

32001L0012

15.3.2001

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 75/1

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2001/12/ES

ze dne 26. února 2001,

kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 ⁽⁴⁾ Smlouvy, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 22. listopadu 2000,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽⁵⁾ by měla být změněna s přihlédnutím ke zkušenostem s jejím prováděním a s rozvojem v odvětví železniční dopravy od jejího přijetí, za účelem dosažení jejích cílů.

(2) Spravedlivý a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře je třeba zaručit oddělením některých nezbytných funkcí nebo zřízením regulátora železniční dopravy, který vykonává kontrolní a prováděcí funkce, a oddělením výkazů zisků a ztrát a rozvah.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 321, 20.10.1998, s. 6, a Úř. věst. C 116 E, 26.4.2000, s. 21.

⁽²⁾ Úř. věst. C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ Úř. věst. C 57, 29.2.2000, s. 40.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 10. března 1999 (Úř. věst. C 175, 21.6.1999, s. 115), potvrzené dne 16. září 1999 (Úř. věst. C 54, 25.2.2000, s. 56), společný postoj Rady ze dne 28. března 2000 (Úř. věst. C 288, 11.10.2000, s. 1) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 5. července 2000 (dosud nevyhlášené v Úředním věstníku). Rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 1. února 2001 a rozhodnutí Rady ze dne 20. prosince 2000.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

(3) Spravedlivý a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře je třeba zaručit také oddělením funkcí souvisejících s bezpečností nebo zřízením regulátora železniční dopravy, který vykonává kontrolní a prováděcí funkce. V každém případě je možné zapojit železniční podniky nediskriminační cestou do prosazování a kontroly bezpečnostních norem.

(4) Prodlužování doby platnosti práv přístupu, stejně jako u ostatních způsobů dopravy, má pokračovat za současného zavádění nezbytných doprovodných harmonizačních opatření.

(5) V souladu s cílem plně dotvořit vnitřní trh, který bude zahrnovat zásadu, že služby mohou poskytovat všechny licencované železniční podniky splňující bezpečnostní podmínky, by práva přístupu na přechodnou dobu nejvýše sedmi let měla být prodloužena těm železničním podnikům, které mají licenci pro mezinárodní přepravu věcí po vymezené železniční síti nazvané Transevropská železniční síť nákladní dopravy, včetně přístupu ke službám v konečných železničních stanicích a přístavech. Po skončení tohoto přechodného období by Transevropská železniční síť nákladní dopravy měla zahrnovat celou evropskou železniční dopravní síť a železničním podnikům by pro mezinárodní přepravu nákladů k ní měla být udělována práva přístupu.

(6) Právo přístupu je zaručeno licencovaným železničním podnikům splňujícím bezpečnostní podmínky a žádajícím o přístup, bez ohledu na druh provozu.

(7) Členské státy mohou poskytovat rozsáhlejší práva přístupu, než je přístup pro železniční podniky provozující mezinárodní kombinovanou dopravu, mezinárodním sdružením provozujícím mezinárodní služby a železničním podnikům provozujícím mezinárodní služby přepravy zboží na Transevropské železniční síti nákladní dopravy. Využívání těchto rozsáhlejších práv přístupu je možno omezit na železniční podniky licen-

cované v členských státech, kde jsou poskytována podobná práva přístupu, pokud je toto omezení slučitelné se Smlouvou.

- (8) V zájmu rozvoje racionálního řízení železniční infrastruktury ve veřejném zájmu by provozovatelé železniční infrastruktury měli mít postavení nezávislé na státu a volnost při řízení jejich vnitřních záležitostí, zatímco členské státy by měly přijmout nezbytná opatření pro rozvoj a bezpečné používání železniční infrastruktury.
- (9) V zájmu rozvoje hospodárného provozu služeb osobní a nákladní dopravy a za účelem zajištění průhlednosti financování, včetně všech finančních náhrad nebo podpor vyplacených státem, je nezbytné oddělit účty služeb osobní a nákladní dopravy.
- (10) Je třeba provést řadu opatření k lepšímu sledování rozvoje odvětví železniční dopravy a k rozvoji trhu, posoudit účinek přijatých opatření a analyzovat dopad opatření zamýšlených Komisí.
- (11) Měly by být zřízeny orgány s dostatečným stupněm nezávislosti pro regulaci hospodářské soutěže na trhu železničních dopravních služeb, kde subjekty vykonávající takovou funkci chybí.
- (12) Komise by měla podat zprávu o provádění této směrnice a předložit vhodné návrhy.
- (13) Opatření nezbytná k provádění této směrnice by měla být přijímána v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (14) Jsou třeba zvláštní opatření, která zohlední zvláštní geopolitickou a zeměpisnou situaci některých členských států, a rovněž tak zvláštní organizaci odvětví železniční dopravy v různých členských státech při zajištění celistvosti vnitřního trhu.
- (15) V souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality stanovenými v článku 5 Smlouvy nemůže být cíle této směrnice, kterým je rozvoj železničních podniků Společenství, dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, vzhledem k potřebě zajistit spravedlivé a nediskriminační podmínky pro přístup k železniční infrastruktuře

a zároveň přihlížet ke zjevně mezinárodnímu rozměru provozu významných prvků železničních sítí, a proto, vzhledem k potřebě koordinovaného mezinárodního opatření, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství. Tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení těchto cílů nezbytné.

- (16) Směrnice 91/440/EHS by proto měla být změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 91/440/EHS se mění takto:

- Název oddílu I se nahrazuje tímto: „Oblast působnosti a definice“.
- Článek 1 se zrušuje.
- V článku 2 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„3. Podniky, jejichž činnosti při provozu vlaků jsou omezeny pouze na poskytování služeb kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel tunelem pod Lamanšským průlivem, jsou vyloučeny z oblasti působnosti této směrnice, vyjma čl. 6 odst. 1, článek 10 a článek 10a.“

- Článek 3 se mění takto:

a) první a druhá odrážka se nahrazují tímto:

„— ‚železničním podnikem‘ rozumí každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s příslušnými právními předpisy Společenství, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží a cestujících, přičemž tento podnik musí zajišťovat trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci,

— ‚provozovatelem infrastruktury‘ rozumí každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením a udržováním železniční infrastruktury a případně provozováním řídicích a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům“;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

b) za čtvrtou odrážku se vkládá nová odrážka, která zní:

„— „mezinárodní přepravou zboží“ rozumí doprava, při které vlak překročí nejméně jednu hranici členského státu; vlak může být spojen nebo rozdělen a různé jeho části mohou mít různý původ a určení s podmínkou, že všechny vagóny překročí nejméně jednu hranici“;

5. Název oddílu II se nahrazuje tímto: „Nezávislost řízení“.

6. Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění nezávislého postavení železničních podniků, pokud jde o vedení, správu, vnitřní řízení a kontrolu správních, hospodářských a účetních záležitostí, v souladu s nímž mají zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu.

2. Při dodržování rámce a pravidel pro stanovení poplatků a pro přidělování infrastruktury stanovených členskými státy odpovídá provozovatel infrastruktury za vlastní vedení, správu a vnitřní kontrolu.“

7. Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby se vedly a zveřejňovaly výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a na straně druhé pro správu železniční infrastruktury. Převod veřejných podpor z jedné oblasti do druhé není dovolen.

Tento zákaz se odráží v účetnictví obou oblastí.

2. Členské státy mohou dále stanovit, že se obě tyto oblasti činností vykonávají v organizačně oddělených divizích v rámci stejného podniku nebo že infrastrukturu spravuje zvláštní subjekt.

3. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, že funkce, na kterých závisí nestranný a nediskrimi-

nační přístup k železniční infrastruktuře uvedené v příloze II jsou svěřeny subjektům nebo podnikům, které samy neprovozují železniční dopravu. Bez ohledu na organizační strukturu musí být tento cíl prokazatelně dosažen.

Členské státy mohou nicméně pověřit železniční podniky nebo jiné subjekty výběráním poplatků a přenést na ně odpovědnost za správu železniční infrastruktury, včetně investic, údržby a financování.

4. O uplatňování odstavce 3 podává Komise v souladu s článkem 10b zprávu, která má být předložena do 15. března 2006.“

8. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro rozvoj vnitrostátní železniční infrastruktury, podle potřeby s přihlédnutím k obecným požadavkům Společenství.

2. Členské státy zajistí, aby byly stanoveny bezpečnostní normy a předpisy, aby vozový park a železniční podniky byly vhodným způsobem certifikovány a aby nehody byly vyšetřeny. Tyto úkoly plní subjekty nebo podniky, které samy neprovozují železniční dopravu a jsou nezávislé na subjektech nebo podnicích, které ji provozují, aby byl zaručen nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře.

Železniční podniky jsou povinny tyto bezpečnostní normy a předpisy uplatňovat. Pokud členské státy nesvěří pravomoci a kontrolní funkce nezávislým subjektům, mohou po železničních podnicích požadovat nebo jim umožnit, aby se zapojily do prosazování a kontrolování bezpečnostních norem a předpisů za předpokladu záruky neutrálního a nediskriminačního výkonu těchto funkcí.

3. Členské státy mohou provozovateli infrastruktury za podmínek stanovených v člancích 73, 87 a 88 Smlouvy přidělit také prostředky v přiměřeném poměru k úkolům, velikosti a finanční náročnosti, zejména na úhradu nových investic.

4. V rámci všeobecné státní politiky vypracuje provozovatel dráhy obchodní plán včetně programů týkajících se investic a financování. Plán má být vypracován tak, aby zaručoval optimální a hospodárné využití a rozvoj železniční infrastruktury při vyrovnaném finančním rozpočtu, a má stanovit prostředky pro dosažení těchto cílů.“

9. V článku 9 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Podporu při splácení dluhů podle tohoto článku poskytují členské státy v souladu s články 73, 87 a 88 Smlouvy.“

10. V článku 9 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. V případě železničních podniků jsou výkazy zisků a ztrát a rozvaha nebo roční výkaz aktiv a pasiv vedeny a zveřejňovány pro činnosti spojené s provozováním železniční přepravy zboží. Finanční prostředky za činnosti související se zajišťováním přepravy cestujících jako úhrady za veřejné služby jsou vykazovány samostatně na příslušných účtech a nesmějí se převádět na činnosti související s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.“

11. Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

1. Mezinárodním sdružením jsou poskytována práva přístupu a tranzitu v členských státech, ve kterých jsou usazeny železniční podniky, které je tvoří, a práva tranzitu v dalších členských státech pro mezinárodní dopravní služby mezi členskými státy, ve kterých jsou usazeny železniční podniky, které tvoří uvedená sdružení.

2. Železniční podniky podle článku 2 získávají pro účely využívání dopravních služeb v mezinárodní kombinované přepravě zboží právo přístupu k infrastruktuře ostatních členských států za srovnatelných podmínek.

3. Bez ohledu na druh využívání získávají železniční podniky uvedené v článku 2 za srovnatelných podmínek požadovaný přístup k Transevropské železniční síti nákladní dopravy vymezené v čl. 10a a v příloze I a v každém případě po 15. březnu 2008 přístup k celé železniční dopravní síti, který je potřebný pro provozování služeb mezinárodní přepravy zboží.

4. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise ve zvláštních případech posoudí uplatňování a prosazování tohoto článku a do dvou měsíců ode dne obdržení takové žádosti po konzultaci s výborem uvedeným v čl. 11a odst. 2 rozhodne, zda dané opatření může nadále zůstat v platnosti. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.

Aniž je dotčen článek 226 Smlouvy, může se každý členský stát ve lhůtě jednoho měsíce proti rozhodnutí Komise odvolat k Radě. Rada může ve lhůtě jednoho měsíce kvalifikovanou většinou přijmout ve výjimečných případech jiné rozhodnutí.

5. Každý železniční podnik provozující železniční dopravu podle odstavců 1, 2 a 3 uzavře s provozovateli využívané železniční infrastruktury potřebné správní, technické a finanční dohody na základě veřejného nebo soukromého práva s cílem upravit otázky řízení dopravy a dopravní bezpečnosti týkající se této dopravy. Podmínky těchto dohod nesmějí být diskriminující, případně v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti ⁽¹⁾.

6. Přístup k síti a poskytování služeb v konečných železničních stanicích a přístavech spojených s činnostmi železniční dopravy uvedenými v odstavcích 1, 2 a 3, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu konečnému zákazníkovi, musí být dostupné všem železničním podnikům nediskriminujícím způsobem a požadavky železničních podniků mohou být omezovány pouze v případě, že na trhu existují přijatelné alternativy.

7. Aniž jsou dotčeny předpisy Společenství a vnitrostátní předpisy týkající se hospodářské soutěže a orgánů příslušných pro tuto oblast, sleduje regulační subjekt zřízený podle článku 30 směrnice 2001/14/ES nebo kterýkoli jiný subjekt se stejným stupněm nezávislosti hospodářskou soutěž na trhu železničních dopravních služeb, včetně trhu železniční přepravy zboží.

Tento orgán je zřízen podle pravidel stanovených v čl. 30 odst. 1 uvedené směrnice. Každý žadatel nebo dotčená strana může podat stížnost na tento orgán, pokud se domnívá, že je s ním jednáno nespravedlivě, je diskriminován nebo jinak poškozen. Na základě stížnosti a případně z vlastního podnětu regulační orgán rozhodne při nejbližší příležitosti o příslušných opatřeních k nápravě nežádoucího vývoje tohoto trhu. Aby se zajistila vhodná možnost soudní kontroly a náležitá spolupráce mezi vnitrostátními regulačními orgány, použijí se v této souvislosti čl. 30 odst. 6 a článek 31 uvedené směrnice.

8. Podle článku 14, který stanoví vypracování zprávy o uplatňování této směrnice doplněné vhodnými návrhy dalších opatření Společenství pro rozvoj železničního trhu a právního rámce pro něj, a v každém případě za sedm let, tj. po 15. březnu 2008, bude Transevropská železniční síť nákladní dopravy vymezená v článku 10a a v příloze I, poskytující přístup pro mezinárodní přepravu zboží železničními podniky vymezenými v článku 3, rozšířena tak, že bude zahrnovat celou Evropskou železniční dopravní

⁽¹⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

sít. Železniční podniky budou mít pro mezinárodní přepravu zboží zaručeno právo přístupu a tranzitu na celé síti za spravedlivých podmínek.“

12. V oddíle V „Přístup k železniční infrastruktuře“ se vkládá nový článek, který zní:

„Článek 10a

1. Transevropská železniční síť nákladní dopravy se skládá z těchto základních prvků:

- a) železniční tratě vyznačené na mapách v příloze I;
- b) objízdkové tratě, jsou-li třeba, zejména při nedostatku kapacity železniční infrastruktury ve smyslu směrnice 2001/14/ES. Jsou-li tyto tratě nabízeny, mají zaručovat dodržení celkové doby trvání jízdy pokud je to možné;
- c) přístup do konečných stanic, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu konečnému zákazníkovi, a do ostatních míst a zařízení včetně přípojných tratí tam a zpět;
- d) přístup do přístavů a z přístavů na dráze uvedených v příloze I, včetně přípojných tratí.

