



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 05.05.1995

ΚΟΜ(95)151 ΤΕΛΙΚΟ - SYN 488

- SYN 490

**Επανεξετασθείσας πρότασης
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**
*που αφορά τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
(υποβλήθηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 189 γ (δ)
της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).*

**Επανεξετασθείσας πρότασης
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**
*που αφορά τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής
υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής
(υποβλήθηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 189 γ (δ)
της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).*

(υποβληθείσες από την Επιτροπή)

**Επανεξετασθείσα πρόταση
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
για τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις**

Στις 15 Δεκεμβρίου 1993 η Επιτροπή υπέβαλε μία πρόταση οδηγίας στο Συμβούλιο για τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις¹. Στην ολομέλειά του στις 3 Μαΐου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την πρόταση της Επιτροπής με ορισμένες όμως τροπολογίες².

Στις 14 Ιουλίου 1994 η Επιτροπή υπέβαλε τροποποιημένη πρόταση στο Συμβούλιο, η οποία περιείχε τις περισσότερες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου³. Στις 21 Νοεμβρίου 1994 το Συμβούλιο εξέδωσε κοινή θέση⁴, η οποία περιείχε ορισμένες από τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που είχε συμπεριλάβει η Επιτροπή στην τροποποιημένη πρότασή της. Η Επιτροπή εξέθεσε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την άποψή της για την κοινή θέση στην ανακοίνωσή της της 6ης Δεκεμβρίου 1994⁵.

Στις 14 Μαρτίου 1995, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την κοινή θέση του Συμβουλίου υιοθετώντας τέσσερις τροπολογίες. Στην επανεξετασθείσα πρότασή της η Επιτροπή αποδέχθηκε τις τροπολογίες αυτές όπως και στην τροποποιημένη πρότασή της διότι αποσαφηνίζουν ή ενισχύουν το κείμενο.

¹ COM(93) 678, SYN 488, ΕΕ C 24 της 28.01.94, σελ. 2.

² ΕΕ C 205 της 25.07.94, σελ. 38.

³ COM(94) 316, ΕΕ C 225 της 13.08.94, σελ. 9.

⁴ ΕΚ αριθ. 43/94, ΕΕ C 354 της 13.12.94, σελ. 1.

⁵ SEC (94) 1987 τελικό, SYN 488.

Επανεξετασθείσα πρόταση
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

- SYN 488

για τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
(υποβλήθηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 189 γ (δ)
της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).

Κοινή θέση

Επανεξετασθείσα πρόταση

Άρθρο 2 παράγραφος ε (νέο κείμενο)

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας :

α) "σιδηροδρομική επιχείρηση" νοείται κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη,

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας :

α) "σιδηροδρομική επιχείρηση" νοείται κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, και η οποία πρέπει να εξασφαλίζει τη μεταφορά με σιδηροδρομικά οχήματα που ανήκουν στην ίδια ή είναι μισθωμένα ή ενοικιασμένα από αυτήν.

Άρθρο 2 παράγραφος ε (νέο κείμενο)

(ε) "αστικές προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών νοούνται οι υπηρεσίες μεταφορών που καλύπτουν τις ανάγκες ενός αστικού κέντρου ή μιας αστικής περιοχής όπως και τις ανάγκες μεταφορών μεταξύ αυτού του αστικού κέντρου και των περιχώρων του, ή τις ανάγκες μεταφορών μιας περιφέρειας.

Άρθρο 3

Κάθε κράτος μέλος ορίζει το φορέα που είναι αρμόδιος για τη χορήγηση αδειών σιδηροδρομικών μεταφορών και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία.

Κάθε κράτος μέλος ορίζει την αρχή ή τον οργανισμό που είναι αρμόδιος για τη χορήγηση αδειών σιδηροδρομικών μεταφορών και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία. Ο εν λόγω φορέας δεν επιτρέπεται να συνδέεται έμμεσα ή άμεσα με την εκάστοτε κρατική σιδηροδρομική επιχείρηση.

Άρθρο 8, παράγραφος 1

1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική ικανότητα πληρούνται όταν :

(α) η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει ή θα έχει διαχειριστική οργάνωση και τις απαραίτητες γνώσεις και την πείρα για την ικανοποιητική άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης,

(β) τα μέλη του προσωπικού ασφαλείας και ιδίως οι οδηγοί, διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, και

(γ) το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και η οργάνωσή της μπορούν να εξασφαλίσουν ικανοποιητικό επίπεδο λειτουργικής ασφάλειας.

