

32007L0058

L 315/44

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

3.12.2007.

DIREKTIVA 2007/58/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 23. listopada 2007.****o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s postupkom iz članka 251. Ugovora, u svjetlu zajedničkog teksta koji je 31. srpnja 2007. odobrio Odbor za mirne ⁽³⁾,

budući da:

- (1) Direktiva Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice ⁽⁴⁾ imala je za cilj olakšavanje prilagodbe željeznica Zajednice zahtjevima jedinstvenog tržišta i poboljšanje njihove učinkovitosti.

⁽¹⁾ SL C 221, 8.9.2005., str. 56.

⁽²⁾ SL C 71, 22.3.2005., str. 26.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 28. rujna 2005. (SL C 227 E, 21.9.2006., str. 460.), Zajedničko stajalište Vijeća od 24. srpnja 2006. (SL C 289 E, 28.11.2006., str. 30.), Stajalište Europskog parlamenta od 18. siječnja 2007. (još nije objavljeno u Službenom listu), Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 25. rujna 2007. i Odluka Vijeća od 26. rujna 2007.

⁽⁴⁾ SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2006/103/EZ (SL L 363, 20.12.2006., str. 344.).

- (2) Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture ⁽⁵⁾ odnosi se na načela i postupke koji se primjenjuju za određivanje i zaračunavanje pristojbi za željezničku infrastrukturu i dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

- (3) U svojoj Bijeloj knjizi „Europska prometna politika za 2010.: vrijeme za odluku” Komisija je najavila svoju namjeru da nastavi razvijati unutarnje tržište željezničkih usluga, predlažući da se otvori tržište usluga međunarodnog prijevoza putnika.

- (4) Cilj je ove Direktive pristupiti otvaranju tržišta za usluge međunarodnog željezničkog prijevoza putnika u Zajednici te se stoga ne odnosi na usluge između država članica i trećih zemalja. Osim toga, države članice moraju imati mogućnost da iz područja primjene ove Direktive isključe usluge provoza kroz Zajednicu.

- (5) Pružanje usluga međunarodnog željezničkog prijevoza trenutačno pokazuje vrlo raznoliku sliku. Usluge prijevoza na duge relacije (na primjer, noćni vlakovi) nalaze se u poteškoćama te su željeznički prijevoznici koji ih obavljaju nedavno ukinuli nekoliko takvih usluga da bi se ograničili gubici. S druge strane, tržište usluga međunarodnog prijevoza željeznicama velikih brzina pokazuje nagli porast prometa te će se njegov snažan razvoj nastaviti udvostručavanjem i međusobnim povezivanjem transeuropske mreže velikih brzina do 2010. Međutim, u oba slučaja postoji snažan konkurentski pritisak niskobudžetnih zračnih prijevoznika. Stoga je bitno poticati nove inicijative promicanjem tržišnog natjecanja između željezničkih prijevoznika.

⁽⁵⁾ SL L 75, 15.3.2001., str. 29. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2004/49/EZ (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.), ispravljena u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.