2. Přípojné tratě uvedené v odst. 1 písm. c) a d) zahrnují u každého konce cesty 50 km nebo 20 % délky cesty železničních spojů uvedených v odst. 1 písm. a), podle toho, co je větší.

Belgie a Lucembursko jako členské státy s poměrně malou nebo zahuštěnou sítí smějí omezit minimální délku přípojných tratí v prvním roce po 15. březnu 2003 na 20 km a do konce druhého roku na 40 km.“

13. Za oddíl V „Přístup k železniční infrastruktuře“ se vkládá nový oddíl, který zní:

„ODDÍL Va

Kontrolní úkoly Komise

Článek 10b

1. Nejpozději do 15. září 2001 vypracuje Komise nezbytná opatření pro sledování technických a ekonomických podmínek a rozvoje trhu evropské železniční dopravy. Komise zajistí zpřístupnění vhodných zdrojů, které umožní účinné sledování tohoto odvětví.

2. V této souvislosti Komise zapojí do této činnosti zástupce členských států a příslušných odvětvích včetně

uživatelů, aby byli schopni lépe sledovat rozvoj železničního odvětví a vývoj trhu, posuzovat účinek přijatých opatření a analyzovat dopad opatření plánovaných Komisí.

3. Komise sleduje využívání sítě a vývoj rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy, zejména stanovení poplatků za použití infrastruktury, přidělování kapacity, bezpečnostní opatření a udělování licencí a stupeň dosažené harmonizace. Zajišťuje aktivní spolupráci mezi vhodnými regulačními orgány v členských státech.

4. Komise podává zprávu Evropskému parlamentu a Radě o

- a) vývoji vnitřního trhu služeb železniční dopravy;
- b) rámcových podmínkách;
- c) stavu Transevropské železniční sítě nákladní dopravy;
- d) využívání práv přístupu;
- e) překážkách vyšší účinnosti služeb železniční dopravy;
- f) omezeních železniční infrastruktury a
- g) potřebě vytvoření právních předpisů.“

14. Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

1. Členské státy mohou předložit Komisi jakékoli otázky týkající se uplatňování této směrnice. Odpovídající rozhodnutí se přijímají poradním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 2.

2. Změny nezbytné k úpravě příloh se přijímají regulačním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 3.“

15. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 11a

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

4. Výbor přijme svůj jednací řád.“

16. Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Komise předloží Evropskému parlamentu, Hospodářskému a sociálnímu výboru, Výboru regionů a Radě do 15. března 2005 zprávu o uplatňování této směrnice spolu s vhodnými návrhy na pokračování činnosti Společenství pro rozvoj trhu železniční dopravy a právního rámce pro ni.“

17. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 14a

1. Po dobu pěti let počínaje 15. březnem 2003 tyto členské státy:

- Irsko jako členský stát umístěný na ostrově s železničním spojením pouze s jedním členským státem,
- Spojené království, v případě Severního Irsku, ze stejného důvodu a
- Řecko jako členský stát, který nemá žádné přímé železniční spojení s jiným členským státem,

nemusí uplatňovat požadavek týkající se pověření nezávislého subjektu funkcemi určujícími nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře podle čl. 6 odst. 3 prvního pododstavce a úkoly stanovené v čl. 7 odst. 2 prvním pododstavci, pokud tyto články ukládají členským státům povinnost zřídit nezávislé subjekty, které vykonávají funkce stanovené v uvedených člancích.

2. Pokud však

- a) více než jeden železniční podnik licencovaný podle článku 4 směrnice 95/18/ES, nebo v případě Irsku a Severního Irsku, železniční podnik licencovaný kdekoli jinde podá úřední žádost o povolení provozování konkurenčních železničních služeb v Irsku, Severním Irsku nebo Řecku, do nich nebo z nich, bude o další použí-

telnosti této odchylky rozhodnuto poradním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 2, nebo

- b) železniční podnik provozující železniční služby v Irsku, Severním Irsku nebo Řecku, podá úřední žádost o povolení provozování železničních služeb na území jiného členského státu (Irsko, Spojené království v případě Severního Irsku, nebo obou, jiného členského státu mimo jejich území), do něj nebo z něj, odchylka stanovená v odstavci 1 se nepoužije.

Do jednoho roku od obdržení buď rozhodnutí podle písmene a) přijatého poradním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 2 nebo od podání úřední žádosti podle písmene b) daný členský stát nebo státy (Irsko, Spojené království v případě Severního Irsku nebo Řecko) zavedou právní předpisy k provedení článků uvedených v odstavci 1.

3. Odchylku stanovenou v odstavci 1 je možné prodloužit na dobu nejvýše pěti let. Nejpozději 12 měsíců před vypršením doby platnosti odchylky může členský stát používající tuto odchylku požádat Komisi o její prodloužení. Taková žádost musí být odůvodněná. Komise ji posoudí a rozhodne poradním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 2. Uvedený poradní postup se použije pro jakékoli rozhodnutí týkající se takové žádosti.

Při přijímání tohoto rozhodnutí Komise přihlíží k vývoji geopolitické situace a vývoji trhu železniční dopravy v členském státě, který požádal o prodloužení odchylky, do něj a z něj.

4. Lucembursko jako členský stát s poměrně malou železniční dopravní sítí nemusí do 31. srpna 2004 uplatnit požadavek na přidělení funkcí rozhodných pro nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře nezávislému subjektu podle čl. 6 odst. 3 prvního pododstavce, pokud ukládá členským státům povinnost zřídit nezávislé subjekty vykonávající úlohy stanovené v tomto článku.“

Článek 2

Členské státy přijmou právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 15. března 2003. Neprodlouženo o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 26. února 2001.

Za Evropský parlament

předsedkyně

N. FONTAINE

Za Radu

předsedkyně

A. LINDH

PŘÍLOHA I

PŘÍSTAVY

BELGIE/BELGIQUE	Cartagena-Escombreras	LUXEMBOURG
Antwerpen/Anvers	Gijón	NEDERLAND
Gent/Gand	Huelva	Amsterdam Zeehaven
Zeebrugge/Zeebruges	Tarragona	Delfzijl/Eemshaven
DANMARK	Valencia	Vlissingen
Ålborg	Vigo	Rotterdam Zeehaven
Århus	FRANCE	Terneuzen
Esbjerg	Bayonne	ÖSTERREICH
Fredericia	Bordeaux	PORTUGAL
København	Boulogne	Leixões
Nyborg	Calais	Lisboa
Odense	Cherbourg	Setúbal
DEUTSCHLAND	Dunkerque	Sines
Brake	Fos-Marseille	SUOMI/FINLAND
Bremen/Bremerhaven	La Rochelle	Hamina
Brunsbüttel	Le Havre	Hanko
Cuxhaven	Nantes	Helsinki
Emden	Port-la-Nouvelle	Kemi
Hamburg	Rouen	Kokkola
Kiel	Sète	Kotka
Lübeck	St-Nazaire	Oulu
Nordenham	IRELAND	Pori
Puttgarden	Cork	Rauma
Rostock	Dublin	Tornio
Sassnitz	ITALIA	Turku
Wilhelmshaven	Ancona	SVERIGE
Wismar	Bari	Göteborg-Varberg
ΕΛΛΑΣ	Brindisi	Helsingborg
Αλεξανδρούπολις	C. Vecchia	Luleå
Ελευσίνα	Genova	Malmö
Πάτρα	Gioia Tauro	Norrköping
Πειραιάς	La Spezia	Oxelösund
Θεσσαλονίκη	Livorno	Stockholm
Βόλος	Napoli	Trelleborg-Ystad
ESPAÑA	Piombino	Umeå
Algeciras	Ravenna	UNITED KINGDOM
Almería	Salerno	Všechny přístavy s železničním spo-
Barcelona	Savona	jením
Bilbao	Taranto	
	Trieste	
	Venezia	

