I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΟΔΗΓΙΑ 2001/12/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Φεβρουαρίου 2001

για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής ([1]),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([2]),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ([3]),

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου το οποίο ενέκρινε στις 22 Νοεμβρίου 2000 η επιτροπή συνδιαλλαγής ([4]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων ([5]), θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να ληφθούν υπόψη η κτηθείσα κατά την εφαρμογή της πείρα καθώς και οι εξελίξεις του σιδηροδρομικού κλάδου από τη θέσπισή της και εφεξής, προκειμένου να εξασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων της.

(2) Είναι ανάγκη να εξασφαλιστεί η δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στην υποδομή μέσω του διαχωρισμού ορισμένων ουσιαστικών καθηκόντων και/ή της δημιουργίας ρυθμιστικού φορέα που θα εκπληρώνει ελεγκτικά και εκτελεστικά καθήκοντα, καθώς και μέσω του διαχωρισμού των λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσεως και των ισολογισμών.

(3) Είναι ανάγκη επίσης να εξασφαλιστεί η δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στην υποδομή μέσω του διαχωρισμού των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια ή/και της δημιουργίας ρυθμιστικού φορέα που θα εκπληρώνει ελεγκτικά και εκτελεστικά καθήκοντα. Οπωσδήποτε, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να συμμετέχουν, χωρίς διακρίσεις, στην επιβολή και την παρακολούθηση των προτύπων ασφάλειας.

(4) Η διεύρυνση των δικαιωμάτων πρόσβασης θα πρέπει, όπως και στους άλλους τρόπους μεταφοράς, να προχωρήσει σε συνδυασμό με την παράλληλη εφαρμογή των αναγκαίων συνοδευτικών μέτρων εναρμόνισης.

(5) Σύμφωνα με το στόχο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς, στον οποίο θα περιληφθεί η δυνατότητα για κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει άδεια και πληροί τις προϋποθέσεις ασφαλείας να παρέχει υπηρεσίες, τα δικαιώματα πρόσβασης θα πρέπει, για μια μεταβατική περίοδο μέχρι επτά ετών, να επεκτείνονται σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν άδεια για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων σε ένα συγκεκριμένο δίκτυο, το λεγόμενο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, περιλαμβανόμενης και της πρόσβασης σε μεγάλα τερματικά και λιμάνια, και της παροχής υπηρεσιών εκεί. Μετά το πέρας αυτής της μεταβατικής περιόδου, το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο και θα πρέπει να χορηγηθούν δικαιώματα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές φορτίου.

(6) Το δικαίωμα πρόσβασης εξασφαλίζεται σε κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία έχει άδεια, πληροί τις προϋποθέσεις ασφαλείας και ζητά να της δοθεί πρόσβαση, ανεξαρτήτως του τρόπου λειτουργίας της.

(7) Τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να χορηγούν πιο διευρυμένα δικαιώματα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που πραγματοποιούν διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές, σε διεθνείς ομίλους που εκτελούν διεθνείς υπηρεσίες και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων στο πλαίσιο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Η χρήση των διευρυμένων αυτών δικαιωμάτων πρόσβασης

([1]) ΕΕ C 321 της 20.10.1998, σ. 6 και ΕΕ C 116 Ε της 26.4.2000, σ. 21.

([2]) ΕΕ C 209 της 22.7.1999, σ. 22.

([3]) ΕΕ C 57 της 29.2.2000, σ. 40.

([4]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ C 175 της 21.6.1999, σ. 115), επιβεβαιωθείσα στις 16 Σεπτεμβρίου 1999 (ΕΕ C 54 της 25.2.2000, σ. 56), κοινή θέση του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 2000 (ΕΕ C 288 της 11.10.2000, σ. 1) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Ιουλίου 2000 (δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 1ης Φεβρουαρίου 2001 και απόφαση του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2000.

([5]) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.

μπορεί να περιορίζεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν άδεια στα κράτη μέλη τα οποία χορηγούν δικαιώματα πρόσβασης παρεμφερούς φύσεως, υπό τον όρο ο περιορισμός αυτός να είναι συμβατός με τη συνθήκη.

(8) Για την προώθηση της αποτελεσματικής διαχείρισης των υποδομών προς το δημόσιο συμφέρον, οι διαχειριστές υποδομών θα πρέπει να αποκτήσουν ανεξάρτητο από το κράτος καθεστώς και ελευθερία διαχείρισης των εσωτερικών τους υποθέσεων, ενώ τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την ανάπτυξη και την ασφαλή χρησιμοποίηση των σιδηροδρομικών υποδομών.

(9) Για την επίτευξη αποτελεσματικής λειτουργίας των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίου και για την επίτευξη διαφάνειας στα οικονομικά τους, περιλαμβανομένης και κάθε είδους κρατικής χρηματοδοτικής αντιστάθμισης ή βοήθειας, επιβάλλεται να διαχωριστεί η λογιστική των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου.

(10) Είναι αναγκαίο να εφαρμοστούν ορισμένα μέτρα προκειμένου να παρακολουθείται καλύτερα η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τομέα και η εξέλιξη της αγοράς, να αξιολογούνται οι συνέπειες των μέτρων που έχουν θεσπιστεί και να αναλύεται ο αντίκτυπος των μέτρων που σκοπεύει να λάβει η Επιτροπή.

(11) Είναι σκόπιμο να συσταθούν όργανα με επαρκή βαθμό αυτονομίας για να ρυθμίζουν τον ανταγωνισμό στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών όταν δεν υπάρχουν οντότητες που ασκούν τα καθήκοντα αυτά.

(12) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση περί της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και να διατυπώσει τις ενδεδειγμένες προτάσεις.

(13) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([1]).

(14) Απαιτούνται ειδικά μέτρα για να ληφθεί υπόψη η ειδική γεωπολιτική και γεωγραφική κατάσταση ορισμένων κρατών μελών, καθώς και μια ειδική οργάνωση του σιδηροδρομικού κλάδου σε διάφορα κράτη μέλη, με παράλληλη εξασφάλιση της ακεραιότητας της εσωτερικής αγοράς.

(15) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως ορίζονται στο άρθρο 5 της συνθήκης, οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστούν δίκαιοι και άνευ διακρίσεων όροι πρόσβασης στην υποδομή καθώς και λόγω καταφανώς διεθνούς διάστασης της λειτουργίας σημαντικών στοιχείων των σιδηροδρομικών δικτύων, και, ως εκ τούτου, οι ανωτέρω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα, σε κοινοτικό επίπεδο, καθότι χρειάζεται συντονισμένη διεθνική δράση· η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

(16) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος του τμήματος Ι αντικαθίσταται ως εξής: «Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί».

2. Το άρθρο 1 καταργείται.

3. Στο άρθρο 2, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Οι επιχειρήσεις, οι σιδηροδρομικές δραστηριότητες των οποίων περιορίζονται αποκλειστικά στην παροχή υπηρεσιών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σήραγγας υπό τη Μάγχη, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εκτός του άρθρου 6 παράγραφος 1 και των άρθρων 10 και 10α.»

4. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η πρώτη και η δεύτερη περίπτωση αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«— "σιδηροδρομική επιχείρηση": κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την εφαρμοστέα κοινοτική νομοθεσία, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη,

— "διαχειριστής της υποδομής": κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος κυρίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Η έννοια αυτή μπορεί να περιλαμβάνει και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις,»·

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση μετά την τέταρτη περίπτωση:

«— "διεθνής υπηρεσία φορτίου": υπηρεσίες μεταφορών στις οποίες ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται και/ή να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο,».

5. Ο τίτλος του τμήματος ΙΙ αντικαθίσταται ως εξής : «Διαχειριστική ανεξαρτησία».

6. Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι, όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο θα τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς που είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, τους καθιερωμένους από τα κράτη μέλη, έχει την ευθύνη της δικής του διαχείρισης, διοίκησης και εσωτερικού ελέγχου.»

7. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστοί ισολογισμοί, αφενός, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν επιτρέπεται να μεταφέρονται στην άλλη.

Οι λογαριασμοί που αφορούν τις δύο δραστηριότητες τηρούνται κατά τρόπον ώστε να αντανακλάται η απαγόρευση αυτή.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν, εξάλλου, να προβλέπουν ότι ο διαχωρισμός αυτός περιλαμβάνει χωριστά οργανικά τμήματα στα πλαίσια της ίδιας επιχείρησης ή ότι η διαχείριση της υποδομής εξασφαλίζεται από ξεχωριστό φορέα.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι τα απαριθμούμενα στο παράρτημα ΙΙ καθήκοντα, που είναι καθοριστικά για μία δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, ανατίθενται σε φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιες καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών. Ανεξάρτητα από τις οργανωτικές δομές, ο στόχος αυτός πρέπει να αποδειχθεί ότι επιτεύχθηκε.

