

20/2006/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2006. július 24-én elfogadva

a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, ...-i 2006/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(2006/C 289 E/02)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ célja a közösségi vasutaknak az egységes piac követelményeihez való hozzáigazításának megkönnyítése, valamint hatékonyságuk fejlesztése.
- (2) A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ a vasúti infrastruktúra használati díjainak megállapítását és felszámítását, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozóan alkalmazandó elveket és eljárásokat szabályozza.
- (3) A Bizottság az „Európai közlekedéspolitiká 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvben kifejezte azon szándékát, hogy a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását javasolva tovább építi a belső piacot a vasúti szolgáltatások terén.
- (4) Ezen irányelv célja a Közösségen belüli nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások – nem pedig a

tagállamok és harmadik ország közötti szolgáltatások – piacának megnyitása. A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a Közösség területén átmenő szolgáltatásokat is.

- (5) A nemzetközi vasúti szolgáltatások jelenleg nagyon ellentmondásos képet mutatnak. A távolsági szolgáltatások (például az éjszakai vonatok) nehéz helyzetben vannak, az azokat működtető vasúttársaságok a veszteségek csökkentése érdekében a közelmúltban többet megszüntettek. A nemzetközi nagysebességű szolgáltatások piaca viszont a forgalom erős növekedését mutatta, és a nagysebességű transzeurópai hálózat 2010-re történő megkétszereződésével és összekapcsolódásával továbbra is erőteljesen fejlődni fog. Mindkét esetben nagy nyomást gyakorolnak azonban a verseny terén az olcsó járatokat üzemeltető légitársaságok. Ezért alapvető a vasúttársaságok közötti verseny elősegítésével új kezdeményezések ösztönzése.

- (6) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása nem lehetséges az infrastruktúrához való hozzáférésre, az átjárhatóság területén megvalósuló jelentős fejlesztésre, valamint a vasútbiztonsági szigorú keretszabályozásra vonatkozó, nemzeti és európai szintű részletes rendelkezések nélkül. A 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽⁶⁾, a 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító, 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽⁷⁾, 95/18/EK tanácsi irányelvet módosító, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽⁸⁾, a 2001/14/EK irányelvnek és a vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽⁹⁾ a nemzeti jogba történő átültetését követően mindezen elemek rendelkezésre állnak. Szükséges, hogy ezen új szabályozási keret a javasolt időpontra létrehozott, összehangolt gyakorlaton alapuljon annak érdekében, hogy a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piaca nyitottá váljon. Ehhez még némi idő szükséges. Ezért a javasolt céldátum a piac nyitottá válásához 2010. január 1.

⁽¹⁾ HL C 221., 2005.9.8., 56. o.⁽²⁾ HL C 71., 2005.3.22., 26. o.⁽³⁾ Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2006. július 24-i közös álláspontra és az Európai Parlament ...-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).⁽⁴⁾ HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvvel (HL L 164., 2004.4.30., 164. o.) módosított irányelv. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 58. o.⁽⁵⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvvel (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) módosított irányelv. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.⁽⁶⁾ HL L 75., 2001.3.15., 1. o.⁽⁷⁾ HL L 164., 2004.4.30., 164. o. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 58. o.⁽⁸⁾ HL L 75., 2001.3.15., 26. o.⁽⁹⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