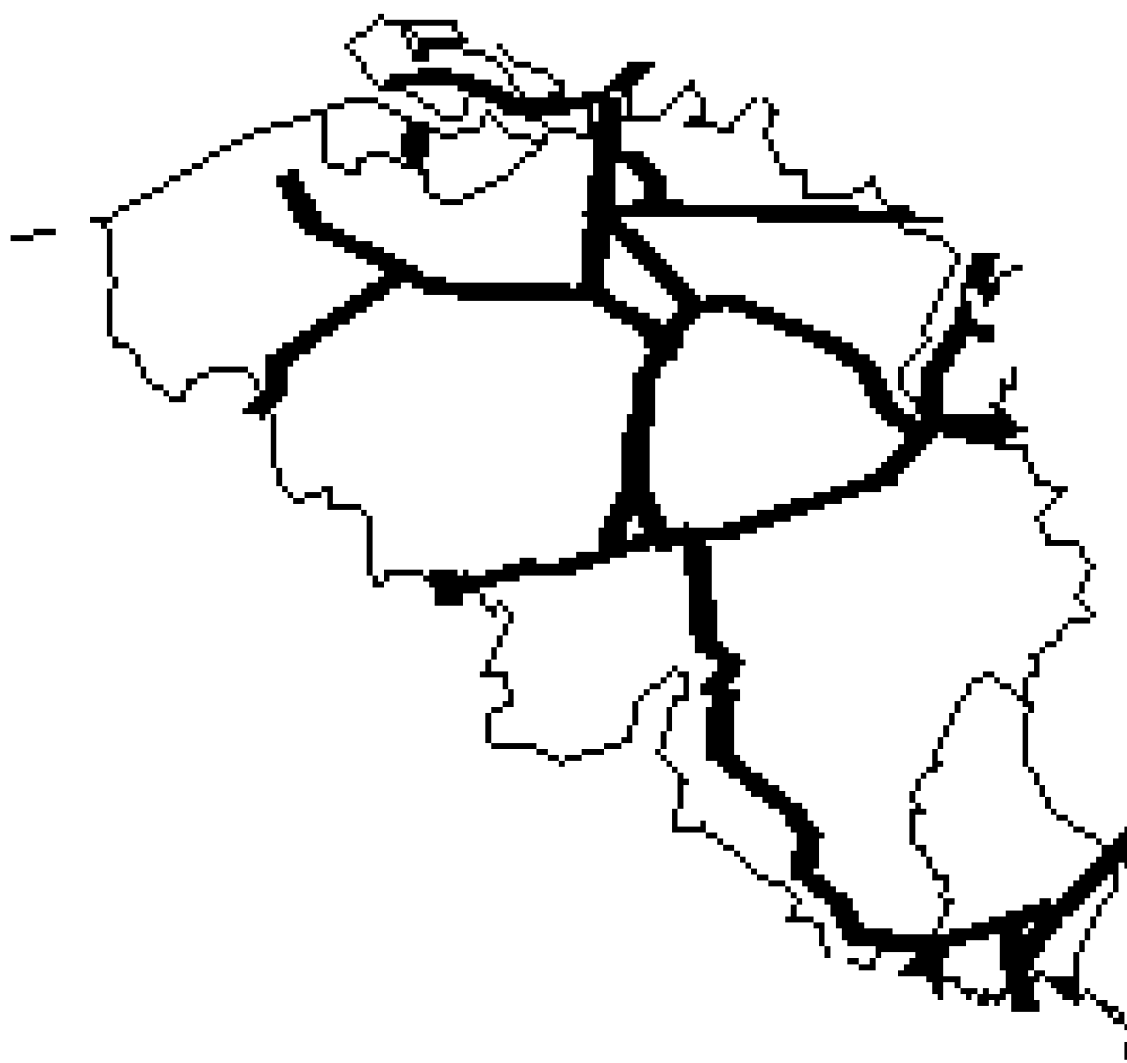


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/EOK
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN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