Τα κράτη μέλη μπορούν πάντως να αναθέτουν σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιοδήποτε άλλο φορέα, την είσπραξη των τελών και την ευθύνη της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως επενδύσεις, συντήρηση και χρηματοδότηση.

4. Η εφαρμογή της παραγράφου 3 αποτελεί το αντικείμενο έκθεσης της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 10β, που θα υποβληθεί μέχρι τις 15 Μαρτίου 2006».

8. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την ανάπτυξη της εθνικής τους σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τον καθορισμό προδιαγραφών και κανόνων ασφαλείας, την ανάλογη πιστοποίηση του τροχαίου υλικού και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τη διερεύνηση των ατυχημάτων. Τα καθήκοντα αυτά επιτελούνται από φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιοι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και είναι ανεξάρτητοι από φορείς ή επιχειρήσεις με το προαναφερόμενο αντικείμενο, κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εφαρμόζουν αυτές τις προδιαγραφές και κανόνες ασφαλείας. Τα κράτη μέλη, εκτός αν αναθέτουν την παρακολούθηση και την επιβολή σε ανεξάρτητους φορείς, μπορούν να απαιτούν ή να επιτρέπουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στη διασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης των προδιαγραφών και των κανόνων ασφαλείας, κατά τρόπον που εγγυάται την ουδέτερη και χωρίς διακρίσεις εκτέλεση των καθηκόντων αυτών.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν επιπλέον να χορηγούν στο διαχειριστή της υποδομής, στα πλαίσια των άρθρων 73, 87 και 88 της συνθήκης, χρηματοδότηση επαρκή σε σχέση με τα καθήκοντα, τις διαστάσεις και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων.

4. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από το κράτος, ο διαχειριστής της υποδομής καταρτίζει ένα επιχειρηματικό πρόγραμμα το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το πρόγραμμα καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται ο ισοσκελισμός του ισοζυγίου και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων.»

9. Στο άρθρο 9, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η χορήγηση των ενισχύσεων των κρατών μελών για την εξάλειψη των αναφερομένων στο παρόν άρθρο χρεών, γίνεται στα πλαίσια των άρθρων 73, 87 και 88 της συνθήκης.»

10. Στο άρθρο 9, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Στην περίπτωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τηρούνται και δημοσιεύονται λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και είτε ισολογισμοί είτε ετήσιες καταστάσεις ενεργητικού και παθητικού για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου. Τα κονδύλια που καταβάλλονται για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά στους σχετικούς λογαριασμούς και να μην μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.»

11. Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 10*

1. Στους διεθνείς ομίλους παραχωρούνται δικαιώματα πρόσβασης και διέλευσης στα κράτη μέλη στα οποία είναι εγκατεστημένες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες τους συναπαρτίζουν, καθώς και δικαιώματα διέλευσης στα άλλα κράτη μέλη, για διεθνείς υπηρεσίες μεταξύ των κρατών μελών στα οποία είναι εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις οι οποίες συναπαρτίζουν τους εν λόγω ομίλους.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2, παρέχεται, υπό δίκαιους όρους, πρόσβαση στην υποδομή σε άλλα κράτη μέλη, με σκοπό την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων.

3. Ανεξαρτήτως του τρόπου λειτουργίας, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2, παρέχεται, υπό δίκαιους όρους, η πρόσβαση που ζητούν στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, το οποίο ορίζεται στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι, και, σε κάθε περίπτωση, μετά τις 15 Μαρτίου 2008, σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο, με σκοπό την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου.

4. Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, εξετάζει την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος άρθρου και αποφασίζει, εντός δύο μηνών από την παραλαβή της εν λόγω αιτήσεως και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2, κατά πόσον μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται το επίμαχο μέτρο. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 226 της συνθήκης, κάθε κράτος μέλος δύναται να παραπέμπει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει διαφορετική απόφαση εντός προθεσμίας ενός μηνός.

5. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών κατά τις παραγράφους 1, 2 και 3, συνάπτει τις αναγκαίες διοικητικές, τεχνικές και χρηματοδοτικές συμφωνίες, επί τη βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με τους διαχειριστές υποδομής της χρησιμοποιούμενης σιδηροδρομικής υποδομής, προκειμένου να ρυθμίζεται ο έλεγχος της κυκλοφορίας και τα θέματα ασφαλείας τα σχετικά με αυτές τις μεταφορές. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και, κατά περίπτωση, είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών καθώς και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και με την πιστοποίηση ασφάλειας [1].

6. Η σιδηροδρομική πρόσβαση και η παροχή υπηρεσιών στους τερματικούς σταθμούς και τους λιμένες που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες και αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, και οι οποίοι εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες, παρέχεται σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατά τρόπο αμερόληπτο, οι δε σχετικές αιτήσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να υπάγονται σε περιορισμούς μόνον εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις υπό τις συνθήκες της αγοράς.

7. Με την επιφύλαξη των κοινοτικών και εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με την πολιτική του ανταγωνισμού και των αρμόδιων για το θέμα αυτό οργάνων, ο ρυθμιστικός φορέας που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ ή κάθε άλλος φορέας που διαθέτει τον ίδιο βαθμό αυτονομίας, παρακολουθεί τον ανταγωνισμό στις αγορές όπου παρέχονται σιδηροδρομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ο φορέας αυτός συγκροτείται σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται από το άρθρο 30 παράγραφος 1 της προαναφερόμενης οδηγίας. Κάθε αιτών ή κάθε ενδιαφερόμενο μέρος, μπορεί να καταθέτει ένσταση στον φορέα αυτόν εφόσον εκτιμά ότι υπέστη άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή ότι ζημιώθηκε καθ' οιονδήποτε τρόπο. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει, το ταχύτερο δυνατό, βάσει της ένστασης και ανάλογα με την περίπτωση αυτοδικαίως, σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη των δυσμενών εξελίξεων στις αγορές αυτές. Προκειμένου να εξασφαλίζεται η αναγκαία δυνατότητα δικαστικού ελέγχου και η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των εθνικών ρυθμιστικών φορέων, εφαρμόζονται, εν προκειμένω, το άρθρο 30 παράγραφος 6 και το άρθρο 31 της προαναφερόμενης οδηγίας.

8. Σύμφωνα με το άρθρο 14 το οποίο προβλέπει έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη από ενδεδειγμένες προτάσεις σχετικά με τη συνέχιση της κοινοτικής δράσης για την ανάπτυξη της αγοράς των σιδηροδρόμων και του νομικού πλαισίου που τη διέπει και, σε κάθε περίπτωση, μετά τις 15 Μαρτίου 2008 το οριζόμενο στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, που χορηγεί πρόσβαση όσον αφορά τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που ορίζονται στο άρθρο 3, επεκτείνεται προ-

[1] Βλέπε σελίδα 29 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

κειμένου να καλύψει ολόκληρο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Χορηγείται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, για ολόκληρο το δίκτυο και υπό δίκαιους όρους, εγγυημένη πρόσβαση και διέλευση, όσον αφορά τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές.»

12. Στο τμήμα V, με τίτλο «Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή», προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

1. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών συνίσταται από τα ακόλουθα στοιχεία:

α) σιδηροδρομικές γραμμές, όπως εμφαίνονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι·

β) παρακαμπτήριες διαδρομές, όπου ενδείκνυται, ιδίως για την παράκαμψη κορεσμένης υποδομής κατά την έννοια της οδηγίας 2001/14/ΕΚ. Όπου προσφέρονται οι διαδρομές αυτές, η συνολική διάρκεια της διαδρομής διασφαλίζεται, όσο είναι εφικτό·

γ) σιδηροδρομική πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς οι οποίοι εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες και σε άλλες θέσεις και εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων γραμμών πρόσβασης από και προς αυτούς·

δ) σιδηροδρομική πρόσβαση προς και από λιμένες, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα Ι, συμπεριλαμβανομένων γραμμών πρόσβασης.

2. Οι γραμμές πρόσβασης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχεία γ) και δ), καλύπτουν, σε οποιοδήποτε από τα δύο άκρα της διαδρομής, το κατά περίπτωση μεγαλύτερο μήκος μεταξύ μιας απόστασης 50 km ή του 20 % της διαδρομής στις σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχείο α).