- (6) Otvaranje tržišta usluga međunarodnog prijevoza putnika nije moguće bez detaljnih odredbi o pristupu infrastrukturi, bitnog napretka u interoperabilnosti i strogog sigurnosnog okvira željezničkog prometa na nacionalnoj i europskoj razini. Svi su ovi elementi sada uspostavljeni prenošenjem odredbi Direktive 2001/12/EZ ⁽¹⁾ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ, Direktive 2004/51/EZ ⁽²⁾ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ, Direktive 2001/13/EZ ⁽³⁾ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ, Direktive 2001/14/EZ i Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti željeznica Zajednice ⁽⁴⁾. Bitno je da ovaj regulatorni okvir bude poduprt uspostavljenom, objedinjenom praksom do datuma predloženog za otvaranje tržišta za usluge međunarodnog prijevoza putnika. Za to će trebati određeno vrijeme. Stoga bi ciljni datum za otvaranje tržišta trebao biti 1. siječanj 2010.
- (7) Broj željezničkih veza bez međustajanja vrlo je ograničen. Kada se radi o putovanjima s međustajanjima, bitno je da se novi sudionici na tržištu ovlaste za ukrcaj i iskrcaj putnika duž trase da bi se osiguralo da takve usluge imaju stvarnu mogućnost da budu ekonomski održive i da bi se izbjegao nepovoljniji položaj mogućih konkurenata u odnosu na postojeće operatore koji imaju pravo ukrcaja i iskrcaja putnika duž trase. Ovo pravo ne bi smjelo dovoditi u pitanje propise Zajednice i nacionalne propise o tržišnom natjecanju.
- (8) Uvođenje novih, otvorenih međunarodnih usluga s međustajanjima ne bi se smjelo upotrijebiti za otvaranje domaćeg tržišta usluga prijevoza putnika, nego bi se trebalo usredotočiti samo na dodatna stajališta na međunarodnoj trasi. Na temelju toga, njihovo bi se uvođenje trebalo odnositi na usluge čija je osnovna namjena međunarodni prijevoz putnika. Pri utvrđivanju je li to glavna namjena usluge, treba uzeti u obzir mjerila kao što su razmjer poslovanja i broj putnika koji se izvode iz broja domaćih ili međunarodnih putnika i trajanja usluge. Ovo bi utvrđivanje, na zahtjev zainteresirane stranke, trebalo izvesti odgovarajuće nacionalno regulatorno tijelo.
- (9) Uredbom (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog
- željezničkog i cestovnog prijevoza ⁽⁵⁾ putnika, ovlašćuju se države članice i lokalna tijela za dodjeljivanje ugovora o obavljanju javne usluge. Ti ugovori mogu sadržavati isključiva prava za obavljanje određenih usluga. Stoga je nužno osigurati sukladnost odredaba te Uredbe s načelom otvaranja tržišta usluga međunarodnog prijevoza putnika tržišnom natjecanju.
- (10) Otvaranje tržišta usluga međunarodnog prijevoza putnika tržišnom natjecanju koje uključuje pravo ukrcaja putnika na bilo kojem kolodvoru koji se nalazi na međunarodnoj trasi i iskrcaja putnika na drugom kolodvoru, uključujući kolodvore koji se nalaze u istoj državi članici, može utjecati na organizaciju i financiranje željezničkih usluga prijevoza putnika koje se pružaju na temelju ugovora o obavljanju javne usluge. Države članice trebale bi imati mogućnost ograničavanja prava pristupa ovom tržištu ako bi takvo pravo ugrozilo ekonomsku ravnotežu ovakvih ugovora o obavljanju javne usluge i kada to odobri odgovarajuće regulatorno tijelo iz članka 30. Direktive 2001/14/EZ, na temelju objektivne ekonomske analize na zahtjev nadležnih tijela koja su dodijelila ugovor o obavljanju javne usluge.
- (11) Neke države članice već su započele otvaranje tržišta željezničkih usluga prijevoza putnika raspisivanjem transparentnih javnih natječaja za pružanje nekih takvih usluga. Od njih se ne bi trebalo zahtijevati da osiguraju potpuno otvoren pristup uslugama međunarodnog prijevoza putnika budući da je ovaj natječaj za prava korištenja nekih željezničkih trasa predstavljao dostatno ispitivanje tržišne vrijednosti pružanja tih usluga.
- (12) Pri ocjenjivanju može li ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javne usluge biti narušena, treba uzeti u obzir unaprijed određena mjerila kao što su utjecaj na profitabilnost bilo kojih usluga koje su uključene u ugovor o obavljanju javne usluge, uključujući posljedične utjecaje na neto troškove nadležnog državnog tijela koje dodjeljuje ugovor, potražnju putnika, cijene karata, izdavanje karata, mjesto i broj kolodvora na obje strane granice te vrijeme i učestalost predložene nove usluge. Uvažavajući ovakvu ocjenu i odluku nadležnog regulatornog tijela, države članice mogu odobriti, promijeniti ili uskratiti pravo pristupa traženoj usluzi međunarodnog prijevoza putnika, uključujući ubiranje pristojbe od operatora nove usluge međunarodnog prijevoza putnika, u skladu s ekonomskom analizom i pravom Zajednice te načelima jednakosti i nediskriminacije.