BELGIQUE/BELGIË





DANMARK





DEUTSCHLAND



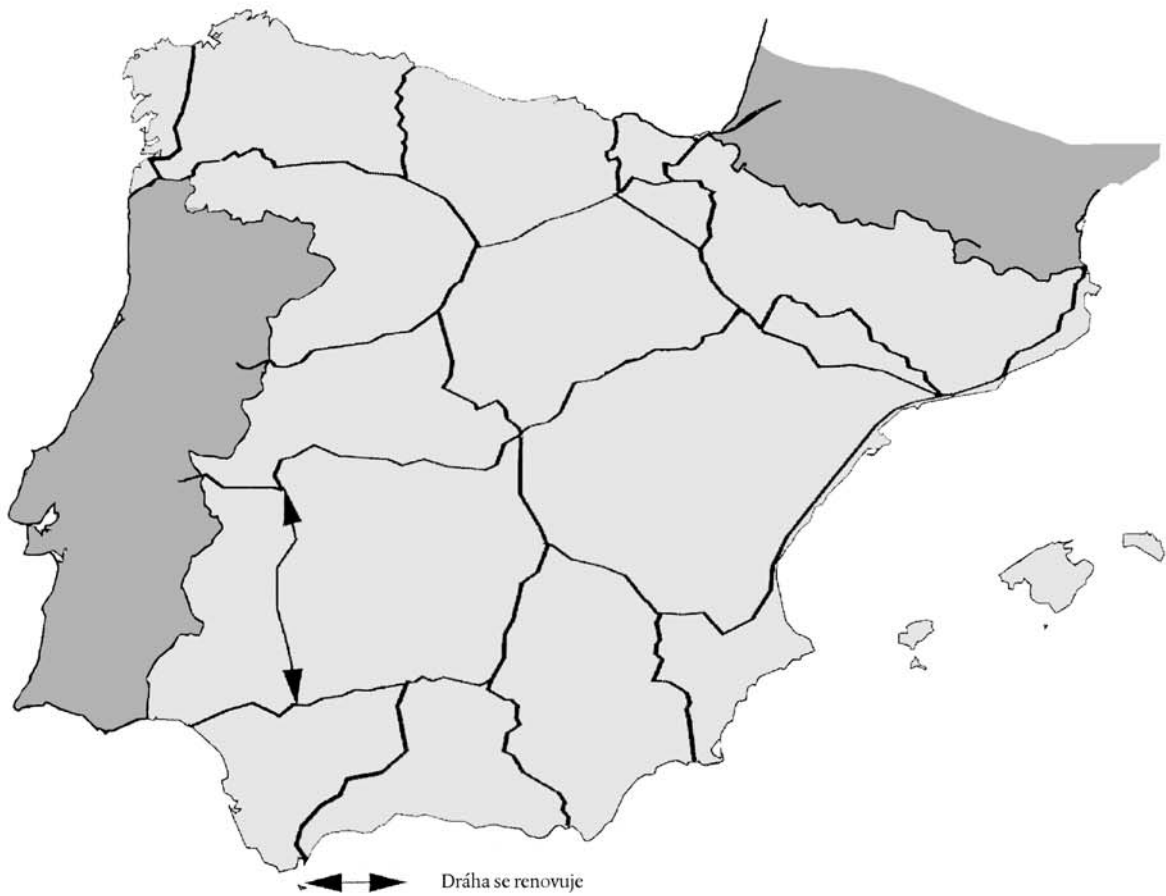


ΕΛΛΑΣ



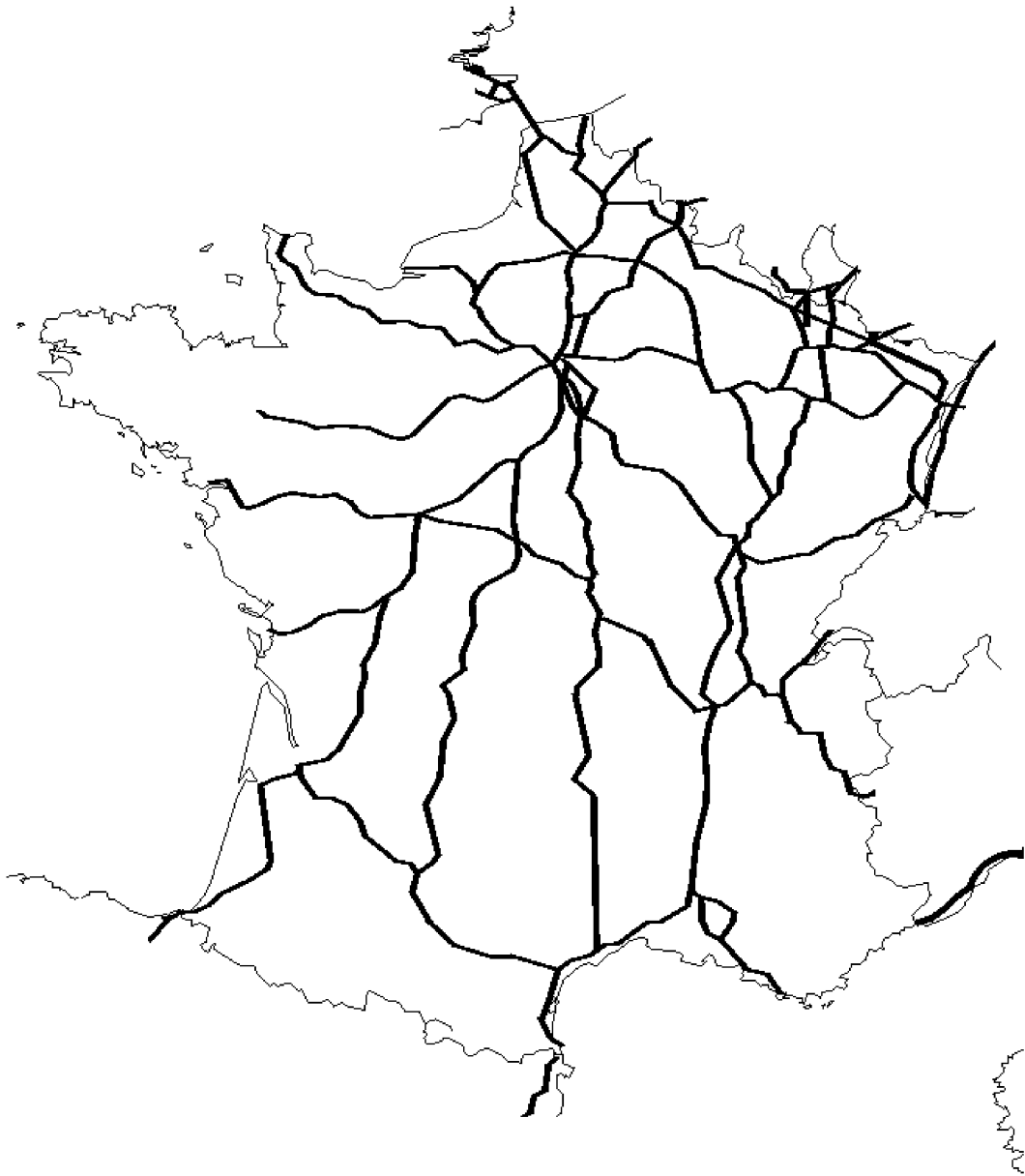


ESPAÑA



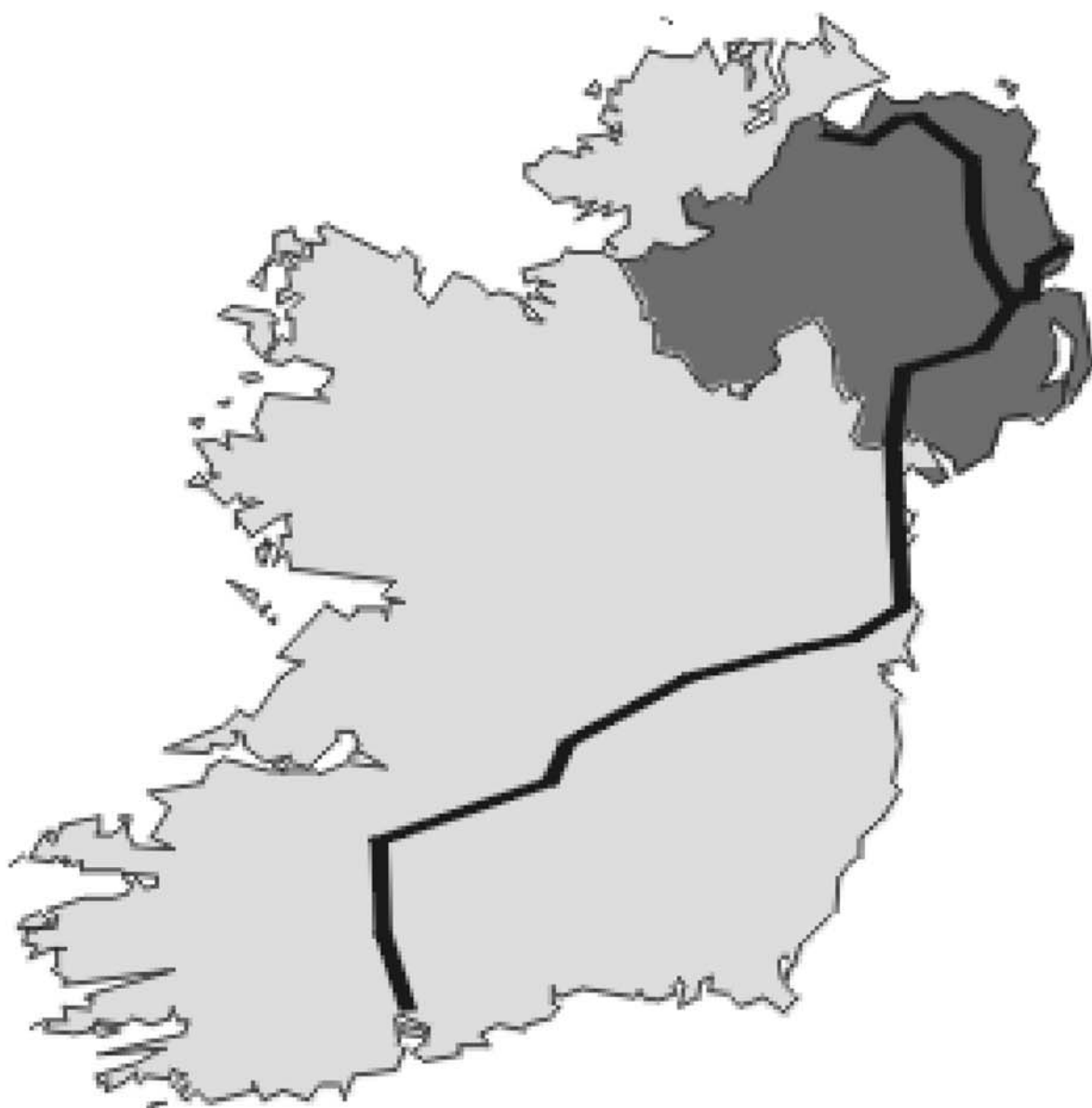


FRANCE





IRELAND



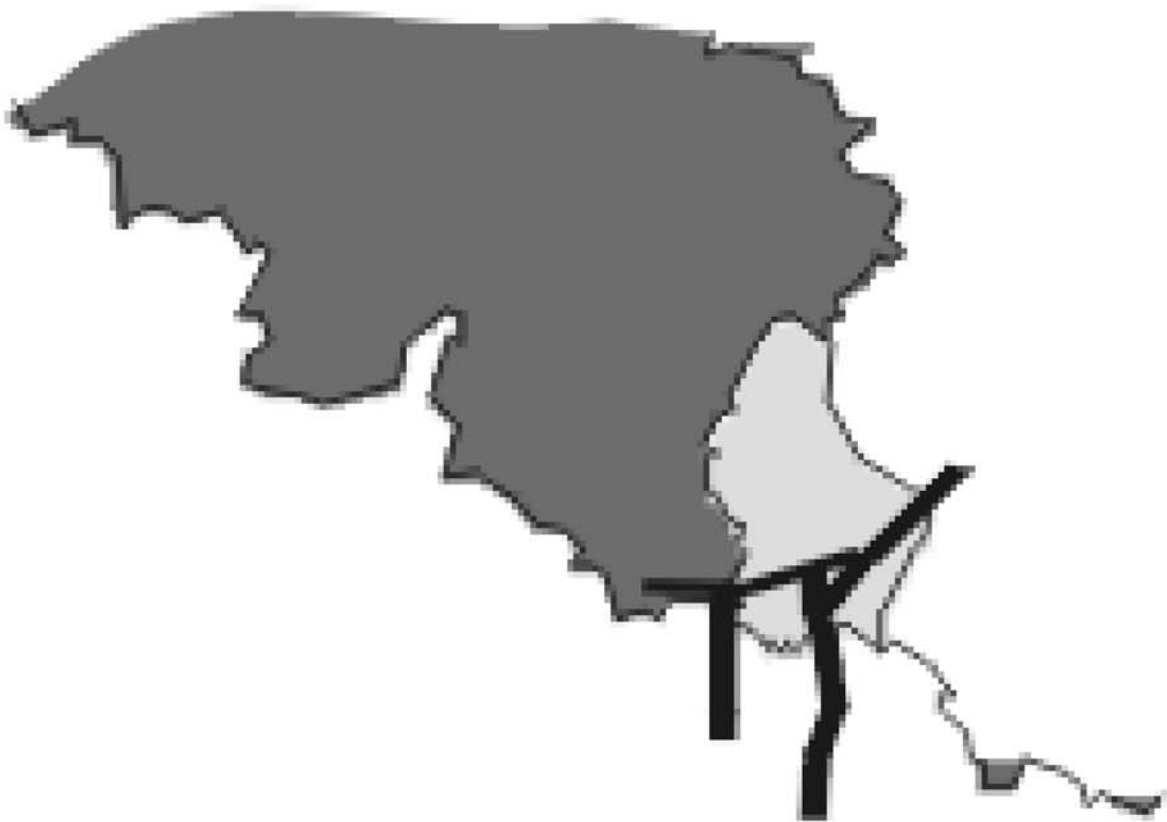


