



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 18.9.2006
COM(2006) 516 τελικό

2004/0047 (COD)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

που αφορά

την κοινή θέση του Συμβουλίου για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

που αφορά

την κοινή θέση του Συμβουλίου για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (έγγραφο COM(2004) 0139 τελικό – 2004/0047 COD): 4 Μαρτίου 2004

Ημερομηνία έκδοσης της γνώμης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής: 9 Φεβρουαρίου 2005

Ημερομηνία έκδοσης της γνώμης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σε πρώτη ανάγνωση: 28 Σεπτεμβρίου 2005

Ημερομηνία έγκρισης της κοινής θέσης: 24 Ιουλίου 2006

2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Με την παρούσα πρόταση και σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», η Επιτροπή επιδιώκει τη συνέχιση της μεταρρύθμισης του σιδηροδρομικού τομέα με το **άνοιγμα των διεθνών μεταφορών επιβατών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ανταγωνισμό**.

Πρόκειται για ένα από τα τέσσερα μέτρα που προτάθηκαν στο πλαίσιο της **τρίτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους** (τα υπόλοιπα μέτρα αποσκοπούν στη βελτίωση των δικαιωμάτων των επιβατών που χρησιμοποιούν διεθνή δρομολόγια, στην καθιέρωση συστήματος πιστοποίησης για τους μηχανοδηγούς και στη βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων).

Στη συγκεκριμένη πρόταση προβλέπεται ότι από την 1η Ιανουαρίου 2010 οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια και τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ασφαλείας θα πρέπει να έχουν πρόσβαση στις υποδομές για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών επιβατών στην Κοινότητα.

Προκειμένου να δημιουργηθούν ρεαλιστικές οικονομικές συνθήκες για την ανάπτυξη αυτών των υπηρεσιών, προτείνεται να έχουν το δικαίωμα οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν επιβάτες μεταξύ δύο σιδηροδρομικών σταθμών επί διεθνούς διαδρομής, ακόμη και μεταξύ δύο σιδηροδρομικών σταθμών εντός του ίδιου κράτους μέλους. Έχουν προβλεφθεί οι κατάλληλες διατάξεις ώστε να διασφαλιστεί η οικονομική ισορροπία των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που θα επηρεαστούν από αυτήν την εξέλιξη, ενώ παράλληλα δεν θα επιβληθούν υπερβολικοί περιορισμοί στις συνθήκες υπό τις οποίες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκμεταλλεύονται διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών με βάση την ελεύθερη πρόσβαση.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ

Το κεντρικό θέμα των συζητήσεων του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής για το άνοιγμα της αγοράς στηριζόταν στην αναθεωρημένη πρόταση για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές¹. Έτσι, στη σύνοδο του Συμβουλίου της 5ης Δεκεμβρίου 2005, κατέστη δυνατόν να επιτευχθεί πολιτική συμφωνία σχετικά με την πρόσβαση στη αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών μόνον αφού εξετάστηκε η σχέση μεταξύ των δύο προτάσεων και αφού, με δήλωση του Συμβουλίου και της Επιτροπής που καταχωρήθηκε στα πρακτικά (βλ. παράρτημα Ι), δόθηκαν κατευθύνσεις επί ορισμένων στοιχείων της πρότασης για τις δημόσιες μεταφορές επιβατών.

Το Συμβούλιο, με ειδική πλειοψηφία (αποχή της Ουγγαρίας), επέφερε ορισμένες γενικές αλλαγές στην πρόταση της Επιτροπής, που είναι δεκτές επειδή θα εξασφαλίσουν την επίτευξη των στόχων της πρότασης.

