар и влијанието на оваа директива за договорите за јавни услуги и за нивното финансирање. Притоа, Комисијата треба да го земе предвид спроведувањето на Регулативата (ЕЗ) бр. 1370/2007 и внатрешните разлики помеѓу земјите-членки (густина на мрежите, бројот на патници, просечната далечина на патување). Доколку тоа е соодветно, во својот извештај Комисијата треба да предложи соодветни мерки за олеснување на секое отворање и треба да го оцени влијанието на секоја таква мерка.

(19) Мерките потребни за спроведување на Директивите бр. 91/440/ЕЕЗ и 2001/14/ЕЗ треба да се донесат во согласност со Одлуката бр. 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година која ги утврдува постапките за остварување на ингеренциите за спроведување доверени на Комисијата¹¹.

(20) Конкретно, Комисијата треба да се овласти да ги прилагоди Анексите кон овие директиви. Бидејќи овие мерки имаат општ делокруг и се креирани да ги изменат неважните елементи од овие директиви, тие мора да се донесат во согласност со регулаторната постапка со увидот утврден во член 5а од Одлуката бр. 1999/468/ЕЗ.

(21) Земја-членка која нема железнички систем ниту непосредна можност да го добие, ќе биде под непропорционална и бескорисна обврска доколку треба да ги транспонира и спроведе Директивите бр. 91/440/ЕЕЗ и 2001/14/ЕЗ. Затоа, тие земји-членки треба да се изземат, сè додека немаат железнички систем, од обврската да ги транспонираат и спроведуваат овие директиви.

(22) Бидејќи целта на оваа директива, имено развојот на железницата на Заедницата, не може до доволен степен да се постигне од страна на земјите-членки, поради потребата да се гарантираат правични и недискриминаторни услови за пристап до инфраструктурата и да ја земе предвид очигледната меѓународна димензија на начинот на кој работат важните делови од железничката мрежа, како и потребата за координирано транснационално дејство и оттаму тоа може подобро да се постигне на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки во согласност со принципот на супсидијарност согласно утврденото во член 5 од Договорот. Во согласност со принципот за пропорционалност, согласно утврденото во тој член, оваа директива не оди понатаму од она што е неопходно да се постигне таа цел.

¹¹ Сл. весник L 184, 17.7.1999 год., стр. 23. Директива изменета со Одлуката бр. 2006/512/ЕЗ (Сл. весник L 200, 22.7.2006 год., стр. 11).

(23) Во согласност со точка 34 од Меѓуресорскиот договор за подобро составување на законодавството¹², земјите-членки се охрабруваат, заради себе и интересите на Заедницата, да изготват сопствени табели во кои ќе ја илустрираат, до највисок можен степен, корелацијата помеѓу оваа директива и мерките за транспонирање и истите да ги направат јавни.

(24) Затоа, Директивите бр. 91/440/ЕЕЗ и 2001/14/ЕЗ треба соодветно да се изменат,

ЈА ДОНЕСОА ОВАА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Со ова се изменува Директивата бр. 91/440/ЕЕЗ:

1. следниов став се додава во член 2:

„4. Земјите-членки можат да ја исклучат од делокругот на оваа директива која било железничка услуга спроведена во транзит нив Заедницата којашто почнува и завршува надвор од територијата на Заедницата.“;

2. се брише четвртата алинеја од член 3;

3. следнава алинеја се вметнува по петтата алинеја во член 3:

- „— „меѓународна патничка услуга“ е услуга за патници кога возот поминува најмалку една граница на земја-членка и кога главната цел на услугата е да се превезат патници помеѓу станици лоцирани во различни земји-членки; возот може да се спои и/или раздели, а различните секции можат да имаат различни појдовни или крајни дестинации, под услов сите вагони да поминат најмалку една граница“;

4. следнава алинеја се вметнува по шестата алинеја во член 3:

- „— „транзит“ е поминување низ територијата на Заедницата што се спроведува без товарање или растоварање на добра и/или без качување на патници или нивно симнување на територија на Заедницата.“;

5. се брише првата алинеја од член 5(3);

6. фразата „и меѓународни групирања“ се брише од член 8(1);

7. се брише **член 10(1)**;

8. следниве ставови се додаваат **во член 10**:

"За. Од 1 јануари 2010 година, во рамките на делокругот на член 2 на железничките претпријатија им се одобрува право на пристап до инфраструктурата на сите земјите-членки заради управување со меѓународна патничка услуга. Железничките претпријатија, за време на меѓународната патничка услуга, имаат право да качуваат патници на секоја станица лоцирана долж меѓународната рута и да ги симнуваат на друга, вклучувајќи ги станиците лоцирани во истата земја-членка.