- (7) A közbenső megálló nélküli vasúti szolgáltatások száma rendkívül korlátozott. A közbenső megállókkal rendelkező útvonalak esetében rendkívül fontos az új piacra lépők számára engedélyezni az utasok felvételét és leszállását az útvonalon annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen tevékenységek valós gazdasági életképességgel rendelkezzenek, valamint annak elkerülésére, hogy a lehetséges versenytársak azon meglévő üzemeltetőknél kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek, akiknek a teljes útvonalon jogában áll utasokat felvenni és leszállítani. Ez a jog nem érinti a versenypolitikára vonatkozó közösségi és nemzeti szabályozást.
- (8) Az új, nyílt hozzáférésű, valamint a közbenső megállókkal rendelkező nemzetközi szolgáltatások bevezetése nem használható a belföldi személyszállítási szolgáltatás piacának megnyitására, hanem annak pusztán olyan megállókra kell összpontosítani, amelyek kapcsolatban vannak a nemzetközi útvonallal. Ennek alapján a nemzetközi szolgáltatások bevezetésének az olyan szolgáltatásokra kell vonatkozni, amelyek fő célja a nemzetközi útvonalon történő személyszállítás. Annak megállapítása során, hogy ez-e a szolgáltatás fő célja, olyan szempontokat kell figyelembe venni, mint a belföldi, vagy a nemzetközi személyszállítás alapján kiszámított forgalmi hányad és volumen, valamint a szolgáltatás hossza. Ezt bármely érdekelt fél kérelmére a nemzeti szabályozó szerv állapítja meg.
- (9) A vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁾ felhatalmazza a tagállamokat és az önkormányzatokat a közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezek a szerződések kizárólagos jogokat biztosíthatnak egyes szolgáltatások nyújtására. Szükséges ezért annak biztosítása, hogy azon rendelet rendelkezései összhangban legyenek a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitásának elvével.
- (10) Az olyan nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitása, amelyek magukba foglalják az utasok felvételét egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson és leszállását egy másik állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, hatást gyakorolhat a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások megszervezésére és finanszírozására. A tagállamok számára lehetővé kell tenni a piachoz való hozzáférési jog korlátozását abban az esetben, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, és amennyiben a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv a jóváhagyását a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság kérelmére, objektív gazdasági elemzés alapján adja meg.
- (11) Néhány tagállam már megkezdte a vasúti személyszállítási piac megnyitása felé történő elmozdulást azáltal, hogy átlátható, nyitott versenypályázatokat indított egyes ilyen szolgáltatások nyújtására. Ezen tagállamoknak nem kell a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások tekintetében is teljes és nyílt hozzáférést biztosítaniuk, hiszen ez az egyes vasúti útvonalak használati jogát célzó verseny már megfelelően lemeríti az ilyen szolgáltatásnyújtás piaci értékét.
- (12) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, olyan előre meghatározott szempontok is figyelembe vehetőek, mint a közszolgáltatási szerződésben szereplő bármely szolgáltatás nyereségességére gyakorolt hatás – beleértve a szerződést odaítélő illetékes hatóságnál felmerülő nettó költségre gyakorolt közvetett hatást is – az utasigény, a jegyárazás, a jegyváltásra vonatkozó szabályozók, a megállók helye és száma a határ mindkét oldalán valamint a javasolt új szolgáltatás menetrendje és gyakorisága. Ezen értékelés és az érintett szabályozó szerv döntésének tiszteletben tartása mellett a tagállamok engedélyezhetik, módosíthatják vagy megtagadhatják a kért nemzetközi személyszállítási szolgáltatás nyújtását, beleértve azt is, hogy díjat vehetnek ki az új nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetőjére a gazdasági elemzésnek megfelelően, valamint a közösségi joggal, továbbá az egyenlőség és a megkülönböztetésmentesség elvével összhangban.
- (13) A közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozásának biztosítása érdekében helyénvaló annak lehetővé tétele, hogy a tagállamok a közösségi joggal összhangban területükön díjat vessenek ki a személyszállítási szolgáltatásokra.
- (14) A szabályozó szervnek úgy kell működnie, hogy az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésekor el kell kerülnie bármilyen összeférhetetlenséget és az esetleges érintettséget. Különösen, amennyiben szervezési vagy jogi okokból szorosan kapcsolódik az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésében érintett illetékes hatósághoz, biztosítani kell, hogy működési függetlensége ne sérüljön. A szabályozó hatóság hatáskörét ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy képes legyen értékelni a nemzetközi szolgáltatás célját és adott esetben a meglévő közszolgáltatási szerződésekre kifejtett lehetséges gazdasági hatást.
- (15) Ez az irányelv a vasúti piac megnyitásának további szakaszát hozza létre. Néhány tagállam már megnyitotta a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacát a saját területén. Ebben az összefüggésben ez az irányelv nem értelmezhető úgy, hogy olyan kötelezettséget ró a fenti tagállamokra, hogy azok 2010. január 1-e előtt biztosítsanak hozzáférési jogokat olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságoknak, ahol a hasonló jogok nem biztosítottak.

⁽¹⁾ HL L 156., 1969.6.28., 1. o. A legutóbb az 1893/91/EGK rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított rendelet.

- (16) A nemzeti szabályozó szervezetnek a 2001/14/EK irányelv 31. cikke alapján információt kell cserélniük, és ha szükséges, egyes egyedi esetekben össze kell hangolniuk az arra vonatkozó értékelési elveket és a gyakorlatot, hogy veszélyeztetett-e egy közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya. Tapasztalataik alapján fokozatosan iránymutatásokat kell kidolgozniuk.
- (17) Ezen irányelv alkalmazását a Bizottság által két évvel a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását követően benyújtandó jelentés alapján értékelni kell.
- (18) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti hálózattal, és e helyzet változására nincs a közeljövőben kilátás, a 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és értelmetlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti hálózattal, mentesíteni kell ezen irányelvek átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége alól.
- (19) Mivel ezen irányelv célját, azaz a közösségi vasutak fejlesztését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, tekintettel arra, hogy biztosítani kell az infrastruktúrákhoz való hozzáférés tisztességes és megkülönböztetésmentes feltételeit, és figyelembe kell venni a vasúthálózat jelentős részei működésének nyilvánvalóan nemzetközi dimenzióját, valamint összehangolt, határokon átnyúló intézkedésekre van szükség, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (20) A jogalkotásról minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽¹⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (21) Ezért a 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 91/440/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

⁽¹⁾ HL L 321., 2003.12.31., 1. o.