⁽¹⁾ SL L 75, 15.3.2001., str. 1.

⁽²⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 164., ispravljena u SL L 220, 21.6.2004., str. 58.

⁽³⁾ SL L 75, 15.3.2001., str. 26.

⁽⁴⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 44., ispravljena u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.

⁽⁵⁾ SL L 315, 3.12.2007., str. 1.

- (13) Da bi se doprinijelo obavljanju usluga prijevoza putnika na prugama u skladu s ispunjavanjem obveze javne usluge, države članice trebale bi imati mogućnost ovlašćivanja nadležnih tijela odgovornih za te usluge da ubiru pristojbu za usluge prijevoza putnika koje pripadaju nadležnosti tih tijela. Ta pristojba trebala bi doprinijeti financiranju obveza javne usluge utvrđenih u ugovorima o obavljanju javne usluge koji su dodijeljeni u skladu s pravom Zajednice. Ona bi se trebala uvesti u skladu s pravom Zajednice, a posebno u skladu s načelima pravičnosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti.
- (14) Regulatorno tijelo trebalo bi djelovati na takav način da se izbjegne bilo kakav sukob interesa i bilo kakvo uplitanje u dodjeljivanje razmatranih ugovora o obavljanju javne usluge. Njegovu funkcionalnu neovisnost treba posebno osigurati ako je ono iz organizacijskih ili zakonskih razloga usko povezano s nadležnim tijelom uključenim u dodjeljivanje razmatranog ugovora o obavljanju javne usluge. Nadležnost regulatornog tijela treba proširiti tako da mu se omogući ocjena namjene međunarodne usluge i, kada je primjereno, mogućeg ekonomskog utjecaja na postojeće ugovore o obavljanju javne usluge.
- (15) Ova Direktiva predstavlja daljnju fazu otvaranja željezničkog tržišta. Neke države članice na svom su području već otvorile tržište usluga međunarodnog prijevoza putnika. U tom smislu, ova se Direktiva ne smije tumačiti kao da stvara obveze za te države članice da do 1. siječnja 2010. daju prava pristupa željezničkim prijevoznicima koji imaju dozvole za obavljanje prijevoza u državi članici u kojoj se slična prava ne daju.
- (16) Da bi se potaknula ulaganja u usluge koje koriste specijaliziranu infrastrukturu, kao što su željezničke pruge velikih brzina, podnositeljima zahtjeva treba omogućiti da planiraju i zahtijevaju zakonsku sigurnost u pogledu značajnih dugoročnih ulaganja. Stoga bi takvim prijevoznicima trebalo omogućiti da u pravilu sklapaju okvirne sporazume na razdoblje do 15 godina.
- (17) Na temelju članka 31. Direktive 2001/14/EZ, nacionalna regulatorna tijela trebaju razmjenjivati informacije i, kada je to u pojedinačnim slučajevima važno, uskladiti načela i praksu ocjenjivanja je li narušena ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javne usluge. Ona bi trebala, na temelju njihovog iskustva, postupno razvijati smjernice.
- (18) Primjenu ove Direktive treba ocijeniti na temelju izvješća koje će podnijeti Komisija dvije godine nakon datuma otvaranja tržišta usluga međunarodnog prijevoza putnika. U ovom se izvješću također mora ocijeniti razvoj tržišta, uključujući stupanj pripreme daljnjeg otvaranja tržišta usluga željezničkog prijevoza putnika. U ovom izvješću Komisija također mora analizirati različite modele organizacije ovog tržišta i utjecaj ove Direktive na ugovore o obavljanju javne usluge i njihovo financiranje. Pritom Komisija mora uzeti u obzir provedbu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i svojstvene razlike između država članica (gustoću mreža, broj putnika, prosječne udaljenosti putovanja). Ako je primjereno, Komisija bi u svom izvješću trebala predložiti dopunske mjere za olakšavanje bilo kakvog takvog otvaranja te bi trebala dati ocjenu učinaka bilo kojih takvih mjera.
- (19) Mjere potrebne za provedbu direktiva 91/440/EEZ i 2001/14/EZ treba donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (20) Komisiju treba posebno ovlastiti za prilagodbe priloga tim direktivama. Budući da su te mjere općeg opsega te su namijenjene za izmjene elemenata tih direktiva koji nisu ključni, one se moraju donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (21) Država članica koja nema željeznički sustav, niti izgleda da će ga imati u skoroj budućnosti, bila bi pod nerazmjernom i besmislenom obvezom ako bi morala preinjeti i provesti direktive 91/440/EEZ i 2001/14/EZ. Stoga takve države članice, tako dugo dok nemaju željeznički sustav, treba izuzeti od obveze prijenosa i provedbe ovih direktiva.
- (22) Budući da cilj ove Direktive, odnosno razvoj željeznica Zajednice, ne mogu dostatno ostvariti države članice, s obzirom na potrebu da se osiguraju poštenu i nediskriminirajući uvjeti pristupa infrastrukturi i da se uvaži očigledno međunarodna dimenzija načina rada važnih dijelova željezničkih mreža, kao i na potrebu za usklađenim međudržavnim djelovanjem, nego ga se može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (23) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva ⁽²⁾, države članice se potiču da, radi sebe samih i u interesu Zajednice, izrade vlastite tablice koje prikazuju, koliko je to moguće, korelaciju između ove Direktive i mjera za prenošenje odredaba Direktive, te da te tablice objave.