Το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, ως κράτη μέλη με σχετικά μικρό ή πυκνό δίκτυο, δύνανται να περιορίσουν το μήκος των γραμμών πρόσβασης κατά το πρώτο έτος μετά τις 15 Μαρτίου 2003 σε 20 χιλιόμετρα τουλάχιστον, και μέχρι το τέλος του δευτέρου έτους, σε 40 χιλιόμετρα τουλάχιστον.»

13. Μετά το τμήμα V «Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή», προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:

«ΤΜΗΜΑ Va:

Εποπτικά καθήκοντα της Επιτροπής

Άρθρο 10β

1. Όχι αργότερα από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001, η Επιτροπή προβαίνει στις αναγκαίες ρυθμίσεις προκειμένου να παρακολουθεί τις τεχνικές και οικονομικές συνθήκες και τις εξελίξεις της αγοράς των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη διάθεση επαρκών πόρων για να είναι δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση αυτού του τομέα.

2. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή κατά τις εργασίες της συνεργάζεται στενά με αντιπροσώπους των κρατών μελών και αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κλάδων, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών, προκειμένου να τους δώσει τη δυνατότητα να παρακολουθούν καλύτερα την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τομέα και την εξέλιξη της αγοράς, να αξιολογούν τις συνέπειες των μέτρων που έχουν θεσπιστεί και να αναλύουν τον αντίκτυπο των μέτρων που σκοπεύει να λάβει η Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή παρακολουθεί τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των συνθηκών-πλαίσιο στον τομέα των σιδηροδρόμων, ιδίως τη χρέωση τελών για την υποδομή, την κατανομή μεταφορικής ικανότητας, τις ρυθμίσεις ασφαλείας και χορήγησης αδειών και την εξέλιξη του βαθμού εναρμόνισης. Εξασφαλίζει μια ενεργό συνεργασία μεταξύ των ενδεδειγμένων ρυθμιστικών φορέων στα κράτη μέλη.

4. Η Επιτροπή, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με:

α) τις εξελίξεις της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών·

β) τις συνθήκες-πλαίσιο·

γ) την κατάσταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών·

δ) τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης·

ε) τα εμπόδια για την επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών υπηρεσιών·

στ) τους περιορισμούς της υποδομής και

ζ) την ανάγκη νομοθεσίας.»

14. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να θέτουν υπόψη της Επιτροπής οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Οι ενδεδειγμένες αποφάσεις λαμβάνονται με τη συμβουλευτική διαδικασία, που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2.

2. Οι τροποποιήσεις που απαιτούνται για την προσαρμογή των παραρτημάτων θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία, που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 3.»

15. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 11α

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή.

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ιδίας απόφασης.

3. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, ορίζεται σε τρεις μήνες.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.»

16. Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Άρθρο 14*

Μέχρι τις 15 Μαρτίου 2005, η Επιτροπή υποβάλλει, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, την Επιτροπή των Περιφερειών και το Συμβούλιο, έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη από ενδεδειγμένες προτάσεις, σχετικά με τη συνέχιση της κοινοτικής δράσης για την ανάπτυξη της αγοράς των σιδηροδρόμων και του νομικού πλαισίου που τη διέπει.»

17. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«*Άρθρο 14α*

1. Για χρονικό διάστημα πέντε ετών από τις 15 Μαρτίου 2003, τα ακόλουθα κράτη μέλη:

— η Ιρλανδία, ως κράτος μέλος επί νήσου, με σιδηροδρομική σύνδεση με ένα μόνο άλλο κράτος μέλος,

— το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία, επί της ίδιας βάσης και

— η Ελλάδα, ως κράτος μέλος χωρίς απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση με άλλο κράτος μέλος,

δεν οφείλουν να εφαρμόζουν την απαίτηση ανάθεσης σε ανεξάρτητο φορέα του καθήκοντος καθορισμού ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην υποδομή, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, και των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, στο βαθμό που τα εν λόγω άρθρα υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να συστήσουν ανεξάρτητους φορείς που θα εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στα ως άνω άρθρα.

2. Ωστόσο, εφόσον:

α) περισσότερες από μια σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν άδεια σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 95/18/ΕΚ, ή, στην περίπτωση της Ιρλανδίας και της Βορείου Ιρλανδίας, μια εταιρεία σιδηροδρόμων που έχει λάβει άδεια αλλού, υποβάλλουν επίσημη αίτηση για την εκτέλεση ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ιρλανδίας, της Βορείου Ιρλανδίας ή της Ελλάδας, ή προς ή από αυτές, η συνέχιση της εφαρμογής της παρέκκλισης αποφασίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που καθορίζεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2, ή

β) σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ιρλανδία, τη Βόρειο Ιρλανδία ή την Ελλάδα, υποβάλλει επίσημη αίτηση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών υπηρεσιών επί του εδάφους άλλου κράτους μέλους ή προς ή από αυτό (στην περίπτωση της Ιρλανδίας ή του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, ή και των δύο, άλλου κράτους μέλους, εκτός του εδάφους τους), η παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζεται.

Εντός ενός έτους από την παραλαβή είτε της απόφασης της αναφερόμενης στο στοιχείο α), η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2, είτε της κοινοποίησης της επίσημης αίτησης που αναφέρεται στο στοιχείο β), το αφορώμενο κράτος μέλος ή κράτη μέλη (Ιρλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, ή Ελλάδα) θεσπίζουν νομοθεσία για την εφαρμογή των άρθρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, μπορεί να ανανεωθεί για χρονική περίοδο όχι μεγαλύτερη των πέντε ετών. Το αργότερο 12 μήνες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία λήγει η ισχύς της παρέκκλισης, το κράτος μέλος που χαίρει μιας τέτοιας παρέκκλισης μπορεί να απευθύνει στην Επιτροπή αίτημα για ανανέωση της παρέκκλισης. Το αίτημα αυτό, πρέπει να αιτιολογείται δεόντως. Η Επιτροπή εξετάζει το αίτημα αυτό και εκδίδει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2. Η εν λόγω διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής, εφαρμόζεται σε κάθε απόφαση που συνδέεται με το αίτημα.

Η Επιτροπή, κατά την έκδοση της απόφασης, λαμβάνει υπόψη όλες τις εξελίξεις στη γεωπολιτική κατάσταση και τις εξελίξεις της αγοράς του τομέα των σιδηροδρόμων εντός του κράτους μέλους που ζήτησε την ανανέωση της παρέκκλισης, καθώς και από και προς, το κράτος αυτό.

4. Το Λουξεμβούργο, ως κράτος μέλος με σχετικά μικρό σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν υποχρεούται να συμμορφωθεί, μέχρι την 31η Αυγούστου 2004, με την απαίτηση ανάθεσης σε ανεξάρτητο φορέα του καθήκοντος καθορισμού δίκαιης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην υποδομή, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, όσον αφορά την υποχρέωση των κρατών μελών να συστήσουν ανεξάρτητους φορείς που θα εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο ως άνω άρθρο.»

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι τις 15 Μαρτίου 2003. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 2001.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
N. FONTAINE	A. LINDH

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΛΙΜΕΝΕΣ

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers
Gent/Gand
Zeebrugge/Zeebruges

DANMARK

Ålborg
Århus
Esbjerg
Fredericia
København
Nyborg
Odense

DEUTSCHLAND

Brake
Bremen/Bremerhaven
Brunsbüttel
Cuxhaven
Emden
Hamburg
Kiel
Lübeck
Nordenham
Puttgarden
Rostock
Sassnitz
Wilhelmshaven
Wismar

ΕΛΛΑΣ

Αλεξανδρούπολη
Ελευσίνα
Πάτρα
Πειραιάς
Θεσσαλονίκη
Βόλος

ESPAÑA

Algeciras
Almería
Barcelona
Bilbao
Cartagena-Escombreras
Gijón
Huelva
Tarragona
Valencia
Vigo

FRANCE

Bayonne
Bordeaux
Boulogne
Calais
Cherbourg
Dunkerque
Fos-Marseille
La Rochelle
Le Havre
Nantes
Port-la-Nouvelle
Rouen
Sète
St Nazaire

IRELAND

Cork
Dublin

ITALIA

Ancona
Bari
Brindisi
C. Vecchia
Genova
Gioia Tauro
La Spezia
Livorno
Napoli
Piombino
Ravenna
Salerno
Savona
Taranto
Trieste
Venezia