„(4) A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a Közösség területén átmenő azon vasúti szolgáltatásokat is, amelyek a Közösség területén kívül kezdődnek és végződnek.”;

2. a 3. cikk negyedik franciabekezdését el kell hagyni;
3. a 3. cikk az ötödik franciabekezdést követően a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„– »nemzetközi személyszállítási szolgáltatás«: olyan személyszállítási szolgáltatás, amelynek során a vonat valamely tagállam legalább egy határán áthalad, és amelynek fő célja a különböző tagállamok állomásai közötti személyszállítás; a vonatot egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és a különböző vasúti szerelvények különböző kiindulási és célállomással rendelkezhetnek, feltéve, hogy valamennyi vasúti kocsit legalább egy határon áthalad”;

4. a 3. cikk a hatodik franciabekezdést követően a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„– »átmenő vasúti szolgáltatás«: a Közösség területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás.”;

5. az 5. cikk (3) bekezdésének első franciabekezdését el kell hagyni;
6. a 8. cikk (1) bekezdésében az „és nemzetközi csoportosulások” szövegrészt el kell hagyni;
7. a 10. cikk (1) bekezdését el kell hagyni;
8. a 10. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás működtetésének céljából a 2. cikk hatálya alá tartozó vasúttársaságok számára 2010. január 1-ig valamennyi tagállamban biztosítani kell az infrastruktúrákhoz való hozzáférési jogot. A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás keretében a vasúttársaságoknak jogukban áll utasok felvételét és leszállását biztosítani a nemzetközi útvonalon található bármely állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is.

Az azon tagállamok infrastruktúrájához való hozzáférés jogát, amelyekben a nemzetközi vasúti személyszállítás az adott tagállam vasúttársaságai utasforgalmának több, mint felét teszi ki, 2012. január 1-ig biztosítani kell.

Az érintett illetékes hatóságok és/vagy az érdekelt vasúttársaságok kérését követően a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv vagy szervezet állapítja meg, hogy a szolgáltatás fő célja-e a különböző tagállamokban található állomások közötti személyszállítás.

(3b) A tagállamok korlátozhatják a (3a) bekezdésben meghatározott hozzáférési jogot az olyan kiindulási és célállomás közötti szolgáltatások esetén, amelyek egy vagy több, a hatályos közösségi jogszabályoknak megfelelő közszolgáltatási szerződés tárgyát képezik. Az ilyen korlátozás nem akadályozhatja az utasoknak egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson történő felvételét vagy leszállását, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, kivéve, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

Azt, hogy a gazdasági egyensúly sérülne-e, a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg objektív gazdasági elemzés és előre meghatározott szempontok alapján, a következők kérelmére:

- a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság vagy hatóságok,
- bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság, amely e cikk alapján jogosult a hozzáférés korlátozására,
- a pályahálózat-működtető, vagy
- a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság.

Az illetékes hatóságok és a közszolgáltatást végző vasúttársaságok a szabályozó szerv vagy szervek rendelkezésére bocsátják a megalapozott döntéshez szükséges információkat. A szabályozó szerv megvizsgálja a nyújtott információkat, adott esetben valamennyi érintett féllel konzultál azokról, és az érintett feleket előre meghatározott, ésszerű időn belül, de legkésőbb az összes lényeges információ kézhezvételét követő két hónapon belül tájékoztatja az indokolással ellátott határozatáról. A szabályozó szerv megindokolja a határozatát, és meghatározza a szükséges feltételeket és azon időtartamot, amelyen belül:

- az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok,
- a pályahálózat-működtető,
- a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság, vagy
- a hozzáférést kérelmező vasúttársaság

a határozat felülvizsgálatát kérheti.

(3c) A tagállamok korlátozhatják a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás útvonalán az utasok ugyanazon tagállam állomásain való felvételére és leszállására való jogosultságot is, amennyiben az ezen állomások közötti személyszállítás kizárólagos jogát tisztességes versenypályázati eljárás alapján és a közösségi jog vonatkozó elveivel összhangban, ... megelőzően, koncessziós szerződéssel ítélték oda. Ez a korlátozás a szerződés eredeti időtartamáig vagy 15 évig tarthat attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.

(3d) Ezen irányelv rendelkezései alapján a tagállamok nem kötelesek 2010. január 1-e előtt a (3a) bekezdésben említett hozzáférési jogot az olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságok és azok közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alá tartozó leányvállalatok részére biztosítani, amelyben nem biztosítanak hasonló hozzáférési jogokat.