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je izmijenjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

⁽²⁾ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

(24) Direktive 91/440/EEZ i 2001/14/EZ treba stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Ovime se Direktiva 91/440/EEZ mijenja kako slijedi:

1. dodaje se sljedeći stavak članku 2.:

„4. Države članice mogu iz područja primjene ove Direktive isključiti bilo koju željezničku uslugu koja se obavlja u provozu kroz Zajednicu i koja započinje i završava izvan područja Zajednice.”;

2. briše se četvrta alineja članka 3.;

3. sljedeća alineja umeće se u članak 3. nakon pete alineje:

„— ‚usluga međunarodnog prijevoza putnika‘ znači uslugu prijevoza putnika pri kojoj vlak prelazi najmanje jednu granicu države članice i pri čemu je glavna namjena usluge prijevoz putnika između kolodvora koji se nalaze u različitim državama članicama; vlak se može sastaviti i/ili rastaviti, a različiti dijelovi vlaka mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uvjetom da svaki vagon prijeđe najmanje jednu granicu”;

4. sljedeća alineja umeće se u članak 3. nakon šeste alineje:

„— ‚provoz‘ znači vožnja preko područja Zajednice bez utovara ili istovara robe, i/ili bez ukrcaja ili iskrcaja putnika na području Zajednice.”;

5. briše se prva alineja članka 5. stavka 3.;

6. u članku 8. stavku 1. briše se izraz „i međunarodnim udru-gama”;

7. briše se članak 10. stavak 1.;

8. umeću se sljedeći stavci u članak 10.:

„3.a Željezničkim prijevoznicima iz članka 2. odobrit će se do 1. siječnja 2010. pravo pristupa infrastrukturi u svim državama članicama radi obavljanja usluga međunarodnog prijevoza putnika. Pri obavljanju usluga međunarodnog prijevoza putnika, željeznički prijevoznici imaju pravo ukrcajanja putnika na bilo kojem kolodvoru koji se nalazi na međunarodnoj trasi i iskrcajanja putnika na nekom drugom kolodvoru, uključujući kolodvore koji se nalaze u istoj državi članici.

Državama članicama u kojima udio međunarodnog željezničkog prijevoza putnika predstavlja više od polovice prijevoza putnika željezničkih prijevoznika u toj državi članici pravo pristupa infrastrukturi dodijelit će se do 1. siječnja 2012.