Η πρώτη αλλαγή αφορά τα **δικαιώματα της ελεύθερης πρόσβασης στην υποδομή για σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών**. Το Συμβούλιο διατήρησε ως ημερομηνία ελευθέρωσης της πρόσβασης στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών το 2010, όπως είχε προτείνει η Επιτροπή. Σύμφωνα με την κοινή θέση, το άνοιγμα της πρόσβασης θα καθυστερήσει έως το 2012 στα κράτη μέλη στα οποία οι διεθνείς μεταφορές καταλαμβάνουν σημαντικό μερίδιο του συνόλου των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Το Συμβούλιο απέρριψε δηλαδή τις προτάσεις που διατύπωσε το Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση να μεταφερθεί νωρίτερα, το 2008, η ημερομηνία ανοίγματος της πρόσβασης στις διεθνείς μεταφορές και να ανοίξει η πρόσβαση στα εγχώριες μεταφορές το 2012. Το Συμβούλιο υιοθέτησε ωστόσο την πρόταση του Κοινοβουλίου να προβλεφθεί ρήτρα αμοιβαιότητας την οποία θα έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τα κράτη μέλη που θα ανοίξουν την αγορά τους πριν από το 2010. Η Επιτροπή υποστηρίζει αυτό το χρονοδιάγραμμα για το άνοιγμα της αγοράς που ορίζεται στην κοινή θέση, επειδή παρέχει σε όλους τους συντελεστές τη δυνατότητα να προετοιμαστούν για το άνοιγμα της αγοράς. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί αυτή τη ρήτρα αμοιβαιότητας επειδή είναι αυστηρώς μεταβατική εκ φύσεως και έχει διατυπωθεί κατά τρόπο που να αποφεύγεται η ασυμβατότητα με την κοινοτική νομοθεσία. Η Επιτροπή συμφωνεί επίσης με την κοινή θέση ότι το δικαίωμα πρόσβασης πρέπει να χορηγείται μόνο για εκείνα τα διεθνή δρομολόγια που έχουν ως κύριο σκοπό την μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται να γίνει κατάχρηση του δικαιώματος πρόσβασης στις διεθνείς μεταφορές επιβατών, όπου περιλαμβάνονται οι ενδομεταφορές, η οποία θα μπορούσε να επιφέρει το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων μεταφορών επιβατών.

¹ Η Επιτροπή εξέδωσε αναθεωρημένη πρόταση στις 20 Ιουλίου 2005, βλ. COM(2005)319.

Δεύτερον, στην κοινή του θέση, το Συμβούλιο ορίζει σαφέστερα **τους μηχανισμούς και τις διαδικασίες για τη διασφάλιση των δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών**. Το Συμβούλιο διατηρεί τη γενική αρχή που πρότεινε η Επιτροπή να είναι δυνατός ο περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης μόνον εφόσον δεν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της δημόσιας υπηρεσίας μεταφορών. Το Συμβούλιο πρόσθεσε τρία στοιχεία στην πρόταση της Επιτροπής: α) διαφανή διαδικασία με την οποία ανεξάρτητος ρυθμιστικός φορέας διαδραματίζει καίριο ρόλο για τον καθορισμό του κατά πόσον το άνοιγμα της αγοράς για διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών θέτει σε κίνδυνο τη δημόσια υπηρεσία μεταφορών· β) διευκρίνιση του τρόπου χορήγησης ή περιορισμού του δικαιώματος πρόσβασης· και γ) διάταξη με την οποία επιτρέπεται στα κράτη μέλη να επιβάλουν, με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις, χρέωση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών ώστε να χρηματοδοτούνται δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών. Η Επιτροπή συμφωνεί με τα τρία αυτά πρόσθετα στοιχεία, επειδή είτε βελτιώνουν τη σαφήνεια των διατάξεων είτε προσδιορίζουν ό,τι ούτως ή άλλως επιτρέπεται από την κοινοτική νομοθεσία.

Με την τρίτη αλλαγή υιοθετήθηκε η πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου **να συμπληρωθεί το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, ιδιαίτερα των υπηρεσιών που χρησιμοποιούν εξειδικευμένες υποδομές, με ρυθμίσεις για τη δημιουργία σταθερότερου και πλέον προβλέψιμου επενδυτικού κλίματος**. Ενώ το Κοινοβούλιο πρότεινε να προβλεφθούν συμφωνίες πλαίσια διάρκειας 10 ετών για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένες υποδομές, οι οποίες απαιτούν σημαντικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις, το Συμβούλιο θεωρεί σκοπιμότερη να είναι 15ετής η διάρκεια των συμφωνιών αυτών. Η Επιτροπή τάσσεται υπέρ της πρότασης του Συμβουλίου που αντικατοπτρίζει καταλλήλως την γενικώς μακρότερη περίοδο απόσβεσης αυτής της υλικής σιδηροδρομικής υποδομής.