Правото на пристап до инфраструктурата на земјите-членки за кои уделот на меѓународен превоз на патници со воз претставува повеќе од половина од прометот со патници во железничките претпријатија во таа земја-членка се одобрува до 1 јануари 2012 година.

Дали главната цел на услугата е да превезува патници помеѓу станици лоцирани во различни земји-членки се одредува од страна на релевантното регулаторно тело или

¹² Сл. весник С 321, 31.12.2003 год., стр. 1.

тела наведени во член 30 од Директивата бр. 2001/14/ЕЗ на барање од релевантните надлежни органи и/или засегнати железнички претпријатија.

3б. Земјите-членки можат да го ограничат правото на пристап дефиниран во став 3а за услугите помеѓу местото на поаѓање и одредиштето коишто се опфатени со еден или повеќе договори за јавни услуги сообразни со законодавството на Заедницата во сила. Таквото ограничување не може да влијае на ограничувањето на правото да се качуваат патници на која било станица долж рутата на меѓународната услуга и да се симнуваат на друга, вклучувајќи ги станиците лоцирани во истата земја-членка, освен кога користењето на ова право ќе ја загрози економската рамнотежа на договорот за јавна услуга.

Дали економската рамнотежа е загрошена се утврдува од страна на релевантното регулаторно тело или тела наведени во член 30 од Директива бр. 2001/14/ЕЗ врз основа на објективна економска анализа и според однапред одредени критериуми, на барање од:

- надлежниот орган или надлежните органи што го доделиле договорот за јавна услуга,
- сите други засегнати надлежни органи што имаат право да го ограничат пристапот според овој член,
- управителот на инфраструктурата, или
- железничкото претпријатие што го извршува договорот за јавна услуга.

Надлежните органи и железничките претпријатија што ги обезбедуваат јавните услуги ги доставуваат до релевантното регулаторно тело или тела информациите што се потребни да се донесе одлука. Регулаторното тело ги разгледува обезбедените информации, консултирајќи ги сите релевантни страни, како што е соодветно, и ги информира релевантните страни за својата елаборирана одлука во претходно одреден разумен временски рок и, во секој случај, во рок од два месеци од добивањето на сите релевантни информации. Регулаторното тело ја дава основата за својата одлука и го утврдува временскиот период и условите според кои,

- релевантниот надлежен орган или надлежните органи,
- управителот на инфраструктурата,
- железничкото претпријатие што го извршува договорот за јавна услуга, или
- железничкото претпријатие што бара пристап;

може да побара разгледување на одлуката.

3в. Земјите-членки можат исто така да го ограничат правото да качуваат и симнуваат патници на станици во рамките на истата земја-членка долж рутата на меѓународна патничка услуга кога било доделено ексклузивно право да се превезуваат патници помеѓу тие станици според договор за концесија пред 4 декември 2007 година, а врз основа на фер и конкурентна тендерска постапка и во согласност со релевантните начела на правото на Заедницата. Ова ограничување може да продолжи за време на првичното времетраење на договорот или за 15 години, односно она што е пократко.

3г. Одредбите од оваа директива не бараат од земјата-членка да им го додели, пред 1 јануари 2010 година, правото на пристап, наведено во став 3а, на железничките претпријатија и нивните подружници под директна или индиректна контрола, лиценцирани во земја-членка каде што правата за пристап од слична природа не се доделени.

3д. Земјите-членки ги преземаат сите неопходни мерки за да обезбедат дека одлуките наведени во ставовите 3б, 3в и 3г се предмет на судска ревизија.

3ф. Без тоа да биде во спротивност со став 3б, земјата-членка може, според условите утврдени во овој член, да го овласти органот одговорен за железничкиот превоз на патници да наметне такса за железничките претпријатија коишто обезбедуваат патнички услуги за оперирање со рутите кои се во надлежност на тој орган и коишто функционираат помеѓу две станици во таа земја-членка.

Во тој случај, железничките претпријатија коишто обезбедуваат домашни или меѓународни железнички услуги за превоз на патници се подложни на истата такса за оперирање со рутите коишто се во надлежност на тој орган.