(3e) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a (3b), (3c) és (3d) bekezdésben említett határozatok bírói felülvizsgálatnak legyenek alávetettek.

(3f) A (3b) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok az e cikkben megállapított feltételek mellett felhatalmazhatják az érintett hatóságokat, hogy díjat szabjanak ki valamennyi, a területükön működő vasúti személyszállítási szolgáltatásra annak érdekében, hogy hozzájáruljanak a közösségi jogszabályoknak megfelelően megkötött közszolgáltatási szerződések keretében a közszolgáltatási kötelezettség ellentételezésének finanszírozásához.

A közösségi jogszabályokkal összhangban az első albekezdésben említett ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a vonatkozó bevételeket és az említett kötelezettségek teljesítéséből származó elfogadható mértékű hasznot is.

A díjat a közösségi jogszabályoknak megfelelően kell kivetni, tiszteletben tartva különösen a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvét, legfőképpen a szolgáltatás ára és a díj mértéke között. A közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezésének finanszírozásához való hozzájárulás kötelezettsége nem veszélyezteti a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás gazdasági életképességét.

Az érintett hatóságok megőrzik a szükséges információkat annak biztosítása érdekében, hogy a díjak eredete és azok felhasználása nyomon követhetővé váljon. A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsátják ezt az információt.”;

9. a 10. cikk (8) bekezdése helyébe a következő lép:

„(8) A Bizottság 2009. január 1-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának ezen irányelv végrehajtásáról.

Ez a jelentés tartalmazza:

- az irányelv végrehajtását a tagállamokban és a különféle érintett szervek tényleges működését;

– a piac alakulását, különösen a nemzetközi közlekedési folyamatokat, és valamennyi piaci szereplő, köztük az új belépők tevékenységét és piaci részesedését.”;

10. a 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9) A Bizottság 2012. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a (3) bekezdés rendelkezéseinek végrehajtásáról.”;

11. A 15. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.”.

2. cikk

A 2001/14/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. az 1. cikk (3) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„e) a Közösség területén átmenő vasúti szolgáltatások formájában végzett közlekedési tevékenységek.”;

2. a 2. cikk a következő ponttal egészül ki:

„n) »átmenő vasúti szolgáltatás«: a Közösség területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás.”;

3. az 13. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) Amennyiben egy kérelmező infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni a 91/440/EGK irányelv 3. cikkében meghatározott nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetése céljából, tájékoztatnia kell erről az érintett pályahálózat-működtetőket és szabályozó szerveket. A különböző tagállamokban található állomások közötti nemzetközi személyszállítási szolgáltatás célja, valamint a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatása értékelésének elősegítése érdekében, a szabályozó szervek biztosítják a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítást odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint az egyéb, a 91/440/EGK irányelv 10. cikkének (3b) bekezdése alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely érdekelt illetékes hatóság és az ezen a nemzetközi személyszállítási szolgáltatási útvonalon közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vasúttársaság tájékoztatását.”;

4. a 17. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A keretegyezmények elvben ötéves időtartamra szólnak, és az eredeti érvényességi idejükkel megegyező időtartamokkal meghosszabbíthatóak. A pályahálózat-működtető egyedi esetekben rövidebb vagy hosszabb időtartamban is megállapodhat. Az öt évnél hosszabb időtartamot

kereskedelmi szerződések meglétére, különleges beruházásokra vagy kockázatokra vonatkozó hivatkozásokkal kell megindokolni.

(5a) A 24. cikkben említett szakosított infrastruktúrát használó, jelentős és hosszú távú befektetéseket igénylő szolgáltatások esetében – a kérelmező kellő indokolása esetén – a keretegyezmények tizenöt évre köthetők. Az időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében haladhatja meg a 15 évet, és különösen akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat a többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.

A kérelmező ebben az esetben megkövetelheti a számára a keretegyezmény érvényességi ideje alatt biztosítandó kapacitásmutatók részletes meghatározását – beleértve a menetvonalak kihasználtságát, mennyiségét és minőségét. A pályahálózat-működtető csökkentheti a 27. cikkben említett kihasználtsági küszöbértéket legalább egy hónapban nem elérő fenntartott kapacitást.

2010. január 1-étől kezdődően ötéves időtartamra szóló, egyszer megújítható első keretegyezmény hozható létre a szolgáltatást 2010. január 1-ét megelőzően üzemeltető kérelmezők által használt kapacitásmutatók alapján, a különleges beruházások vagy a létező kereskedelmi szerződések figyelembevétele érdekében. A 30. cikkben említett szabályozó szerv felel az ilyen egyezmény hatálybalépésének engedélyezéséért.”;

5. a 30. cikk (1) bekezdése az utolsó mondat előtt a következő mondatdal egészül ki:

„Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működnie.”;

6. A 38. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.”.

3. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ... (*)-ig megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követően 18 hónappal.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

(3) Az 1. cikk 2., 5., 6. és 7. pontjának rendelkezései 2010. január 1-jétől alkalmazandóak.