O tome je li glavna namjena usluge prijevoz putnika između kolodvora koji se nalaze u različitim državama članicama odlučuje odgovarajuće regulatorno tijelo ili tijela iz članka 30. Direktive 2001/14/EZ, na zahtjev odgovarajućih nadležnih tijela i/ili zainteresiranih željezničkih prijevoznika.

3.b Države članice mogu ograničiti pravo pristupa određeno u stavku 3.a na usluge između polazišta i odredišta koje su obuhvaćene jednim ili većim brojem ugovora o obavljanju javne usluge u skladu s važećim zakonodavstvom Zajednice. Ovakvo ograničenje ne smije uzrokovati ograničavanje prava ukrcaja putnika na bilo kojem kolodvoru koji se nalazi na trasi međunarodnog prijevoza putnika i iskrcaja putnika na nekom drugom kolodvoru, uključujući kolodvore koji se nalaze u istoj državi članici, osim u slučaju kada bi provođenje tog prava ugrozilo ekonomsku ravnotežu ugovora o obavljanju javne usluge.

O tome bi li ekonomska ravnoteža ugovora mogla biti ugrožena, odlučuje odgovarajuće regulatorno tijelo ili tijela iz članka 30. Direktive 2001/14/EZ na temelju objektivne ekonomske analize i unaprijed određenih mjerila, na zahtjev:

— nadležnog tijela ili nadležnih tijela koja dodjeljuju ugovor o obavljanju javne usluge,

— bilo kojeg drugog zainteresiranog nadležnog tijela koje u skladu s ovim člankom ima pravo ograničavanja pristupa,

— upravitelja infrastrukture, ili

— željezničkog prijevoznika koji provodi ugovor o obavljanju javne usluge.

Nadležna tijela i željeznički prijevoznici koji pružaju javne usluge dostavljaju odgovarajućem regulatornom tijelu ili tijelima informacije za koje se utemeljeno smatra da su potrebne za donošenje odluke. Regulatorno tijelo razmatra dostavljene informacije, savjetujući se prema potrebi sa svim relevantnim strankama, te obavješćuje relevantne stranke o svojoj utemeljenoj odluci u unaprijed određenom razumnom roku, koji je u svakom slučaju unutar razdoblja od dva mjeseca računajući od dana primitka svih relevantnih informacija. Regulatorno tijelo obrazlaže osnove za svoju odluku i navodi vremensko razdoblje u kojem i uvjete pod kojima

— odgovarajuće nadležno tijelo ili tijela,

— upravitelj infrastrukture,

— željeznički prijevoznik koji provodi ugovor o obavljanju javne usluge, ili

— željeznički prijevoznik koji zahtijeva pristup,

mogu zatražiti preispitivanje odluke.

3.c Države članice mogu također ograničiti pravo ukrcaja i iskrcaja putnika na kolodvorima unutar iste države članice na trasi međunarodnog prijevoza putnika ako je isključivo pravo prijevoza putnika između tih kolodvora dodijeljeno ugovorom o koncesiji prije 4. prosinca 2007. na temelju pravičnog postupka konkurentnog javnog nadmetanja i u skladu s odgovarajućim načelima prava Zajednice. Ovo ograničenje može vrijediti do isteka prvobitne valjanosti ugovora ili 15 godina, ovisno o tome što je kraće.

3.d Odredbama ove Direktive ne zahtijeva se od države članice da prije 1. siječnja 2010. odobri pravo pristupa iz stavka 3.a željezničkim prijevoznicima i njihovim izravno ili neizravno nadziranim društvima kćerima koja imaju dozvolu za obavljanje prijevoza u državi članici u kojoj nije odobren sličan pristup.

3.e Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da odluke iz stavaka 3.b, 3.c i 3.d podliježu sudskom nadzoru.

3.f Ne dovodeći u pitanje stavak 3.b, države članice mogu pod uvjetima utvrđenim u ovom članku ovlastiti tijelo odgovorno za željeznički prijevoz putnika da ubire pristojbu od željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge prijevoza putnika, za prijevoz na trasama koje pripadaju nadležnosti tog tijela i koji se odvija između dva kolodvora u toj državi članici.