Таксата е наменета како надомест за органот заради обврските за јавна услуга утврдени во договорите за јавна услуга доделени во сообразност со правото на Заедницата. Остварениот приход од таквата такса уплатена како надомест не може да го надмине неопходното за да се покријат сите или дел од трошоците направени според релевантните обврски за јавна услуга, имајќи ги предвид релевантните потврди и разумен профит за исполнување на тие обврски.

Таксата се наметнува во согласност со правото на Заедницата и особено ги почитува начелата за праведност, транспарентност, недискриминација и пропорционалност, конкретно помеѓу просечната цена на услугата за патниците и нивото на таксата. Вкупните такси наметнати согласно овој став нема да ја загрозат економската исплатливост на железничката услуга за превоз на патници заради којашто се наметнати.

Релевантните органи ги чуваат информациите неопходни да се обезбеди дека потеклото на таксите и нивната употреба можат да се следат. Земјите-членки ја обезбедуваат оваа информација за Комисијата.“;

9. член 10(8) се заменува со следново:

„8. До 1 јануари 2009 година, Комисијата доставува до Европскиот парламент, Советот, Европскиот економско-социјален комитет и Комитетот на Регионите извештај за спроведувањето на оваа директива.

Овој извештај ги опфаќа:

- спроведувањето на оваа директива во земјите-членки, а особено нејзиното влијание во земјата-членка согласно наведеното во вториот потстав од став 3а и делотворното работење на разните вклучени тела;
- развојот на пазарот, конкретно меѓународните сообраќајни трендови, активностите и пазарниот удел на сите учесници на пазарот, вклучувајќи ги новите учесници.“;

10. следниов став се додава во член 10:

„9. До 31 декември 2012 година, Комисијата доставува до Европскиот парламент, Советот, Европскиот економско-социјален комитет и Комитетот на Регионите извештај за спроведувањето на одредбите од ставовите 3а до 3ѓ.

Примената на оваа директива се оценува врз основа на извештај презентирани од страна на Комисијата две години по датумот на отворање на пазарот за меѓународни патнички услуги.

Овој извештај исто така го проценува развојот на пазарот, вклучувајќи ја состојбата на подготовката за понатамошно отворање на железничкиот пазар. Во нејзиниот извештај, Комисијата исто така ги анализира различните модели за организирање на овој пазар и влијанието на оваа директива врз договорите за јавни услуги и нивното финансирање. Во таа насока, Комисијата ги зема предвид спроведувањето на Регулативата (ЕЗ) бр. 1370/2007 на Европскиот парламент и на Советот од 23 октомври 2007 година за јавни услуги за железнички и патен превоз на патници и укинувањето на Регулативите (ЕЕЗ) бр. 1191/69 и 1107/70 на Советот¹³ и интринсичните разлики помеѓу земјите-членки (густина на мрежи, број на патници, просечно патно растојание). Во нејзиниот извештај,

¹³ Сл. весник L 315, 3.12.2007 год., стр. 1.“

Комисијата, доколку тоа е соодветно, предлага комплементарни мерки за олеснување на таквото отворање и го проценува влијанието на сите такви мерки.

11. член 11(2) се заменува со следново:

„2. Мерките проектирани за изменување на несуштинските елементи на оваа директива во врска со прилагодувањето на Анексите од неа се донесуваат во согласност со регулаторната постапка со увидот наведен во член 11а(3).“;

12. член 11а(3) се заменува со следново:

„3. Кога се прави упатување на овој став, се применуваат член 5а(1) до (4) и член 7 од Одлуката бр. 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од член 8 од неа.“;

13. следниов потстав се додава во член 15:

„Обврските за превоз и спроведувањето на оваа директива нема да се применуваат во Кипар и Малта ě додека не се воспостават железнички системи во рамките на нивната територија.“.