Kelt Brüsszelben,

4. cikk

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

az elnök

az elnök

...

...

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2004. március 3-án, a harmadik vasúti csomagot ⁽¹⁾ alkotó négy javaslat egyikeként terjesztette elő a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló irányelvjavaslatot, az úgynevezett „a vasúti piacra történő bejutásról szóló javaslatot”.

Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-án első olvasatban megszavazta a véleményét.

A Tanács 2006. július 24-én elfogadta közös álláspontját, a Szerződés 251. cikkének megfelelően.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság ⁽²⁾ és a Régiók Bizottsága ⁽³⁾ véleményét is.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános észrevételek

A nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitására folytatott tárgyalásokra a 2010-re szóló európai közlekedéspolitikáról szóló bizottsági fehér könyv ⁽⁴⁾, valamint az első és második vasúti csomag által meghatározott szakpolitikai keretben került sor. A Bizottság a fehér könyvben kifejezte azon szándékát, hogy többek között a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások belső piacának megnyitását javasolva építse tovább a vasúti szolgáltatások belső piacát. Az első és második vasúti csomag nemzeti és európai szinten részletes rendelkezéseket tartalmaz az infrastruktúrához való hozzáférésre, a kölcsönös átjárhatóságra és a vasútbiztonságra vonatkozóan, és ezáltal olyan keretet biztosít, amely lehetővé tenné az áruszállítási szolgáltatások és a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását.

A Tanács 2005. december 5-i ülésén a harmadik vasúti csomagot alkotó négy jogalkotási javaslat közül a következő háromról politikai megállapodásra jutott: a vasúti piacra történő bejutásról szóló javaslat, amely e dokumentum tárgya, valamint az utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló javaslat és a vasúti személyzetről szóló javaslat – és ezzel három közös álláspont elfogadása lehetővé vált.

A vasúti piacra történő bejutásról szóló javaslattól folytatott tanácsi megbeszélések központi eleme volt az e javaslat és a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló felülvizsgált javaslat, az úgynevezett „a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló javaslat” közötti kapcsolat ⁽⁵⁾. Ezért a Tanács 2005. december 5-i ülésén csak úgy juthatott politikai megállapodásra a vasúti piacra történő bejutásról szóló javaslattól, hogy foglalkozott a két javaslat közötti kapcsolattal is, és a tanácsi ülés jegyzőkönyvében rögzítendő tanácsi és bizottsági nyilatkozatban (lásd az I. mellékletet) a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló javaslat számos elemére vonatkozóan iránymutatást nyújtott.

⁽¹⁾ A másik 3 jogalkotási javaslat a következőkre vonatkozik:

- a nemzetközi vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló rendelet (7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- a vasúti áruszállítási szolgáltatásokra vonatkozó minőségi követelményekről szóló rendelet (7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- a Közösség vasúthálózatán mozdonyokat és vonatokat működtető vasúti személyzet engedélyeiről szóló irányelv (7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ HL C 221., 2005.9.9., 56. o.

⁽³⁾ HL C 71., 2005.3.22., 26. o.

⁽⁴⁾ 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76

⁽⁵⁾ 11508/05 TRANS 155 CODEC 657

2. A legfontosabb szakpolitikai kérdések

2.1. A nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása

A piac megnyitása a verseny lehetővé tétele révén hozzájárulhat a hatékonyabb és vonzóbb európai vasúti szolgáltatások megteremtéséhez. A Tanács – azzal, hogy megállapodik abban, hogy 2010. január 1-től a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások működtetése céljából valamennyi tagállam infrastruktúrájához biztosítsák a vasúttársaságoknak a hozzáférési jogot – a második vasúti csomag egyeztető eljárása során a Parlamenttel megkötött kompromisszum szellemében jár el⁽¹⁾. A nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának 2010-ig történő megnyitása lehetővé tenné a piaci szereplők részére a megfelelő módon történő felkészülést. Ez egybeesne továbbá a nagysebességű transzeurópai vasútvonalak megkésztetésével és további összekapcsolásával, valamint az első és a második vasúti csomag által létrehozott keret megszilárdításával is.

A nemzetközi szolgáltatások piacának megnyitása, beleértve a kabotázst is, nagy hatással lesz azokra a tagállamokra, amelyek esetében a nemzetközi forgalom a teljes vasúti személyszállítási szolgáltatások jelentős részét teszi ki. Ezt szem előtt tartva a Tanács ezeknek a tagállamoknak több időt kíván hagyni a piacnyitásra való felkészülésre azzal, hogy lehetővé teszi számukra, hogy a hozzáférési jogot legkésőbb 2012. január 1-ig biztosítsák.