LUXEMBOURG

NEDERLAND

Amsterdam Zeehaven
Delfzijl/Eemshaven
Vlissingen
Rotterdam Zeehaven
Terneuzen

ÖSTERREICH

PORTUGAL

Leixões
Lisboa
Setúbal
Sines

SUOMI/FINLAND

Hamina
Hanko
Helsinki
Kemi
Kokkola
Kotka
Oulu
Pori
Rauma
Tornio
Turku

SVERIGE

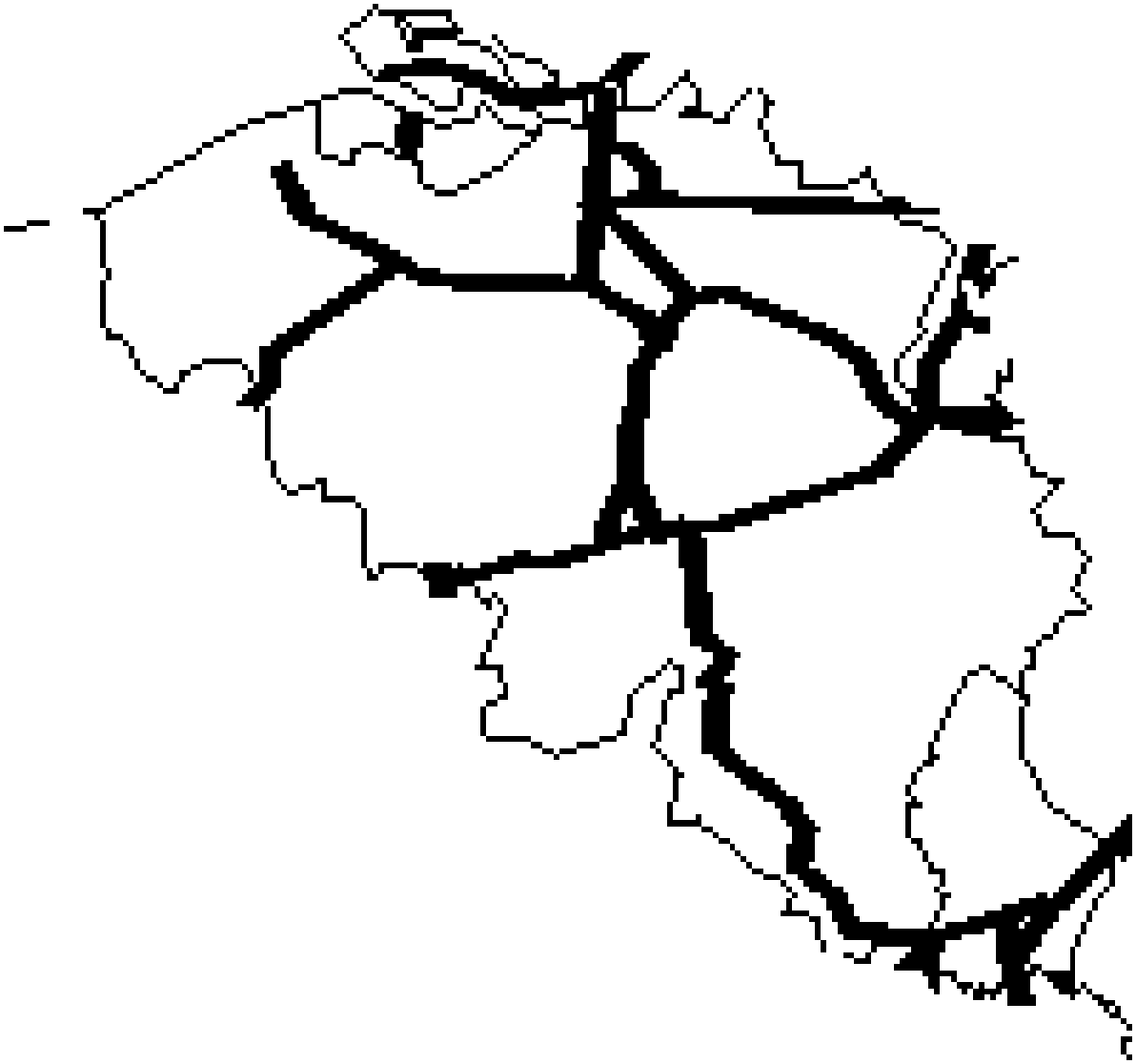
Göteborg-Varberg
Helsingborg
Luleå
Malmö
Norrköping
Oxelösund
Stockholm
Trelleborg-Ystad
Umeå

UNITED KINGDOM

Όλοι οι λιμένες με σιδηροδρομική σύνδεση

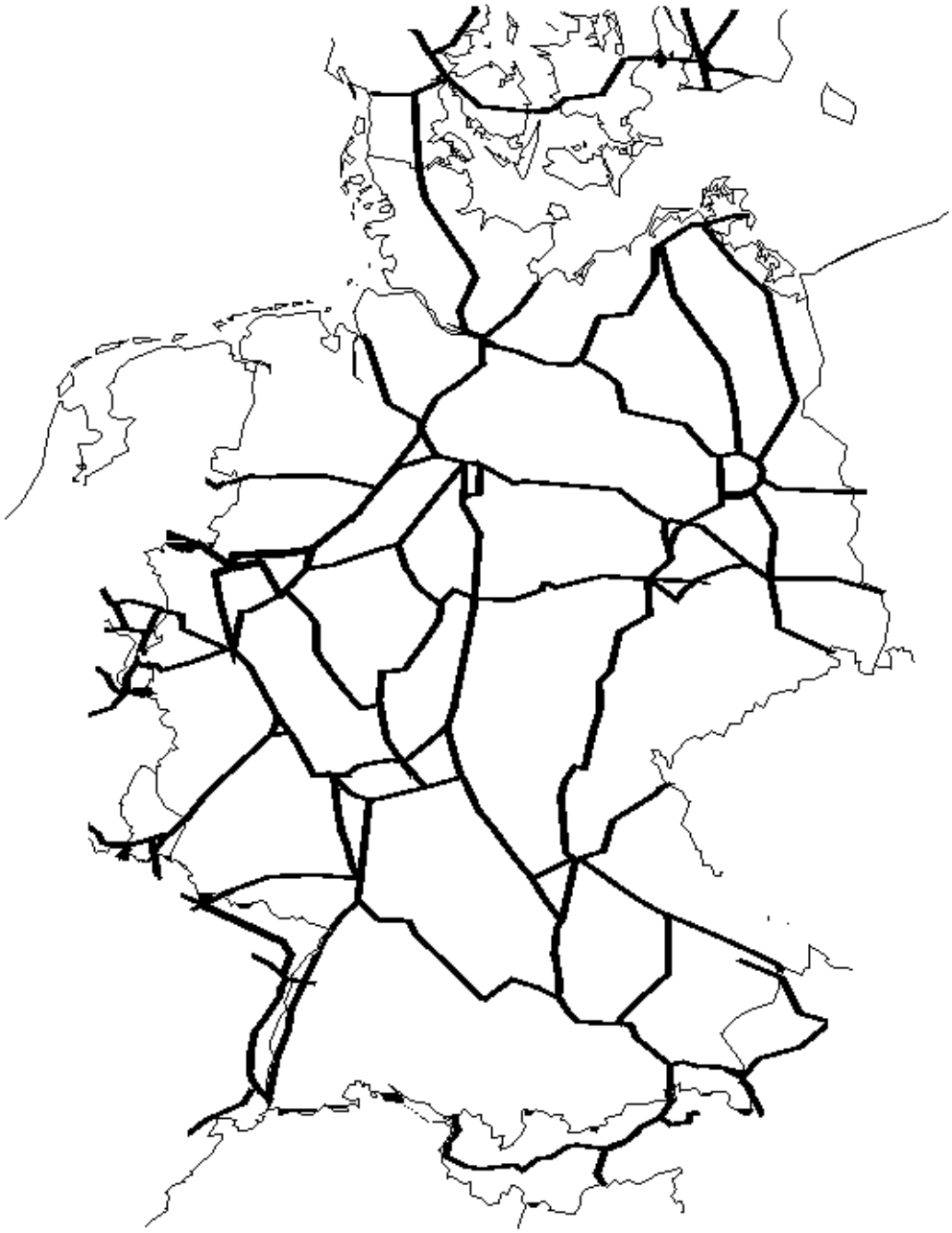
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG

BELGIQUE/BELGIË



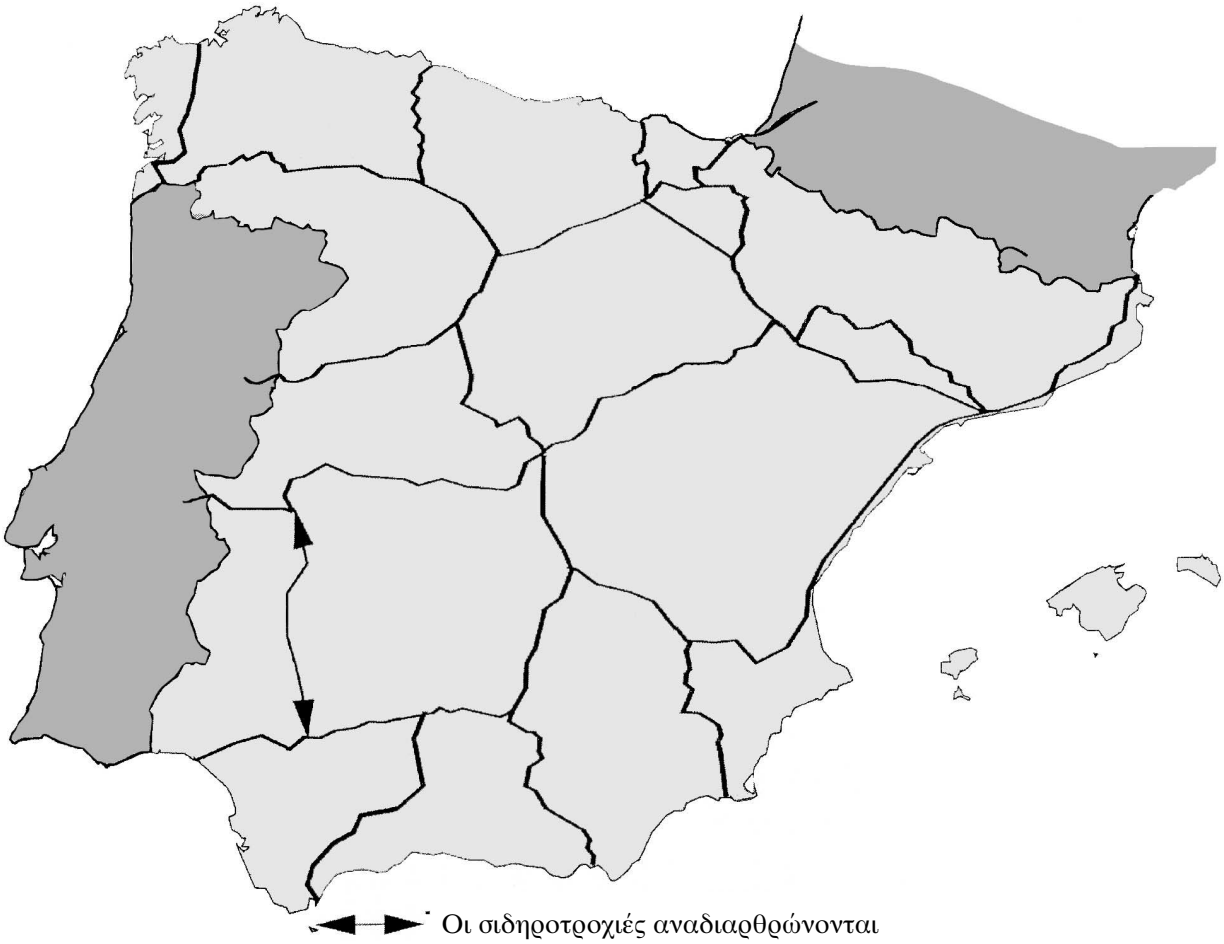
DANMARK

DEUTSCHLAND

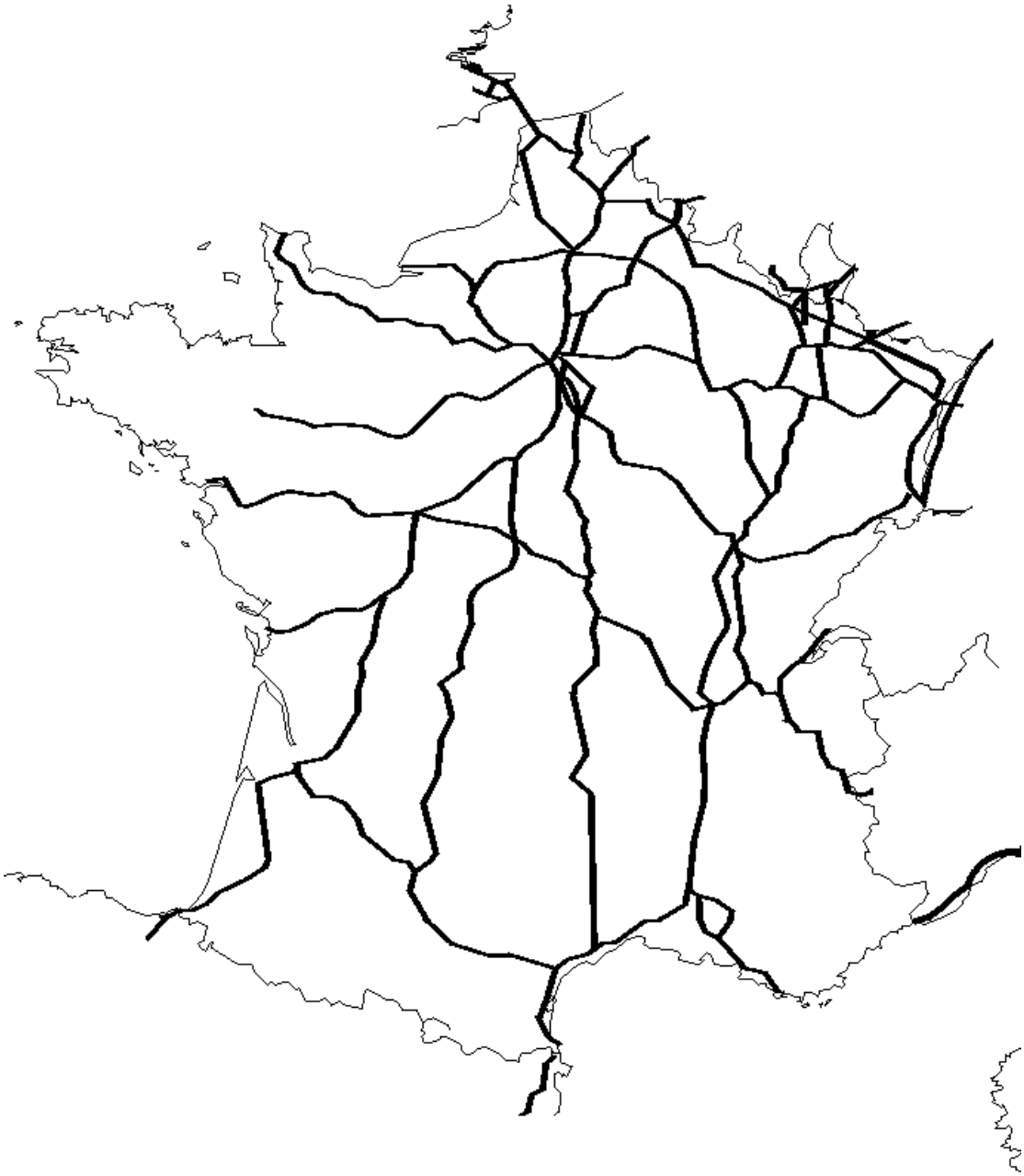


ΕΛΛΑΣ

ESPAÑA



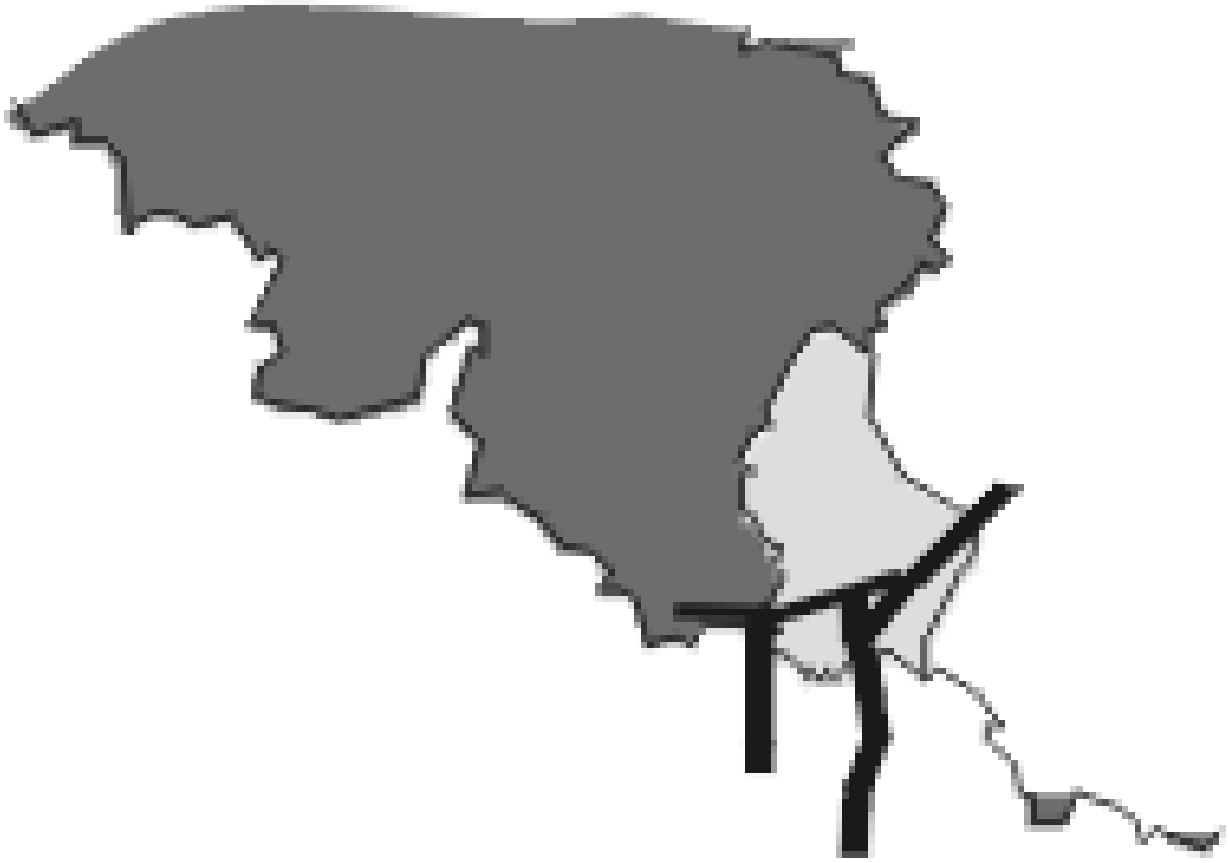
FRANCE



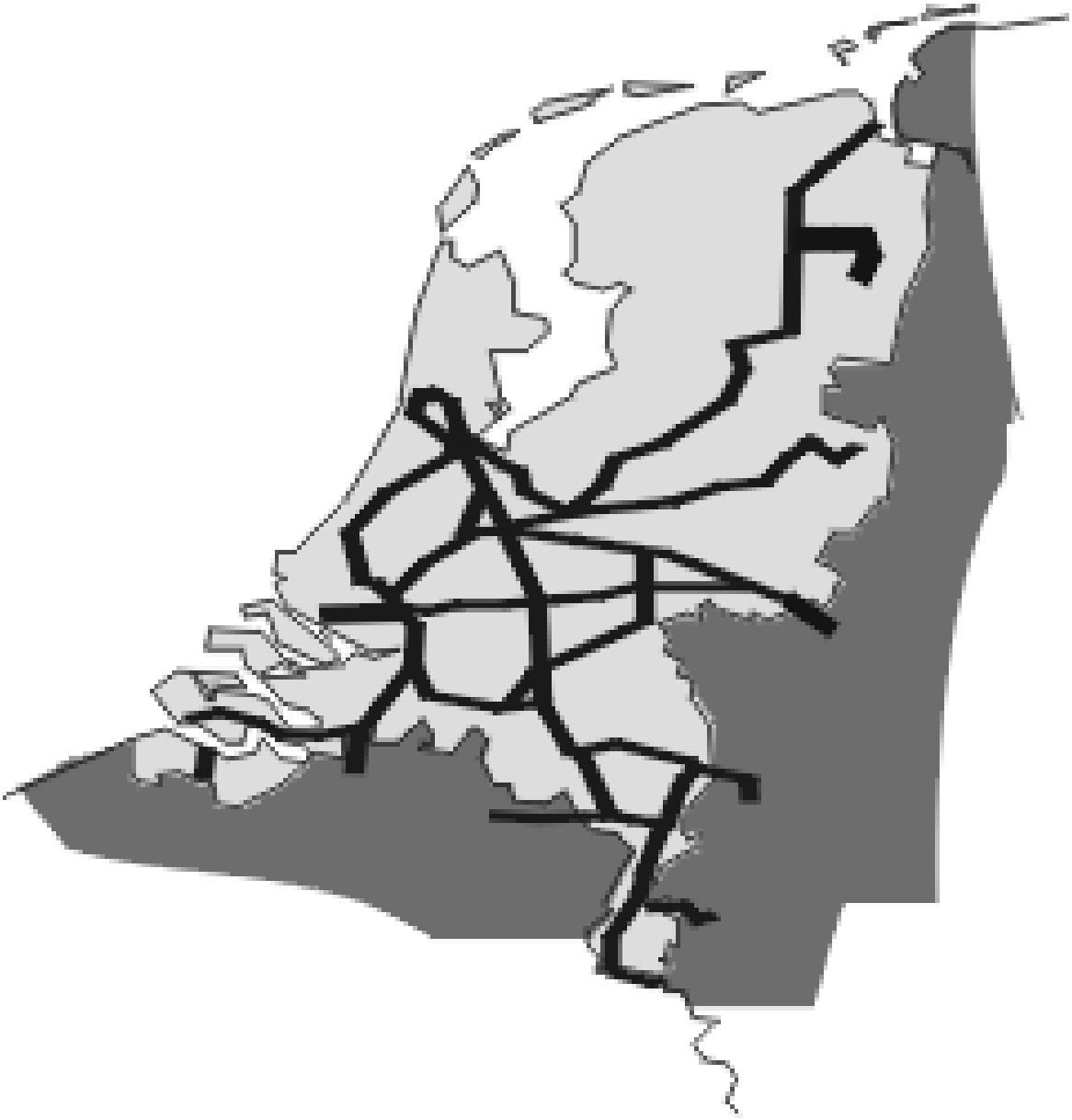
IRELAND

ITALIA

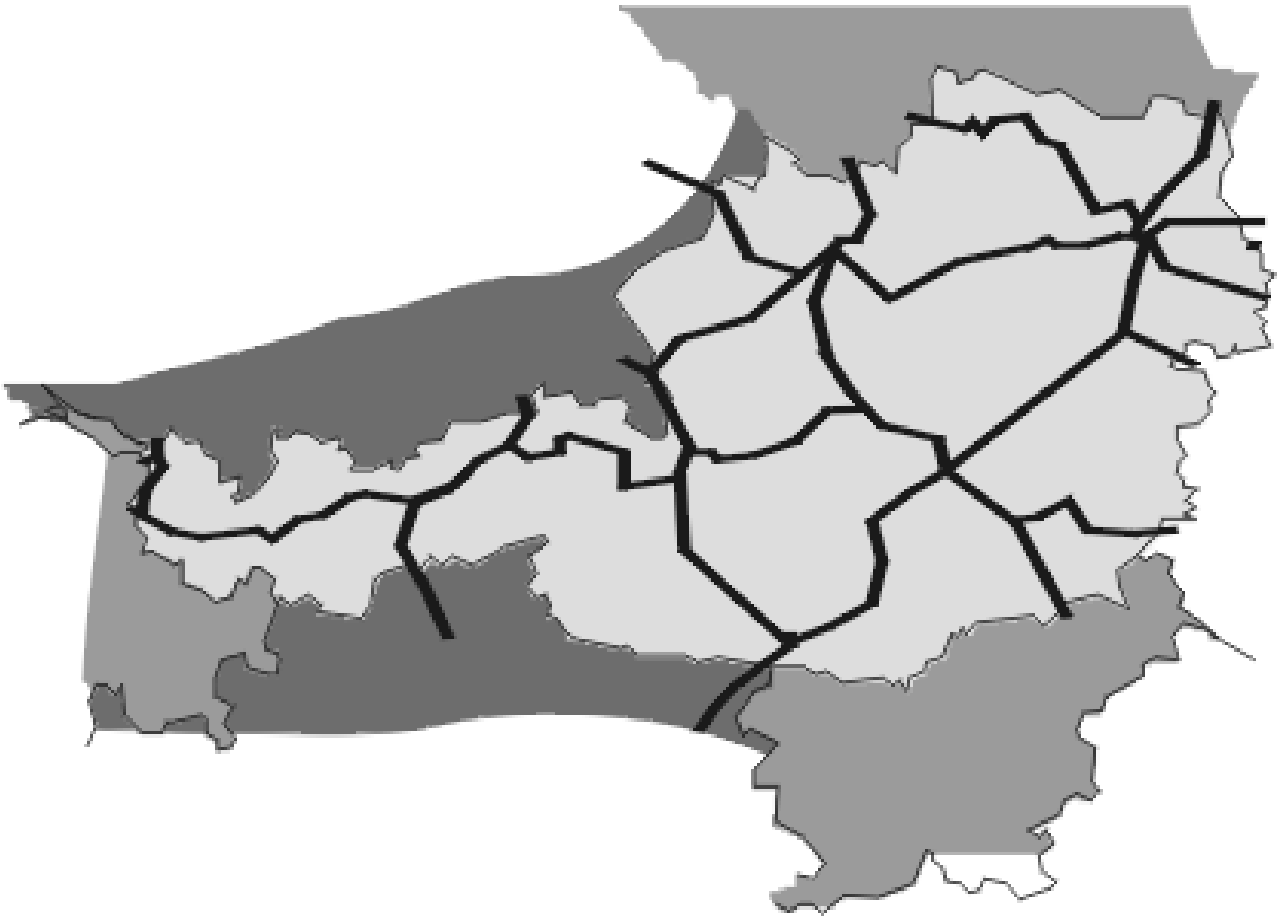
LUXEMBOURG



