

## ДИРЕКТИВИ

## ДИРЕКТИВА 2007/58/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 октомври 2007 година

за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на 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 Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора, в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 31 юли 2007 г. <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

(1) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. за развитие на железниците в Общността <sup>(4)</sup> имаше за цел да улесни приспособяването на железопътната мрежа на Общността към изискванията на единния пазар и да подобри нейната ефикасност.

(2) Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси

за ползване на железопътната инфраструктура <sup>(5)</sup> 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 услуги за превоз на пътници.

(4) Целта на настоящата директива е да уреди отварянето на пазара за международни услуги за железопътен превоз на пътници 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 за 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 авиокомпани. Следователно е изключително важно да бъдат насърчавани нови инициативи чрез поощряване на конкуренцията между железопътните предприятия.

<sup>(1)</sup> ОВ С 221, 8.9.2005 г., стр. 56.

<sup>(2)</sup> ОВ С 71, 22.3.2005 г., стр. 26.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 28 септември 2005 г. (ОВ С 227 Е, 21.9.2006 г., стр. 460), Обща позиция на Съвета от 24 юли 2006 г. (ОВ С 289 Е, 28.11.2006 г., стр. 30), Позиция на Европейския парламент от 18 януари 2007 г. (все още не публикувана в Официален вестник), Законодателна резолюция на Европейския парламент от 25 септември 2007 г. и Решение на Съвета от 26 септември 2007 г.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

- (6) Не е възможно да бъде отворен пазарът за международни услуги за превоз на пътници 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/ЕО <sup>(1)</sup> на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета, Директива 2004/51/ЕО <sup>(2)</sup> на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета, Директива 2001/13/ЕО <sup>(3)</sup> на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета, Директива 2001/14/ЕО и Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за безопасността на железопътния транспорт на Общността <sup>(4)</sup> Необходимо е тази нова регулаторна рамка да бъде подкрепена с установена и утвърдена практика преди предложената дата за отваряне на пазара за международни услуги за превоз на пътници. Това ще изисква известно време. Следователно целевата дата за отваряне на пазара следва да се насрочи за 1 януари 2010 г.
- (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 жизнеспособност 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) Въвеждането на нови международни услуги с открит достъп, които включват междинни спирки, не би следвало да се използва за отваряне на пазара за вътрешни услуги за превоз на пътници, а да обхваща само второстепенни за международния маршрут спирки. В този смисъл следва да се въведат услуги, чиято основна цел е превоз на пътници по международен маршрут. При определяне дали това е основната цел на услугата следва да се отчитат критерии, като дял на оборота, както и на обема, реализирани в резултат на вътрешен или международен превоз на пътници, и разстояние, което се покрива от услугата. Това определяне следва да се извършва от съответния национален регулиращ орган по искане на заинтересована страна.
- (9) Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт <sup>(5)</sup>, дава възможност на държавите-членки и местните власти да възлагат договори за обществени услуги. Тези договори могат да включват изключителни права за предоставяне на някои услуги. Необходимо е следователно да се гарантира, че разпоредбите на посочения регламент са съвместими с принципа на отваряне на международните услуги за превоз на пътници за конкуренция.
- (10) Отварянето на международните услуги за превоз на пътници 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 услугите за железопътен превоз на пътници, предоставяни по силата на договор за 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 регулиращ 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.
- (11) Някои държави-членки вече са пристъпили към отваряне на пазара на услугите за железопътен превоз на пътници чрез прозрачни и открити тържни процедури за предоставяне на някои от тези услуги. Те не следва да се задължават да предоставят напълно открит достъп за международните услуги за превоз на пътници, тъй като тази конкуренция за правото на ползване на определени железни пътища дава достатъчна представа за пазарната стойност на предлагането на тези услуги.
- (12) 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 възложилите договора компетентен обществен орган, върху потребителското търсене, ценообразуването на билетите, правилата за издаване 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 регулиращ орган, държавите-членки могат да разрешат, изменят или откажат искането за право на достъп до международна услуга за превоз на пътници, включително да наложат такси на оператора на новата международна услуга за превоз на пътници, въз основа на икономическия анализ и в съответствие с правото на Общността и принципите на равнопоставеност и недопускане на дискриминация.

<sup>(1)</sup> ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164.

<sup>(3)</sup> ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26.

<sup>(4)</sup> ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

<sup>(5)</sup> Виж стр. 1 от настоящия брой на Официален вестник.