Következésképp a Tanács nem ért egyet a Parlament véleményével, amely szerint a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacát 2008-ig, a vasúti személyszállítási szolgáltatások valamennyi többi formájának piacát pedig 2012-ig kellene megnyitni (a 2., 8. és 9. módosítás a vasúti személyszállítási szolgáltatások piacnyitásának menetrendjével kapcsolatban; a 6. és 12. módosítás a Bizottság által a nemzeti és nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásáról készített értékelő jelentésekkel kapcsolatban).

2.2. Az utasok egyazon tagállamban való felvételének és leszállításának joga

A Tanács az Európai Parlamenthez hasonlóan elfogadja a Bizottság azon javaslatát, hogy a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások számára engedélyezzék az utasok egyazon tagállamon belüli állomásokon való felvételét és leszállítását. A Tanács véleménye szerint ez az úgynevezett kabotázs szükséges az életképes nemzetközi szolgáltatások lehetővé tételéhez.

A Tanács azonban el kívánja kerülni azt, hogy a kabotázst is magukban foglaló nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokhoz való hozzáférési jog a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásához vezessen. Ezért a közös álláspont csak azon nemzetközi szolgáltatások számára engedélyezi a hozzáférési jog megadását, amelyeknek „fő célja” a különböző tagállamokban található állomások közötti személyszállítás. A közös álláspont eljárást irányoz elő azon nemzetközi szolgáltatás céljának meghatározására, amelyhez hozzáférési jogot kértek.

2.3. A közlekedési közszolgáltatások védelme

A vasúti piacra történő bejutásról szóló javaslattal kapcsolatos közös álláspont lényegében a Tanács által kialakított, a piacnyitás, illetve a közlekedési közszolgáltatások védelme közötti egyensúlyt tükrözi. Az egyensúly megtalálása érdekében a Tanács a következő három elemmel egészítette ki a bizottsági javaslatot: az annak meghatározására szolgáló eljárás, hogy a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása közlekedési közszolgáltatást veszélyeztet-e, a hozzáférési jog biztosítása módjainak egyértelművé tétele, valamint egy olyan rendelkezés, amely a tagállamok számára lehetővé teszi, hogy a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokra díjat szabjanak ki. A piacnyitás és a közlekedési közszolgáltatások védelme közötti egyensúlyt a 2005. december 5-i tanácsi ülés jegyzőkönyvében rögzített tanácsi és bizottsági nyilatkozat is kifejezésre juttatja (lásd az I. mellékletet).

⁽¹⁾ Ezt a kompromisszumot a 2004/51 irányelv (4) preambulumbekzdése is tartalmazza, a következők szerint: „A nemzetközi utasszállítási szolgáltatásokat érintő piacnyitásra tekintettel a Bizottság által javasolt 2010. évi dátumot olyan célkitűzésnek kell tekinteni, amely az összes piaci szereplő részére lehetővé teszi a megfelelő módon történő felkészülést.”

2.3.1. Az eljárás

Annak egyértelművé tételére, hogy mely esetekben korlátozható a hozzáférési jog, a közös álláspont annak meghatározására szolgáló eljárást tartalmaz, hogy adott nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatás veszélyeztetné-e valamely közlekedési közszolgáltatás gazdasági egyensúlyát. Ezen eljárás egyik fontos eleme az illetékes szabályozó hatóság által elvégzendő, a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatás közlekedési közszolgáltatásokra gyakorolt hatására vonatkozó objektív gazdasági elemzés. A Tanács az Európai Parlament 10. módosításából vette át ezt az elképzelést.

2.3.2. A hozzáférési jog korlátozásának szabályozása

Annak érdekében, hogy a hozzáférési jog megadásáról nagyobb rugalmassággal lehessen határozni, a közös álláspont egyértelművé teszi, hogy – annak megállapítását követően, hogy a közlekedési közszolgáltatás gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne – a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokhoz való hozzáférési jog többféle módon korlátozható. Az egyenlőség és megkülönböztetésmentesség elvével összhangban a Tanács rámutat, hogy a tagállamok engedélyezhetik, módosíthatják vagy megtagadhatják a hozzáférési jogot, többek között úgy is, hogy díjat vehetnek ki az új nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetőjére. Azzal, hogy a tagállamoknak lehetőségük van a nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra kiszabott díjakkal támogatni a közlekedési közszolgáltatásokat, nagyobb mozgástérrel rendelkeznek a piacnyitásra a közszolgáltatások egyidejű védelme mellett.