ITALIA





LUXEMBOURG



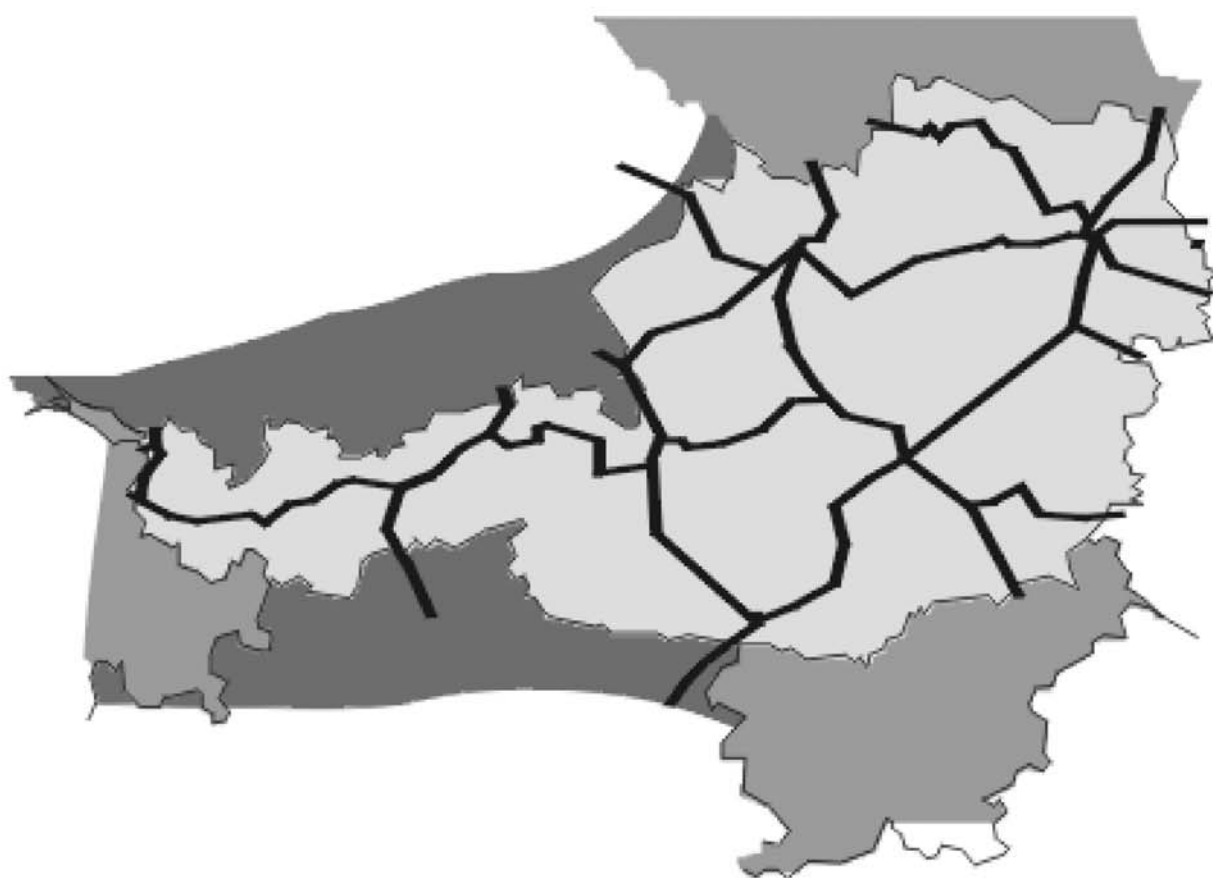


NEDERLAND



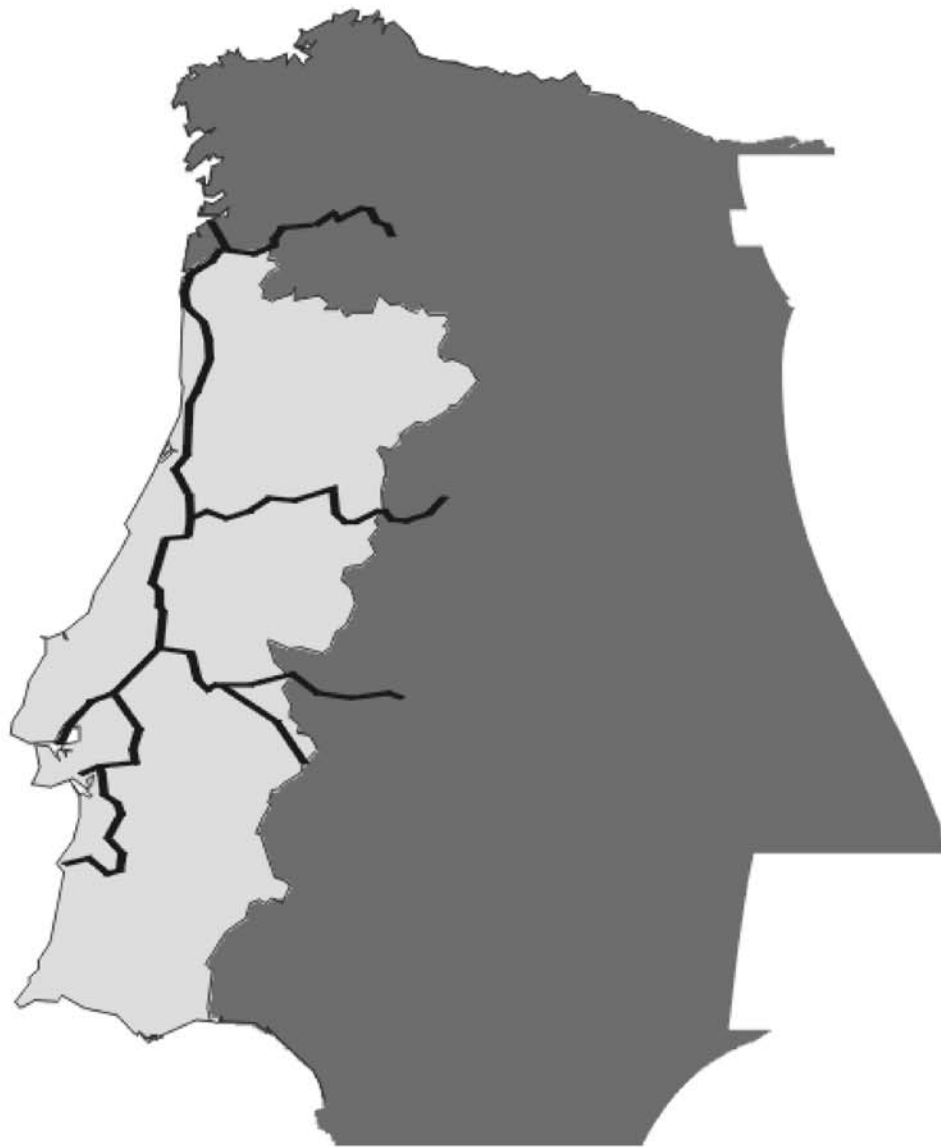


ÖSTERREICH



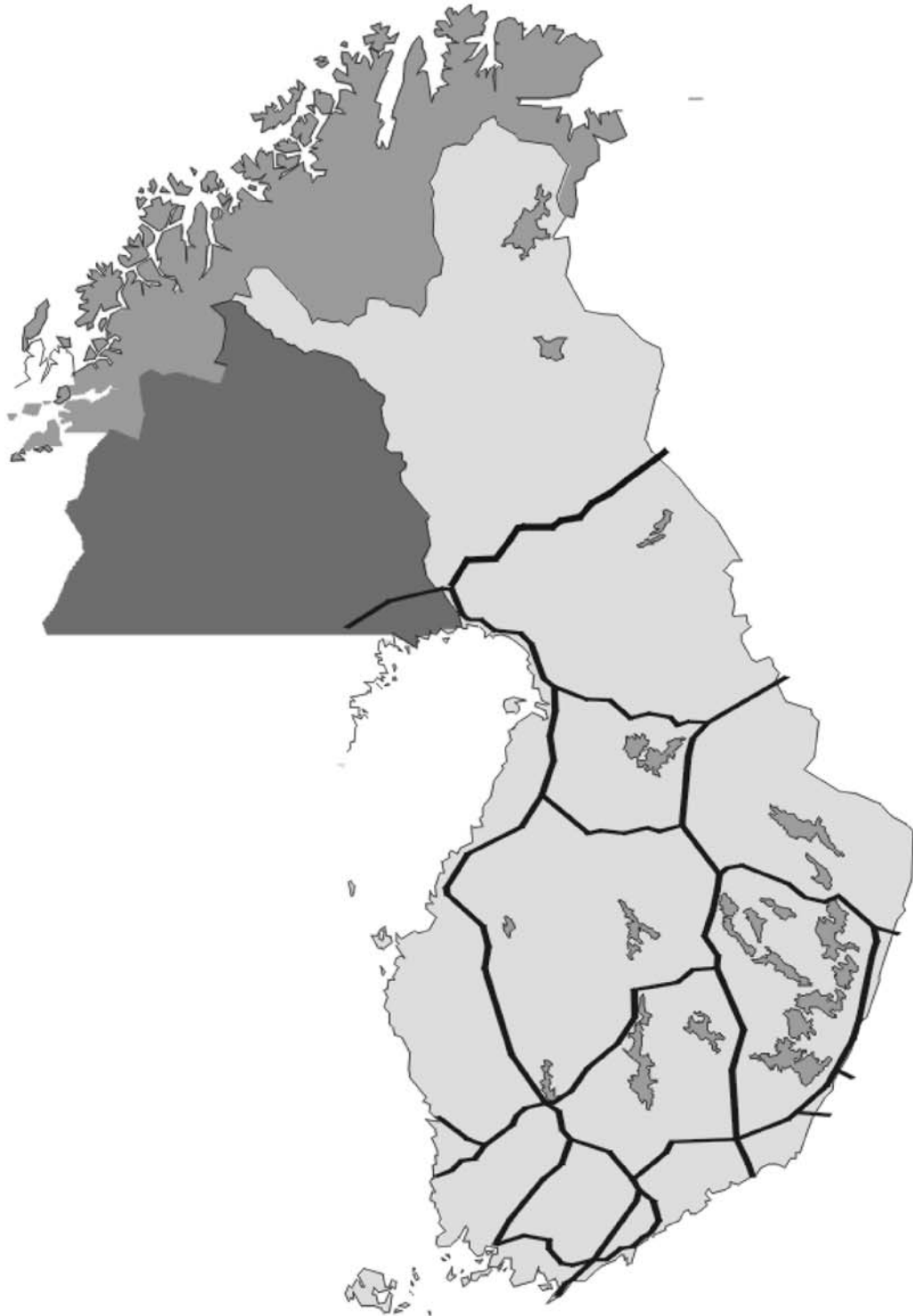


PORTUGAL



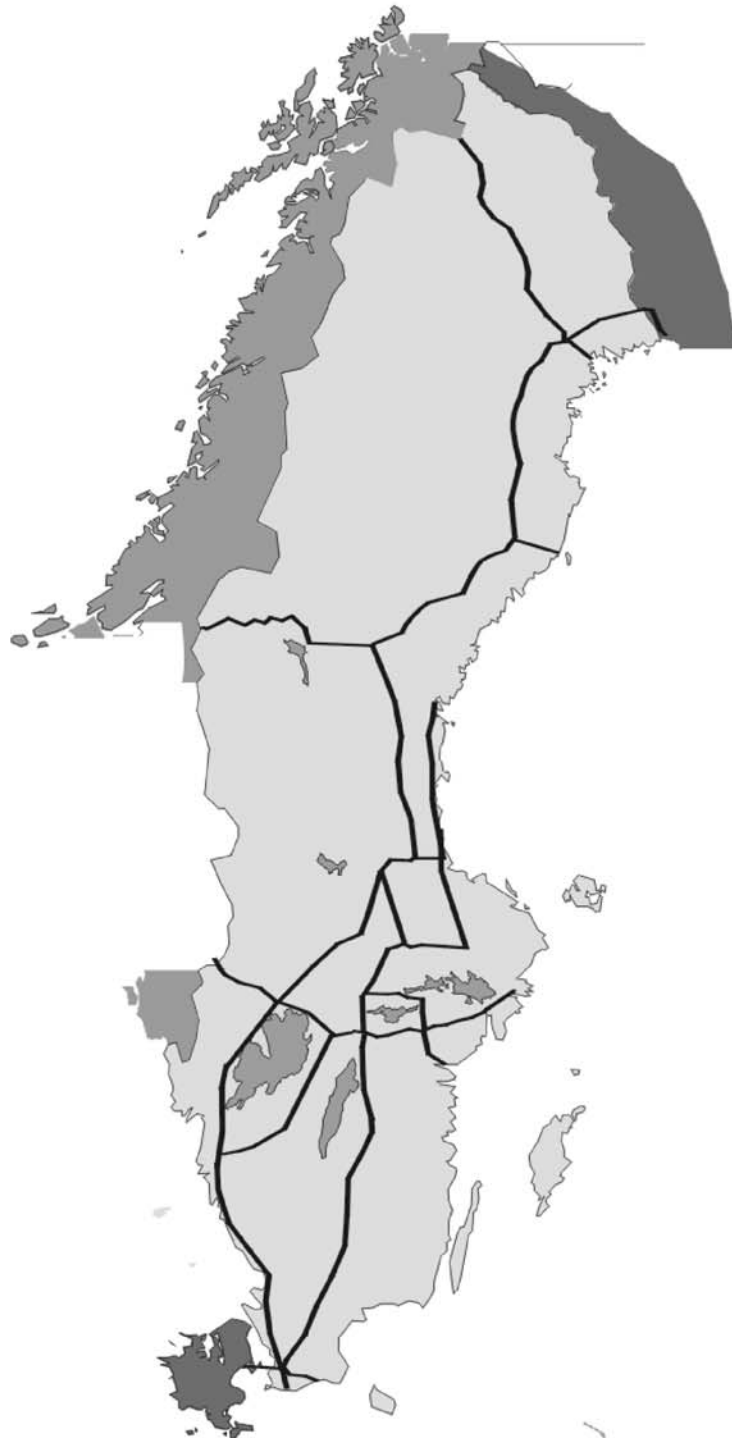


SUOMI/FINLAND