- (13) С оглед допринасяне за осъществяването на услуги за превоз на пътници по линии, изпълняващи задължение за обществени услуги, държавите-членки следва да могат да упълномощат органите, отговарящи за тези услуги, да налагат такса върху услугите за превоз на пътници, попадащи в тяхната компетентност. Тази такса следва да допринася за финансирането на задълженията за обществени услуги, предвидени в договори за обществени услуги, сключени в съответствие с общностното право. Тя следва да се налага в съответствие с общностното право, и по-специално принципите на справедливост, прозрачност, недискриминация и пропорционалност.
- (14) Регулиращият 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 компетентните на регулиращия орган да се разширят с оглед определяне целта на дадена международна услуга и, когато е уместно, оценяване на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги.
- (15) Настоящата директива бележи по-нататъшен етап в отварянето на железопътния пазар. Някои държави-членки вече са отворили пазара за международни услуги за превоз на пътници 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.
- (16) С оглед насърчаване на инвестициите за услугите, използващи специализирана инфраструктура, например високоскоростни железопътни линии, заявителите е необходимо да имат възможност да планират и да изискват правна сигурност, отразяваща вложените значителни дългосрочни инвестиции. Следователно за такива предприятия трябва да е възможно при нормални условия да сключват рамкови споразумения със срок до 15 години.
- (17) Националните регулиращи 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.
- (18) Прилагането на настоящата директива следва да бъде оценено въз основа на доклад, който Комисията да представи две години след датата на отваряне на пазара за международните услуги за превоз на пътници. Този доклад следва също така да съдържа оценка на развитието на пазара, включително готовността за по-нататъшно отваряне на пазара на железопътни услуги за превоз на пътници. В доклада Комисията следва да включи анализ на различните модели за организация на този пазар и на въздействието на настоящата директива върху договорите за обществени услуги и тяхното финансиране. При това Комисията следва да отчете изпълнението на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и вътрешно присъщите различия между държавите-членки (гъстота на мрежите, брой на пътниците, средни разстояния на пътуванията). В доклада си Комисията следва, когато е уместно, да предложи допълнителни мерки за улесняване на отварянето на пазара и да направи оценка на въздействието на такива мерки.
- (19) Мерките, необходими за изпълнение 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 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(1)</sup>.
- (20) По-специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да адаптира приложенията към споменатите директиви. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на тези директиви, те следва да бъдат приети в съответствие процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (21) 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 нямат железопътна система, такива държави-членки следва да бъдат освободени от задължението да транспонират и прилагат тези директиви.
- (22) Доколкото 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 международният характер на експлоатацията на значителни участъци от железопътните мрежи, и следователно може, поради необходимостта от съгласувани наднационални действия, да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, посочен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (23) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество <sup>(2)</sup> 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 осигурят публичен достъп до тях.

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

(2) ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

(24) Директиви 91/440/ЕИО и 2001/14/ЕО следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

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, чиито начална и крайна точка се намират извън територията на Общността.“;

2. четвъртото тире от член 3 се заличава;

3. в член 3 след петото тире се създава следното тире:

„— „международна услуга за превоз на пътници“ означава пътническа услуга, при която влакът пресича границата на поне една държава-членка и чиито основна цел е превозването на пътници между гари, разположени в различни държави-членки; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат поне една граница,“;

4. в член 3 след шестото тире се създава 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 заличават думите „и международни обединения“;

7. член 10, параграф 1 се заличава;

8. в член 10 се създават следните параграфи:

„3а. Железопътни предприятия, които попадат в приложното поле на член 2, получават не по-късно от 1 януари 2010 г. право на достъп до инфраструктурата на всички държави-членки с цел извършване на международни услуги за превоз на пътници. При извършване на международна услуга за превоз на пътници 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 пътническия поток на железопътните предприятия в тази държава-членка, се предоставя не по-късно от 1 януари 2012 г.

Регулиращият орган или органи, посочени в член 30 от 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.

Регулиращият 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 настоящия член;
- управителя на инфраструктурата; или
- железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.

Компетентните органи и железопътните предприятия, които извършват обществените услуги, предоставят на съответния регулиращ орган или органи информацията, която по разумно усмотрение е необходима за вземането на решение. Регулиращият 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. Регулиращият орган излага мотивите за своето решение и уточнява срока и условията, при които:

- съответният компетентен орган или компетентни органи;
- управителя 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 услуга за превоз на пътници, когато изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено с договор за концесия, сключен преди 4 декември 2007 г. 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. 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 контрол.