2.3.3. Kiegyenlítés

Néhány tagállamban a nyereséges vasúti személyszállítási szolgáltatások díjakon keresztül járulnak hozzá a veszteséggel üzemelő közlekedési közszolgáltatások fenntartásához. A Tanács egyértelművé kívánja tenni, hogy ilyen díjat azokra a vasúttársaságokra is kiszabhatnak, amelyek hozzáférési jogot kapnak. A közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéséhez való hozzájárulás ezen kötelezettsége a díjat kiszabó tagállam területére korlátozódik. Emellett a díj nem veszélyeztetheti a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás gazdasági életképességét. Végül, a közös álláspont előírja, hogy ha a tagállam ilyen díjak kiszabását választja, köteles biztosítani a Bizottság részére a szükséges tájékoztatást. A kiegyenlítés tekintetében Portugália nyilatkozatot tett a TTE-Tanács 2005. decemberi ülésén (II. melléklet).

2.4. Keretmegállapodások

A Tanács a Parlamenthez hasonlóan úgy véli, hogy a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásával egyidejűleg stabilabb és kiszámíthatóbb viszonyokra van szükség az ezen szolgáltatások infrastruktúrájába való befektetések terén, különösen a különleges infrastruktúrát használó szolgáltatások tekintetében. Következésképpen, a Parlament 5., 7. és 13. módosításának szellemében a Tanács javasolja a 2001/14/EK irányelvben ⁽¹⁾ említett keretmegállapodásokkal kapcsolatos rendelkezések módosítását. A Parlament javaslata esetében, amely szerint a speciális infrastruktúrát használó, nagyszabású és hosszú távú beruházásokat igénylő szolgáltatások számára lehetővé kellene tenni a 10 éves keretmegállapodásokat, a Tanács véleménye szerint helyénvalóbb a 15 éves időtartam.

2.5. Viszonossági záradék

Amint a 3. és 11. módosításban a Parlament, úgy a Tanács is olyan rendelkezést kíván belefoglalni a vasúti piacra történő bejutásról szóló javaslatba, amely a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások terén a piacukat megnyitó tagállamok számára lehetővé teszi, hogy megtagadják a hozzáférési jogot az olyan tagállamokban bejegyzett vasúttársaságoktól, amely tagállamok nem biztosítanak hasonló hozzáférési jogokat.

⁽¹⁾ A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.).

2.6. Egyéb jelentős kérdések

2.6.1. Átmenő vasúti szolgáltatások

A Tanács a közös állásponthoz egyértelművé teszi, hogy a vasúti piacra történő bejutásról szóló javaslat célja a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások Közösségen belüli piacának megnyitása, valamint azt is, hogy nem tartoznak a javaslat hatálya alá a harmadik országban induló és végződő, a Közösség területén áthaladó áru- és személyszállítási szolgáltatások. Az átmenő vasúti szolgáltatások kérdésében Litvánia a jegyzőkönyvben rögzítendő nyilatkozatot tett (lásd a III. mellékletet).

2.6.2. Koncessziós alapú rendszer

A bizottsági javaslat a vasúton folyó verseny elvére épül. A Tanács ezt az elvet követi, de elismeri, hogy a verseny bevezetésével kapcsolatban más, ráadásul már a gyakorlatban alkalmazott elvek is lehetségesek. Ezt szem előtt tartva a Tanács támogatja, hogy a tagállamok számára egy átmeneti időszakra engedélyezzék, hogy a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások tekintetében ne biztosítsanak teljes és nyílt hozzáférést olyan esetekben, amelyekben az egyes vasúti útvonalak használati jogának piaci értékét a vasútért folytatott verseny elvén keresztül már megfelelően meghatározták.

2.6.3. A végrehajtás alóli mentesség Málta és Ciprus tekintetében

Tekintettel arra, hogy Máltán és Cipruson nincs vasút és ezen országok vasút létesítésére vonatkozó tervei is meglehetősen korlátozottak, a Tanács mentesíti e két tagállamot a vasúti piacra történő bejutásról szóló irányelv végrehajtásának kötelezettsége alól.

3. Az Európai Parlament módosításai

A Tanács 2., 3., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12. és 13. módosítással kapcsolatos állásponthoz megtalálható a fentiekben, a legfontosabb kérdésekhez kapcsolódóan.

A Tanács emellett a 2004/49 irányelvre történő hivatkozás tekintetében elfogadta a 2. módosítást, a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló első, 2000. júliusi bizottsági javaslat említése tekintetében a 4. módosítást, valamint teljes egészében elfogadta a 7. módosítást.

A Tanács a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló javaslattal kapcsolatos közös állásponthoz elfogadása tekintetében nem fogadja el a 4. módosítást, valamint a nemzeti személyszállítási szolgáltatások hálózatának megnyitásáról szóló bizottsági hatástanulmány 2005-ig történő benyújtási kötelezettsége tekintetében a 6. módosítást.