U tom slučaju željeznički prijevoznici koji pružaju usluge domaćeg ili međunarodnog željezničkog prijevoza putnika podliježu istoj pristojbi za prijevoz na trasama koje pripadaju nadležnosti tog tijela.

Pristojba je naknada nadležnom tijelu za obvezu obavljanja javnih usluga utvrđenu u ugovorima o obavljanju javne usluge koji su dodijeljeni u skladu s pravom Zajednice. Prihod od takvih pristojbi i plaćen kao naknada ne smije premašiti ono što je potrebno za pokrivanje cjelokupnih troškova ili dijela troškova koji nastaju pri obavezama obavljanja odgovarajuće javne usluge, uvažavajući odgovarajuće primitke i razuman profit od obavljanja tih obveza.

Pristojba se uvodi u skladu s pravom Zajednice i uvažava posebno načela pravičnosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti, posebno između prosječne cijene usluge za putnika i razine pristojbe. Ukupan iznos

svih pristojbi uvedenih u skladu s ovim stavkom ne smije ugroziti ekonomsku održivost usluge željezničkog prijevoza putnika za koju se te pristojbe plaćaju.

Nadležna tijela pohranjuju podatke koji su potrebni da bi se osiguralo praćenje izvora pristojbi i njihove upotrebe. Države članice dostavljaju ove podatke Komisiji.”;

9. Članak 10. stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Komisija do 1. siječnja 2009. dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija izvješće o provedbi ove Direktive.

Izvješće se odnosi na:

— provedbu ove Direktive u državama članicama, a posebno na njezin učinak na države članice kako je navedeno u drugom podstavku stavka 3.a, te na učinkovitost rada različitih uključenih tijela;

— razvoj tržišta, posebno u odnosu na trendove u međunarodnom prometu, te na djelatnosti i tržišni udio svih sudionika na tržištu, uključujući i nove sudionike.”;

10. dodaje se sljedeći stavak članku 10.:

„9. Do 31. prosinca 2012. Komisija Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija dostavlja izvješće o provedbi odredaba iz stavaka 3.a do 3.f.

Primjena ove Direktive ocjenjuje se na temelju izvješća koje će Komisija podnijeti dvije godine nakon datuma otvaranja tržišta usluga međunarodnog prijevoza putnika.

U tom se izvješću također ocjenjuje razvoj tržišta, uključujući stupanj pripremljenosti za daljnje otvaranje željezničkog tržišta. U svom izvješću Komisija također analizira različite modele za organizaciju ovog tržišta i učinke ove Direktive na ugovore o obavljanju javne usluge i njihovo funkcioniranje. Pritom Komisija uzima u obzir provedbu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i 1107/70 (*), kao i svojstvene razlike između država članica (gustoću mreža, broj putnika, prosječne udaljenosti putovanja). Ako je primjereno, Komisija u svom izvješću predlaže dopunske mjere za olakšavanje bilo kakvog takvog otvaranja te daje ocjenu učinaka svih takvih mjera.

(*) SL L 315, 3.12.2007., str. 1.”

11. članak 11. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Mjere kojima je svrha izmjena elemenata ove Direktive koji nisu ključni i koje se odnose na prilagodbu njezinih priloga donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 11.a stavka 3.”;

12. članak 11.a stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuju se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.”;

13. dodaje se sljedeći podstavak članku 15.:

„Obveze prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuju se na Cipar i Maltu tako dugo dok se na njihovim područjima ne uspostavi željeznički sustav.”.

Članak 2.