Τέλος, το Συμβούλιο επιφέρει με την κοινή του θέση ορισμένες άλλες σημαντικές αλλαγές στην πρόταση της Επιτροπής. **Διευκρίνισε** ότι σκοπός είναι το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός της Κοινότητας και ότι δεν περιλαμβάνονται **στο πεδίο της πρότασης** οι υπηρεσίες μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών οι οποίες αρχίζουν και ολοκληρώνονται σε τρίτες χώρες και διέρχονται από το έδαφος της Κοινότητας. Επιπλέον, με την κοινή θέση παρέχεται στα κράτη μέλη η δυνατότητα, κατά τη διάρκεια μεταβατικής περιόδου, να μην παρέχουν πλήρως ελεύθερη πρόσβαση στις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, στις περιπτώσεις που το δικαίωμα χρησιμοποίησης ορισμένων σιδηροδρομικών γραμμών έχει για παράδειγμα παραχωρηθεί μετά από ανοικτό διαγωνισμό. Το Συμβούλιο πρότεινε επίσης να εξαιρεθούν τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, για παράδειγμα η Μάλτα και η Κύπρος, από την υποχρέωση να εφαρμόζουν τις οδηγίες που αποτελούν αντικείμενο της εν λόγω τροποποίησης. Η Επιτροπή συμφωνεί με όλες αυτές τις συμπληρωματικές διατάξεις.

4 ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Επιτροπή δέχθηκε εξ ολοκλήρου ή εν μέρει τέσσερις από τις δώδεκα τροπολογίες που προτάθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση. Από τις τροπολογίες αυτές το Συμβούλιο περιέλαβε στην κοινή του θέση τις οκτώ, είτε κατά λέξη είτε καταρχήν.

4.1 Τροπολογίες του ΕΚ που έγιναν δεκτές από την Επιτροπή και ενσωματώθηκαν, πλήρως ή εν μέρει, στην κοινή θέση

Οι κατωτέρω παραπομπές αφορούν τις αιτιολογικές σκέψεις και τα άρθρα της κοινής θέσης.

Τροπολογίες 5 και 13. Υιοθετώντας την πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο πρότεινε στο άρθρο 2 σημείο 4) να παραταθεί σε 15 έτη η κανονική διάρκεια συμφωνίας πλαισίου στην περίπτωση που χρησιμοποιείται εξειδικευμένη υποδομή, αντί των δέκα ετών που είχε προτείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Το Συμβούλιο απαριθμεί επίσης ενδεικτικώς τα χαρακτηριστικά χωρητικότητας της υποδομής που πρέπει να παρέχονται στον αιτούντα καθ' όλη τη διάρκεια της συμφωνίας πλαισίου.

Τροπολογία 7 Στην αιτιολογική σκέψη 21 συνιστάται να τροποποιηθούν και οι δύο οδηγίες, 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/ΕΚ.

Τροπολογία 10. Στην αιτιολογική σκέψη 10 και στην παράγραφο 1 σημείο 8 3β) ορίζεται ότι το δικαίωμα ελεύθερης πρόσβασης επιτρέπεται να περιοριστεί μόνον στην περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας καταλήξει στο συμπέρασμα, με βάση προκαθορισμένα κριτήρια, ότι το δικαίωμα ελεύθερης πρόσβασης θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της δημόσιας υπηρεσίας μεταφορών. Στην κοινή θέση απαριθμούνται επιπλέον οι φορείς οι οποίοι δύνανται να ζητήσουν την εν λόγω οικονομική ανάλυση και αναφέρονται διαδικαστικές πτυχές που αφορούν την εκτίμηση καθώς και την έκδοση της απόφασης.

4.2 Τροπολογίες του ΕΚ που απορρίφθηκαν από την Επιτροπή και δεν ενσωματώθηκαν στην κοινή θέση

Τροπολογίες 2, 8 και 9. Στην αιτιολογική σκέψη 6 και στην παράγραφο 1 σημείο 8 3α) ορίζεται ως κατάλληλη ημερομηνία για το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών η 1η Ιανουαρίου 2010, σε αντίθεση προς τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που είχε προτείνει να ανοίξει η αγορά για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών το 2008 και για τις εγχώριες μεταφορές το 2012.

Τροπολογία 4. Η τροπολογία αυτή δημιουργεί συσχέτιση με την ανάγνωση από το Συμβούλιο της πρότασης της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές. Η δημιουργία αυτής της συσχέτισης είναι παρωχημένη δεδομένου ότι το Συμβούλιο κατέληξε σε πολιτική συμφωνία επί της πρότασης, στις 9 Ιουνίου 2006.

4.3 Τροπολογίες του ΕΚ που απορρίφθηκαν από την Επιτροπή και ενσωματώθηκαν, πλήρως ή εν μέρει, στην κοινή θέση

Τροπολογίες 6 και 12. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 17 και την παράγραφο 1 σημεία 9 και 10, απαιτείται από την Επιτροπή να υποβάλει το 2009 έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ, και δεύτερη έκθεση δύο έτη μετά την ημερομηνία ανοίγματος των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, σχετικά με την εφαρμογή της τροποποιητικής οδηγίας. Σύμφωνα με τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου, η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει δύο φορές έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, την πρώτη δύο έτη μετά την ημερομηνία ανοίγματος των διεθνών μεταφορών επιβατών, όπως πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και τη δεύτερη δύο έτη μετά την προτεινόμενη ημερομηνία ανοίγματος της αγοράς εγχώριων μεταφορών επιβατών.