III. ÖSSZEGRÉS

A Parlament véleményének gondos mérlegelését követően a Tanács olyan közös állásponthoz alakított ki, amely a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása, illetve a közlekedési közszolgáltatások védelme közötti egyensúlyt tükröz. Az egyensúly kialakítása során a Tanács felhasználta a Parlament számos fontos módosítását. Bár a Tanács nem tudta teljes egészében elfogadni a Parlament megközelítését a hozzáférési jogok biztosításának ütemére vonatkozóan, a közös állásponthoz olyan ütemezést határoz meg, amely a piaci szereplők és a hatóságok részére egyaránt lehetővé tenné a vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitására megfelelő módon történő felkészülést.

I. MELLÉKLET

A TANÁCS ÉS A BIZOTTSÁG TANÁCSI JEGYZŐKÖNYVBE ILLESZTENDŐ NYILATKOZATA

A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló irányelvvel kapcsolatos közös álláspontra vonatkozó politikai megállapodás keretében a Tanács egyetért a következőkkel is.

1. A Közösség vasúti piacának megnyitása csak fokozatosan és a közszolgáltatási követelményekkel összhangban valósítható meg.
2. Ez azt jelenti, hogy a személyszállítás esetében a jelenlegi jogalkotási javaslatok révén megvalósuló piacnyitás kizárólag a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozik – beleértve a kabotázst is –, a belföldi személyszállítási szolgáltatásokra nem.
3. A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatás jövőbeni szabályozásának – amelynek elsődleges célja inkább a közszolgáltatási szerződések kompenzációját szolgáló jogi keret kialakítása és nem a vasúti szolgáltatások piacának megnyitása – lehetővé kell tennie a vasúti szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélését; az említett közvetlen odaítélés nem kívánja meg a vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának a 91/440 irányelv módosításáról szóló irányelvben elfogadottnál nagyobb mértékű megnyitását.
4. Ehhez hasonlóan, nagy jelentőségű a Tanács számára azon lehetőség fenntartása, hogy a hatóságok integrált vasúti hálózatok üzemeltetését írassák elő, és a Tanács megállapítja, hogy ez szükségessé teheti azt, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet a szerződések ilyen hálózatok számára történő közvetlen odaítéléséről rendelkezzen.
5. A jogi egyértelműség érdekében a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendeletről folytatandó jövőbeni megbeszélések keretében biztosítani kell a 91/440 irányelv módosításáról szóló irányelv és az említett rendelet összhangját.
6. A közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendeletről való megállapodás során tisztázandó kérdések közé tartoznak különösen a következők:
 - a távolsági, városi és regionális vasúti közlekedés fogalmának meghatározása a szubszidiaritás elvével összhangban, a különböző hatáskörrel rendelkező hatóságok egyedi körülményei miatt;
 - a nemzetközi közszolgáltatási szerződések finanszírozási felelősségének meghatározása;
 - a befektetések nagysága a közszolgáltatási szerződések hosszának kiszámítása során.
7. A Tanács elkötelezi magát emellett, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelettel kapcsolatban 2006 folyamán a lehető leghamarabb politikai megállapodásra jusson. A következő hat hónapban jelentős haladást kell elérni, különös figyelmet fordítva az átláthatóság, a szubszidiaritás és a jogi egyértelműség általános elvére.

*II. MELLÉKLET***A PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG NYILATKOZATA**

Portugália újólaj megerősíti, hogy támogatja a vasúti közlekedés liberalizálásának célkitűzését, és ezért a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv mellett szavaz.

Mindazonáltal sajnálattal veszi tudomásul az 1. cikk (8) bekezdése új (3f) albekezdésének elfogadását, amely lehetőséget ad a tagállamoknak arra, hogy a közszolgáltatási szerződésekhez való hozzájárulás érdekében új díjat szabjanak ki a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokra.

Ez a jogalkotási megoldás hátráltatja az európai piac rendes fejlődését és befolyásolja a peremterületi tagállamok utasainak Európa más régióiba való eljutási lehetőségeit. Ez a megoldás emellett a modális váltás előmozdításával is ellentétes, amely pedig az ágazattal kapcsolatos közösségi politika egyik fő célkitűzése.

Portugália reméli, hogy az együttdöntési jogalkotási eljárás következő szakaszában ezt a rendelkezést felülvizsgálják annak érdekében, hogy enyhítsék annak a nemzetközi személyszállítás liberalizálására gyakorolt esetleges káros hatásait.

*III. MELLÉKLET***LITVÁNIA TANÁCSI JEGYZŐKÖNYVBE ILLESZTENDŐ NYILATKOZATA**

Litvánia úgy értelmezi, hogy a 14737/05 ADD 1 dokumentumban, az 1. cikk (0) és (2a) bekezdésében, valamint az 1a. cikk (0a) és (0aa) bekezdésében előírt rendelkezések teljes mértékben összhangban vannak az egyszerűsített vasúti átutazási okmány létrehozásáról szóló, 2003. április 14-i 693/2003 tanácsi rendelettel.