Зе. Без да се засягат разпоредбите на параграф 3б, държавите-членки могат, при определените в настоящия член условия, да разрешат на органа, отговарящ за железопътния транспорт на пътници, да обложи с такса железопътните предприятия, осигуряващи услуги за превоз на пътници за експлоатацията на маршрути, попадащи в компетентността на този орган и които се експлоатират между две гари в съответната държава-членка.

В този случай железопътните предприятия, предоставящи национални или международни транспортни услуги за железопътен превоз на пътници, подлежат на облагане със същата такса за експлоатирането на маршрутите, които попадат в компетентността на този орган.

Таксата е предназначена да компенсира органа за задълженията за обществени услуги, установени в договора за обществени услуги, сключен в съответствие с общностното право. Приходите от такива такси, платени като компенсация, не могат да превишават необходимото за пълното или частичното покриване на разходите по изпълнение на съответните задължения за обществени услуги, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

Таксата се налага в съответствие с правото на Общността и зачита принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност, в частност между средната цена на услугата за пътника и размера на таксата. Общо наложените съгласно настоящия параграф такси

не бива да застрашават икономическата жизнеспособност на транспортната услуга за железопътен превоз на пътници, за 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 следното:

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

В този доклад се разглеждат:

— прилагането на настоящата директива в държавите-членки, и по-специално въздействието ѝ в държавите-членки, както е посочено в параграф 3а, втора алинея, и ефективната работа на отделните органи;

— развитието на пазара, в частност тенденциите в международния трафик, дейностите и пазарният дял на всички пазарни оператори, включително новите участници.“;

10. в член 10 се добавя следният параграф:

„9. Най-късно до 31 декември 2012 г. Комисията представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад за прилагането на разпоредбите на параграфи 3а—3е.

Прилагането на настоящата директива се оценява въз основа на доклад, представен от Комисията в срок две години от датата на отваряне на пазара на международни услуги за превоз на пътници.

В доклада се съдържа оценка на развитието на пазара, включително готовността за по-нататъшно отваряне на железопътния пазар. В доклада си Комисията прави анализ на различните модели за организация на този пазар и на въздействието на настоящата директива върху договорите за обществени услуги и тяхното финансиране. При това Комисията следва да отчита изпълнението на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (\*) и вътрешно присъщите различия между държавите-членки (гъстотата на мрежите, брой на пътниците, средни разстояния на пътуванията). В доклада си Комисията следва, когато е уместно, да предложи допълнителни мерки за улесняване на отварянето на пазара и да направи оценка на въздействието на тези мерки.

(\*) ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.“

11. член 11, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива във връзка с адаптирането на нейните приложения, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 11а, параграф 3.“;

12. член 11а, параграф 3 се заменя със следното:

„3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.“;

13. в член 15 се добавя следната алинея:

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

## Член 2

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

1. в член 1, параграф 3 се добавя следната буква:

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

2. в член 2 се добавя следната буква:

„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 услуги за превоз на пътници съгласно определението в член 3 от Директива 91/440/ЕИО, той уведомява съответните управители на инфраструктури и регулиращи органи. С цел да даде възможност за определяне 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, регулиращите органи следят да бъде уведомен всеки компетентен орган, който е възложил услуги за железопътен превоз на пътници, 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 услуга за превоз на пътници.“;

4. член 17, параграф 5 се заменя със следното:

„5. Рамковите споразумения по принцип се сключват за срок пет години и могат да бъдат подновени за срокове, равни на първоначалната им продължителност. В особени 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 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 запазен 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. може да се изготви първоначално рамково споразумение за срок 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. Регулиращият орган, посочен в член 30, разрешава влизането в сила на такова споразумение.“;

5. преди последното изречение на член 30, параграф 1 се добавя следното изречение:

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

6. член 34, параграф 3 се заменя със следното:

„3. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива във връзка с адаптирането на нейните приложения, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 3.“;

7. член 35, параграф 3 се заменя със следното:

„3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 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, доколкото на тяхната територия няма установена железопътна система.“

## Член 3

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива най-късно до 4 юни 2009 г. Те незабавно изпращат 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 в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

## Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 октомври 2007 година.

За Европейския парламент  
Председател  
H.-G. PÖTTERING

За Съвета  
Председател  
M. LOBO ANTUNES