Direktiva 2001/14/EZ ovime se mijenja kako slijedi:

1. dodaje se sljedeća točka članku 1. stavku 3.:

„(e) usluge željezničkog prijevoza koje se obavljaju kao provoz kroz Zajednicu.”;

2. dodaje se sljedeća točka članku 2.:

„(n) ‚provoz‘ znači vožnja preko područja Zajednice bez utovara ili istovara robe, i/ili bez ukrcaja ili iskrcaja putnika na području Zajednice.”;

3. dodaje se sljedeći stavak članku 13.:

„4. Kada podnositelj zahtjeva namjerava zatražiti dodjelu infrastrukturnog kapaciteta radi obavljanja usluga međunarodnog prijevoza putnika, kako je određeno u članku 3. Direktive 91/440/EEZ, o tome obavješćuje predmetne upravitelje infrastrukture i regulatorna tijela. Da bi omogućila ocjenu namjene usluge međunarodnog prijevoza putnika između kolodvora koji se nalaze u različitim državama članicama te ocjenu mogućeg ekonomskog učinka na postojeće ugovore o obavljanju javne usluge, regulatorna tijela osiguravaju obavješćivanje svih nadležnih tijela koja su dodijelila uslugu željezničkog prijevoza putnika određenu u ugovoru o obavljanju javne usluge, svih drugih zainteresiranih nadležnih tijela koja imaju pravo ograničiti pristup u skladu s člankom 10. stavkom 3.b Direktive 91/440/EEZ i svih željezničkih prijevoznika koji provode ugovor o obavljanju javne usluge na trasi ove usluge međunarodnog prijevoza putnika.”;

4. članak 17. stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Okvirni ugovori se u načelu sklapaju na pet godina te se obnavljaju za razdoblja jednaka njihovom prvobitnom

trajanju. Upravitelj infrastrukture može u određenim slučajevima pristati na kraće ili duže razdoblje. Svako se razdoblje duže od pet godina mora opravdati postojanjem komercijalnih ugovora, posebnih ulaganja i rizika.

5.a Za usluge za koje se koristi specijalizirana infrastruktura iz članka 24. koja zahtijeva značajna i dugoročna ulaganja, a koju podnositelj zahtjeva mora utemeljeno opravdati, okvirni ugovori mogu se sklapati na razdoblje od 15 godina. Bilo koje razdoblje duže od 15 godina može se dopustiti samo u iznimnim slučajevima, posebno kada se radi o velikom dugoročnom ulaganju i posebno kada je takvo ulaganje obuhvaćeno ugovornim obvezama koje uključuju višegodišnji plan amortizacije.

U tom slučaju podnositelj zahtjeva može tražiti detaljnu definiciju karakteristika kapaciteta – uključujući učestalost korištenja, opseg i kvalitetu željezničkih trasa – koja mu se mora osigurati za vrijeme trajanja okvirnog ugovora. Upravitelj infrastrukture može smanjiti zauzeti kapacitet koji je tijekom razdoblja od najmanje jednog mjeseca bio upotrebljavan manje od granične kvote predviđene člankom 27.

Od 1. siječnja 2010. može se sklopiti početni okvirni ugovor na razdoblje od pet godina, s mogućnošću jednokratnog produženja, na temelju karakteristika kapaciteta koje su podnositelji zahtjeva koristili za obavljanje svojih usluga prije 1. siječnja 2010., da bi se uvažila posebna ulaganja ili postojanje komercijalnih ugovora. Regulatorno tijelo iz članka 30. odgovorno je za odobravanje stupanja na snagu takvog ugovora.”;

5. prije posljednje rečenice u članku 30. stavku 1. umeće se sljedeća rečenica:

„Ono je, nadalje, funkcionalno neovisno o bilo kakvom nadležnom tijelu uključenom u dodjeljivanje ugovora o obavljanju javne usluge.”;

6. Članak 34. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Mjere kojima je svrha izmjena elemenata ove Direktive koji nisu ključni i koje se odnose na prilagodbu njezinih priloga donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 35. stavka 3.”;

7. članak 35. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Kod pozivanja na ovaj stavak primjenjuju se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.”;

8. dodaje se sljedeći podstavak članku 38.:

„Obveze prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuju se na Cipar i Maltu tako dugo dok se na njihovim područjima ne uspostavi željeznički sustav.”.

Članak 3.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom prije 4. lipnja 2009. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

3. Odredbe točaka 2., 5., 6. i 7. članka 1. primjenjuju se od 1. siječnja 2010.

Članak 4.

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 5.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 23. listopada 2007.

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće

Predsjednik

M. LOBO ANTUNES