Член 2

Со ова се изменува Директивата бр. 2001/14/ЕЗ:

1. следнава точка се додава во член 1(3):

„(д) превозни активности во форма на железнички услуги што се спроведуваат во транзит низ Заедницата.“;

2. следнава точка се додава во член 2:

„(л) „транзит“ е поминување низ територијата на Заедницата што се спроведува без товарање или растоварање на добра и/или без качување на патници или нивно симнување на територија на Заедницата.“;

3. следниов став се додава во член 13:

„4. Кога барателот има намера да побара капацитет од инфраструктурата во поглед на меѓународна патничка услуга согласно дефинираното во член 3 од Директивата бр. 91/440/ЕЕЗ, тој ги информира засегнатите управители на инфраструктурата и регулаторното тело. Со цел да се овозможи проценка на намената на меѓународната услуга за превоз на патници помеѓу станици лоцирани во различни земји-членки, како и потенцијалното економско влијание на постојните договори за јавни услуги, регулаторните тела обезбедуваат информирање на секој надлежен орган што одобрил железничка услуга за патници дефинирана во договор за јавна услуга, на сите останати засегнати надлежни органи со право да го ограничат пристапот според член 10(3б) од Директивата бр. 91/440/ЕЕЗ и на секое железничко претпријатие што извршува договор за јавна услуга долж рутата на оваа меѓународна патничка услуга.“;

4. член 17(5) се заменува со следново:

„5. Рамковните договори во принцип опфаќаат период од пет години, што може да обнови за период еднаков на неговото првично времетраење. Управителот на инфраструктурата може да прифати пократок или подолг период во зависност од специфичните случаи. Секој период подолг од пет години се оправдува со постоење на комерцијални договори, специјални инвестиции и ризици.

5а. За услугите што користат специјализирана инфраструктура наведена во член 24, коишто бараат значителна и долгорочна инвестиција, соодветно оправдана од барателот, рамковните договори можат да бидат со времетраење од 15 години. Секој период подолг од 15 години е дозволен само во исклучителни случаи, особено кога постои голема, долгорочна инвестиција и особено кога таквата инвестиција е опфатена со договорни обврски што вклучуваат повеќегодишен план за амортизација.

Во овој случај, барањата на барателот можат да бараат детална дефиниција на карактеристиките на капацитетот - вклучувајќи ја честотата, обемот и квалитетот на железничките патишта - коишто се обезбедуваат за барателот за времетраење на рамковниот договор. Управителот на инфраструктурата може да го намали резервираниот капацитет што, во период од најмалку еден месец, бил користен под најниската квота утврдена во член 27.

Од 1 јануари 2010 година може да се подготви почетен рамковен договор за период од пет години, што може да се обнови еднаш, врз основа на карактеристиките на капацитетот употребен од барателите што управуваат со услугите пред 1 јануари 2010 година, со цел да се земат предвид специјализираните инвестиции или постоењето на комерцијални договори. Регулаторното тело наведено во член 30 е одговорно да го одобри влегувањето во сила на таков договор.“;

5. следнава реченица се вметнува пред последната реченица во **член 30(1)**:

„Тоа е понатаму функционално независно од кој било надлежен орган вклучен во доделувањето на договор за јавна услуга.“;

6. **член 34(3)** се заменува со следново:

„3. Мерките проектирани за изменување на несуштинските елементи на оваа директива во врска со прилагодувањето на Анексите од неа се донесуваат во согласност со регулаторната постапка со увидот наведен во член 35(3).“;

7. член 35(3) се заменува со следново:

„3. Кога се прави упатување на овој став, се применуваат член 5а(1) до (4) и член 7 од Одлуката бр. 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од член 8 од неа.“;

8. следниов потстав се додава во **член 38**:

„Обврските за превоз и спроведувањето на оваа директива нема да се применуваат во Кипар и Малта ~~сè~~ додека не се воспостават железнички системи во рамките на нивната територија.“.

Член 3

1. Земјите-членки ги донесуваат во сила законите, регулативите и административните одредби потребни да се почитува оваа директива пред 4 јуни 2009 година. Потоа, тие ја информираат Комисијата за текстот со тие мерки.

Кога земјите-членки ги донесуваат тие мерки, истите содржат упатување на оваа директива или се придружени со такво упатување при нивното објавување. Земјите-членки го утврдуваат начинот како ќе биде изработено тоа упатување.

2. Земјите-членки го проследуваат до Комисијата текстот од главните одредбите од националното право што се донесуваат во полето регулирано со оваа директива.

3. Одредбите од точките 2, 5, 6 и 7 од член 1 се применуваат од 1 јануари 2010 година.

Член 4

Оваа директива влегува во сила на денот по нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Член 5

Оваа директива се однесува на земјите-членки.

Стразбур, 23 октомври 2007 година

За Европскиот парламент
Претседател
Х. -Г. Путеринг

За Советот
Претседател
М. Лобо Антунес