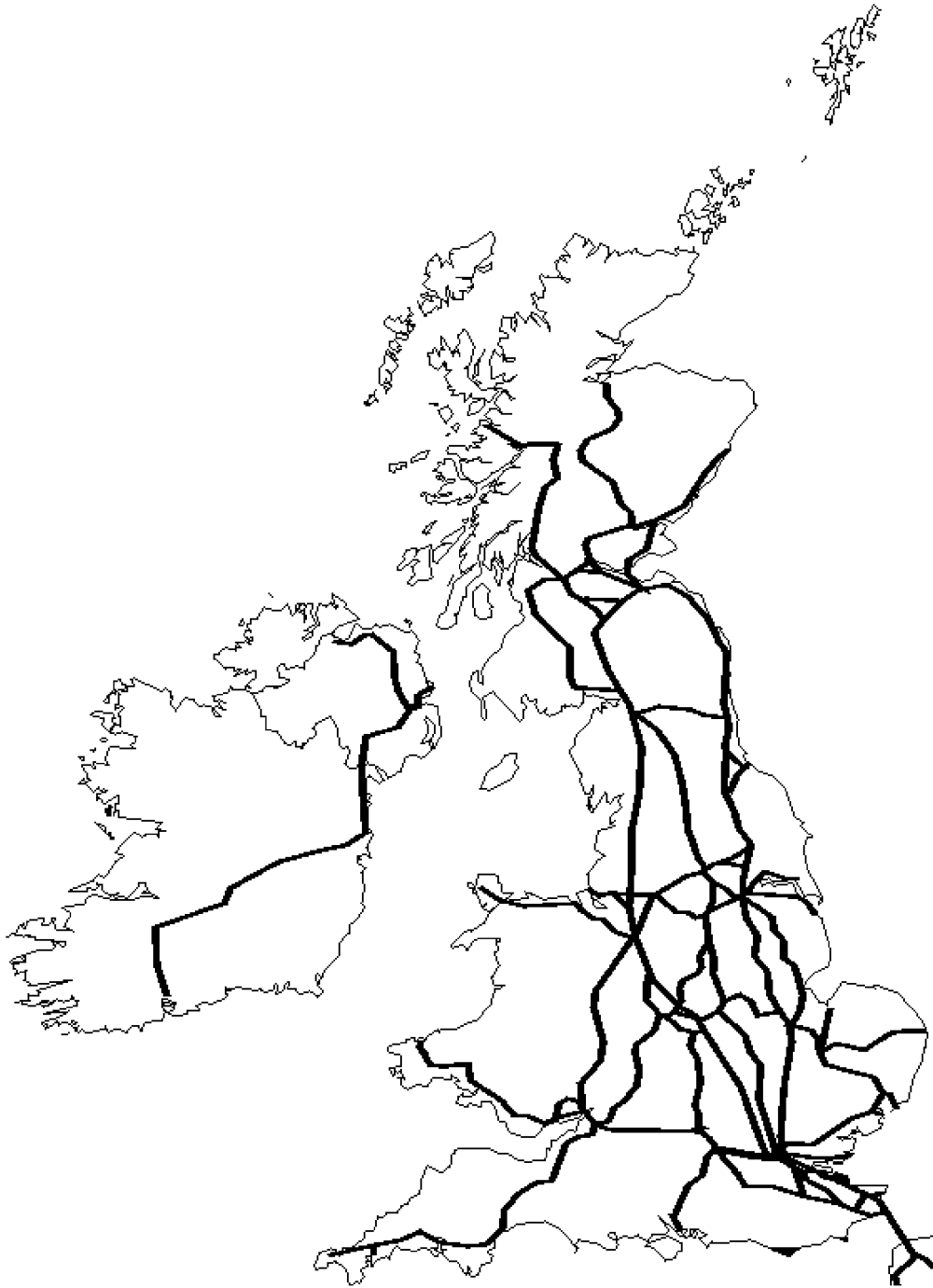


SVERIGE





UNITED KINGDOM



PŘÍLOHA II

Seznam hlavních funkcí uvedených v čl. 6 odst. 3:

- příprava a rozhodování související s udělováním licencí železničním podnikům včetně udělování individuálních licencí,
 - rozhodování související s přidělováním trasy včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělování individuálních tras vlaků,
 - rozhodování související se stanovením poplatků za infrastrukturu,
 - sledování dodržování povinností vyžadovaných při provozování některých služeb.
-