Τροπολογίες 3 και 11. Υιοθετώντας σχετική πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 11 και παράγραφο 1 σημεία 8) 3δ), δεν απαιτείται από τα κράτη μέλη που έχουν ανοίξει την αγορά τους σε διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών να παρέχουν δικαιώματα πρόσβασης πριν από την ημερομηνία ανοίγματος της

αγοράς που προβλέπεται από την κοινοτική νομοθεσία, σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε άμεσα ή έμμεσα ελεγχόμενες θυγατρικές τους στις οποίες έχει δοθεί άδεια σε κράτος μέλος όπου δεν χορηγούνται δικαιώματα πρόσβασης παρόμοιας φύσης.

Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί αυτές τις τροποποιήσεις τις οποίες είχε απορρίψει μετά την πρώτη ανάγνωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κοινή θέση που εγκρίθηκε στις 24 Ιουλίου 2006 με ειδική πλειοψηφία δεν υπονομεύει τους βασικούς στόχους και τη θεμελιώδη προσέγγιση της πρότασής της και, άρα, την υποστηρίζει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Δήλωση του Συμβουλίου και της Επιτροπής προς καταχώρηση στα πρακτικά του Συμβουλίου

Κατά την επίτευξη πολιτικής συμφωνίας για την κοινή θέση που αφορά την οδηγία σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, το Συμβούλιο συμφωνεί επίσης για τα ακόλουθα σημεία.

1. Το άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Κοινότητα είναι δυνατόν να επιτευχθεί μόνο σταδιακά και σύμφωνα με τις απαιτήσεις των δημόσιων υπηρεσιών.
2. Τούτο σημαίνει ότι, όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, το άνοιγμα της αγοράς μέσω των ισχυουσών νομοθετικών προτάσεων αφορά μόνο υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών, και όχι εσωτερικές μεταφορές επιβατών.
3. Ο μελλοντικός κανονισμός για τις δημόσιες σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές επιβατών που αποσκοπεί κυρίως στη θέσπιση νομικού πλαισίου για αντιστάθμιση των δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών και όχι στο άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, θα πρέπει να επιτρέπει απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. Η απευθείας ανάθεση αυτή δεν θα πρέπει να απαιτεί περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών πέραν από ό,τι έχει συμφωνηθεί με την οδηγία που τροποποιεί την οδηγία 91/440.
4. Ομοίως, το Συμβούλιο θεωρεί σημαντικό να εξακολουθήσει να υπάρχει η δυνατότητα για τις δημόσιες αρχές να προβλέπουν τη λειτουργία ενοποιημένων σιδηροδρομικών δικτύων και σημειώνει ότι στα πλαίσια αυτά μπορεί να απαιτηθεί να προβλέπεται από τον κανονισμό ΥΔΥ η απευθείας ανάθεση συμβάσεων για τα δίκτυα αυτά.
5. Στα πλαίσια μελλοντικών συζητήσεων για τον κανονισμό, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί η ύπαρξη συνοχής μεταξύ της οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440 και του κανονισμού ΥΔΥ, προκειμένου να παρασχεθεί μεγαλύτερη νομική σαφήνεια.
6. Τα θέματα που θα πρέπει να διευκρινισθούν κατά την επίτευξη συμφωνίας όσον αφορά τον κανονισμό ΥΔΥ περιλαμβάνουν ειδικότερα τα εξής
 - τον καθορισμό των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, των αστικών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, λόγω των ειδικών συνθηκών των διαφόρων αρμοδίων αρχών,
 - τον καθορισμό της ευθύνης για τη χρηματοδότηση διεθνών συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών,
 - την κλίμακα των επενδύσεων κατά τον υπολογισμό της διάρκειας των δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών.

7. Το Συμβούλιο δεσμεύεται να επιδιώξει την επίτευξη πολιτικής συμφωνίας όσον αφορά τον κανονισμό ΥΔΥ το συντομότερο δυνατόν εντός του 2006. Είναι απαραίτητο να σημειωθεί σημαντική πρόοδος κατά το προσεχές εξάμηνο και να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις γενικές αρχές της διαφάνειας, της επικουρικότητας και της νομικής σαφήνειας.