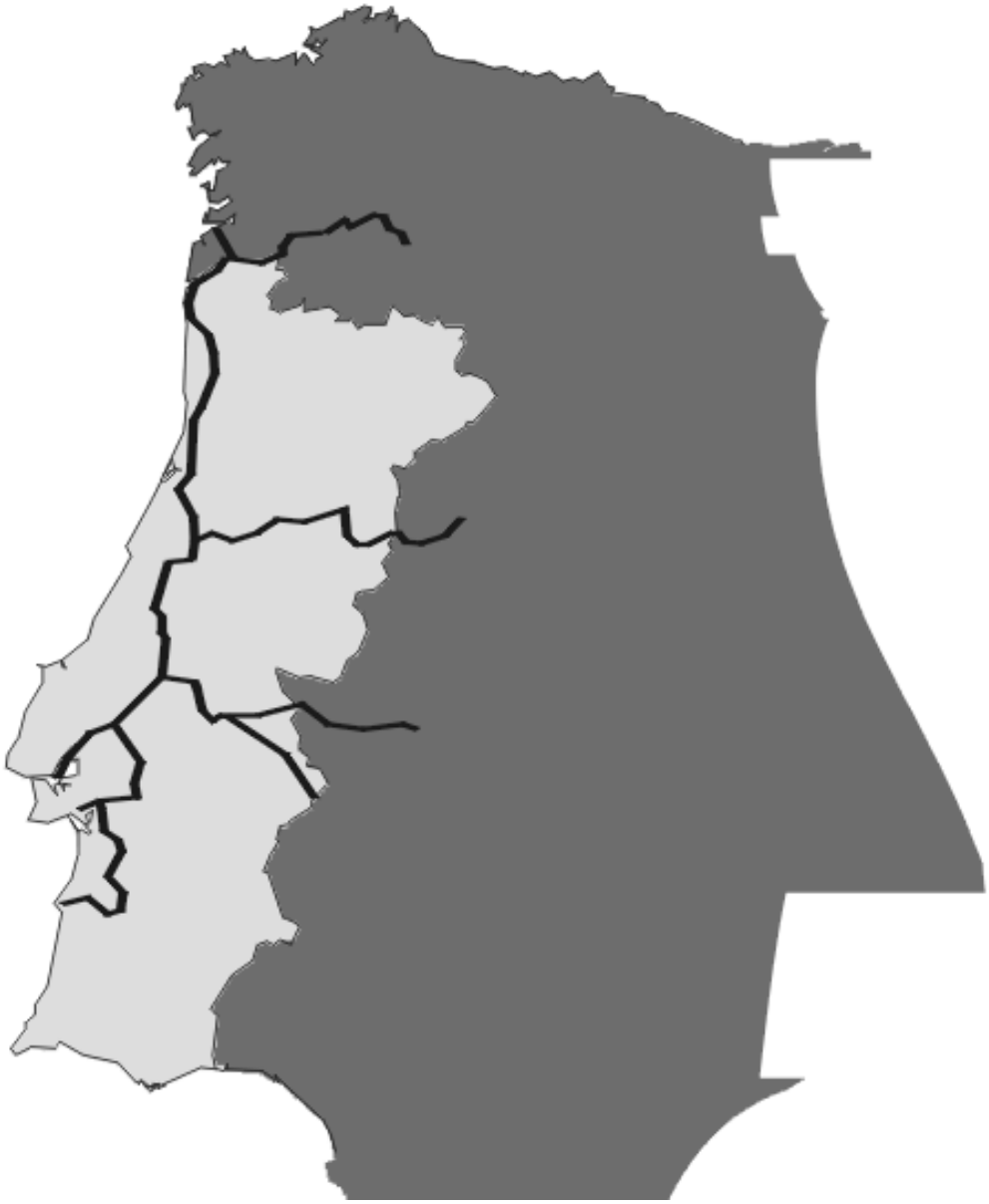
NEDERLAND



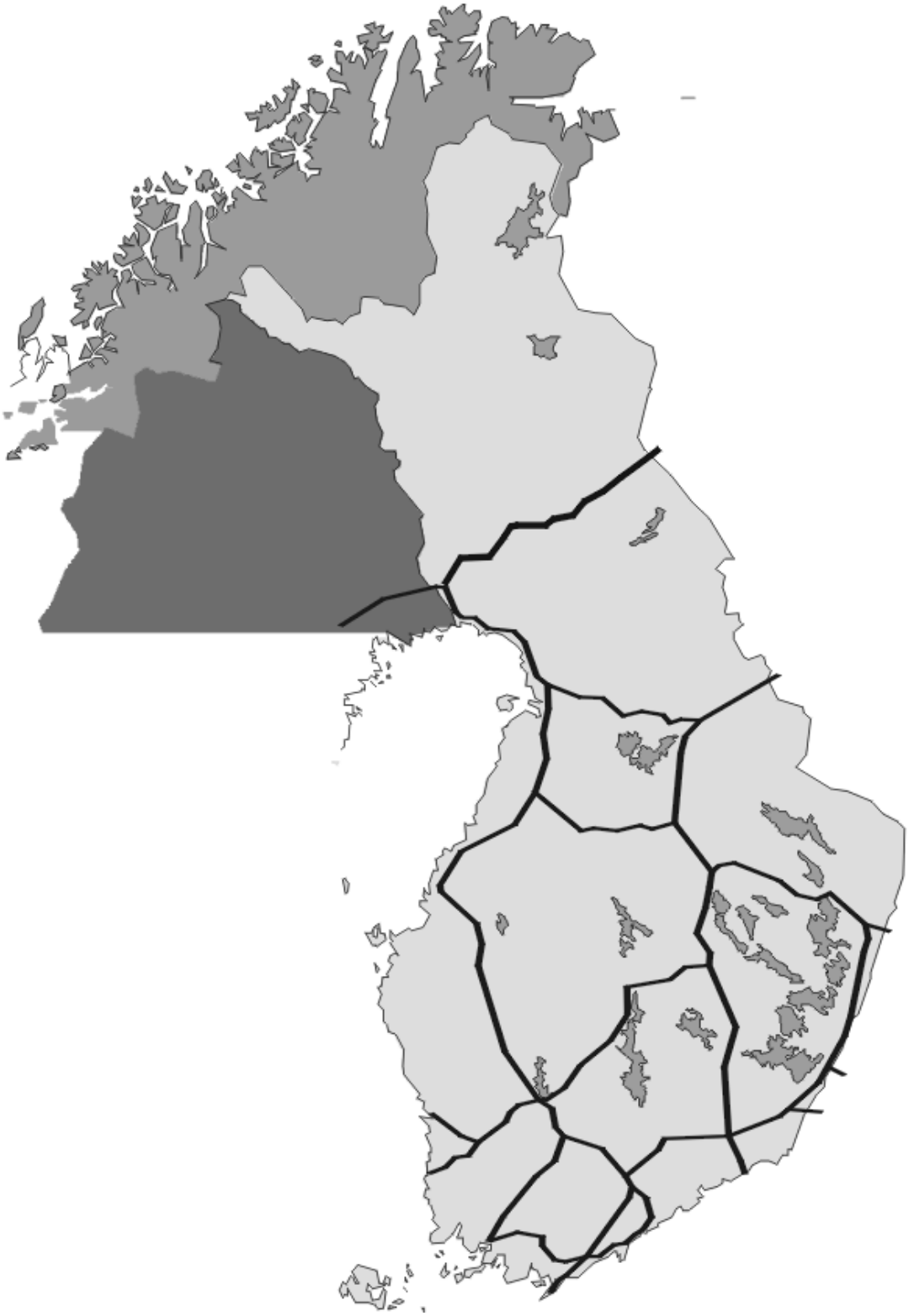
ÖSTERREICH



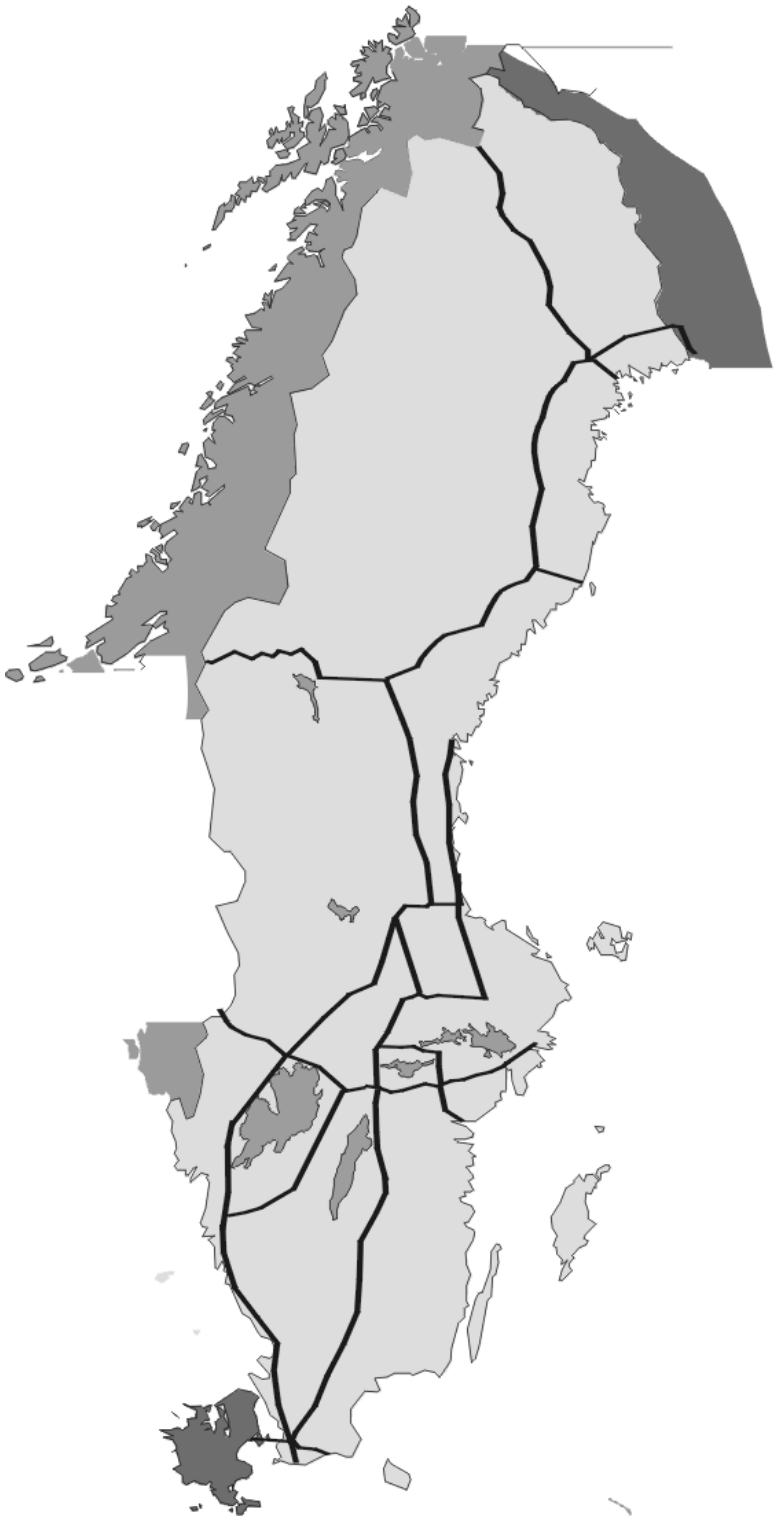
PORTUGAL



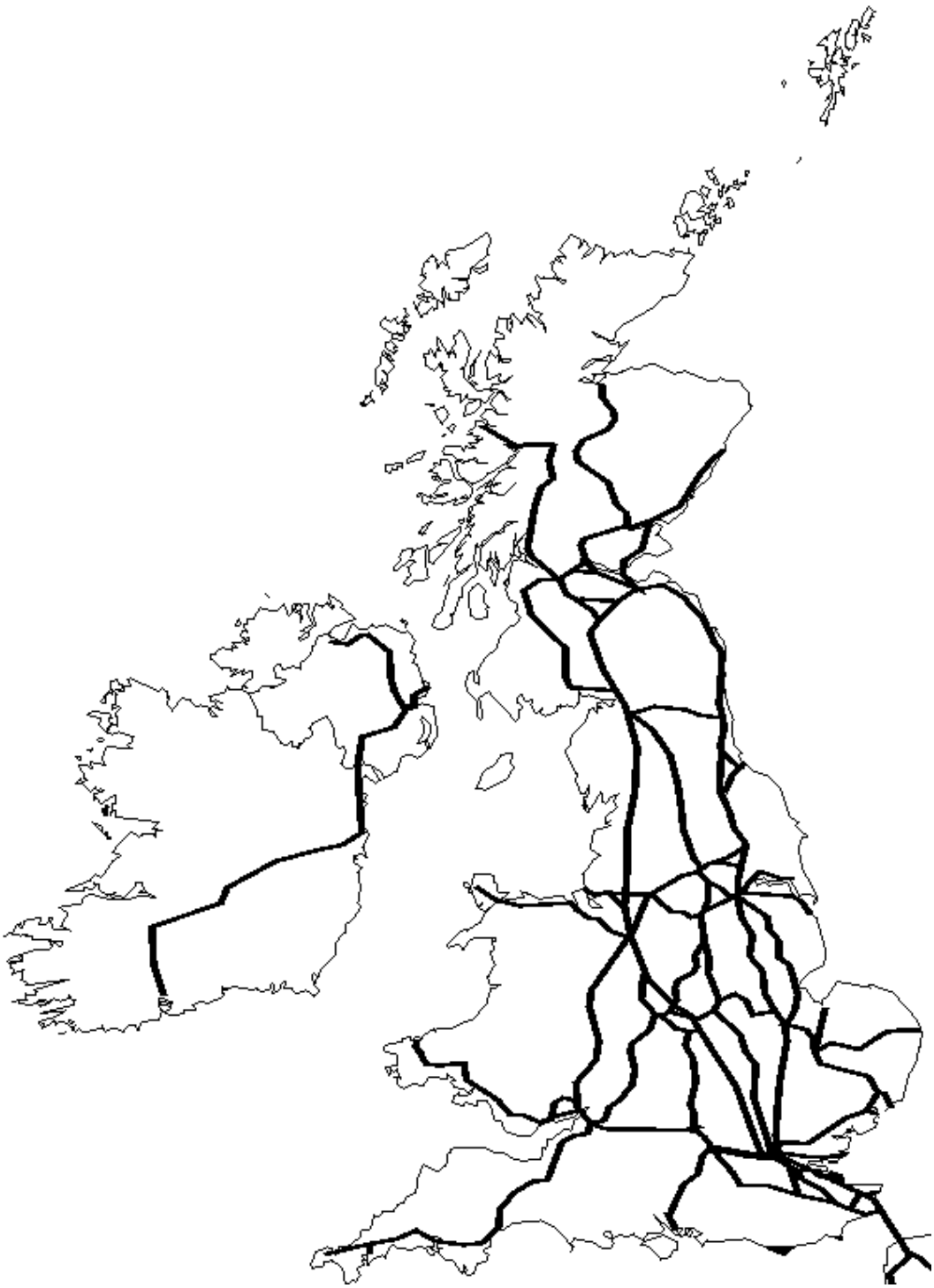
SUOMI/FINLAND



SVERIGE



UNITED KINGDOM



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατάλογος των βασικών καθηκόντων που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3:

— προετοιμασία και λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις· περιλαμβάνεται και η χορήγηση ατομικών αδειών,

— λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των διαδρομών, συμπεριλαμβανομένου τόσο του ορισμού όσο και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας, καθώς και της κατανομής των επιμέρους διαδρομών των συρμών,

— λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση για την υποδομή.

— έλεγχος της τήρησης των υποχρεώσεων καθολικής υπηρεσίας που συνεπάγεται η παροχή ορισμένων υπηρεσιών.