1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική ικανότητα πληρούνται όταν :

(α) η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση έχει ή θα έχει διαχειριστική οργάνωση και τις απαραίτητες γνώσεις και την πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης,

(β) τα μέλη του προσωπικού ασφαλείας και ιδίως οι οδηγοί, διαθέτουν όλα τα απαιτούμενα προσόντα, και

(γ) το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και η οργάνωσή της μπορούν να εξασφαλίσουν υψηλό επίπεδο λειτουργικής ασφαλείας.

**Επανεξετασθείσα πρόταση
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**
*που αφορά τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής
υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής*

Στις 15 Δεκεμβρίου 1993 η Επιτροπή υπέβαλε μία πρόταση οδηγίας για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής στο Συμβούλιο¹. Στην ολομέλειά του στις 3 Μαΐου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την πρόταση της Επιτροπής με ορισμένες όμως τροπολογίες².

Στις 14 Ιουλίου 1994 η Επιτροπή υπέβαλε τροποποιημένη πρόταση στο Συμβούλιο, η οποία περιείχε τις περισσότερες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου³. Στις 21 Νοεμβρίου 1994 το Συμβούλιο εξέδωσε κοινή θέση⁴, η οποία περιείχε ορισμένες μόνον από τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που είχε συμπεριλάβει η Επιτροπή στην τροποποιημένη πρότασή της. Η Επιτροπή εξέθεσε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την άποψή της για την κοινή θέση στην ανακοίνωσή της της 6ης Δεκεμβρίου 1994⁵.

Στις 14 Μαρτίου 1995, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την κοινή θέση του Συμβουλίου υιοθετώντας τέσσερις τροπολογίες. Στην επανεξετασθείσα πρότασή της η Επιτροπή αποδέχθηκε τις τροπολογίες αυτές τις οποίες συμπεριέλαβε στην τροποποιημένη πρότασή της.

Ωστόσο, η Επιτροπή απέρριψε μια τροπολογία που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση, την οποία δεν συμπεριέλαβε στην τροποποιημένη πρότασή της. Πρόκειται για την τροπολογία, η οποία προσθέτει νέα παράγραφο στο άρθρο 8 και έχει ως εξής: "Για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, τα τέλη που επιβάλλονται στους άλλους τρόπους μεταφοράς θα υπόκεινται στην ίδια αρχή του πραγματικού κόστους". Κατά την άποψη της Επιτροπής, η τροπολογία εγείρει σημαντικά και γενικής φύσεως θέματα της πολιτικής μεταφορών, τα οποία υπερβαίνουν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε στις 14 Μαρτίου 1995 μια άλλη τροπολογία, η οποία συνίσταται στην κατάργηση των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 1. Η Επιτροπή αποδέχεται την κατάργηση της δεύτερης πρότασης της παραγράφου 2, η οποία εξαιρεί του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν υπερταχείες μεταφορικές υπηρεσίες μέσω της Σήραγγας της Μάγχης. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η οδηγία πρέπει να καλύπτει όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως η οδηγία 91/440/ΕΟΚ για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στην Κοινότητα, την οποία πρόκειται να συμπληρώσει. Η Επιτροπή αποδέχεται επίσης την κατάργηση της παραγράφου 3 και να απλουστευθεί το κείμενο.

Η Επιτροπή δεν αποδέχεται πάντως την κατάργηση της πρώτης πρότασης της παραγράφου 2. Η πρόταση αυτή εξαιρεί του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον αστικές, προαστιακές και υπεραστικές μεταφορικές υπηρεσίες. Η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να εξαιρεθούν από την οδηγία, όπως συνέβη και στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ.

1 COM(93) 678, SYN 488, ΕΕ C 24 της 28.01.94, σελ. 2.

2 ΕΕ C 205 της 25.07.94, σελ. 38.

3 COM(94) 316, ΕΕ C 225 της 13.08.94, σελ. 9.

4 ΕΚ αριθ. 43/94, ΕΕ C 354 της 13.12.94, σελ. 1.

5 SEC(94) 1894, SYN 490.

Επισυνάπτεται το κείμενο των τροπολογιών τις οποίες δεν αποδέχθηκε η Επιτροπή στις επανεξετασθείσες προτάσεις της.

που αφορά τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής

(υποβλήθηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 189 γ (δ) της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας).

Άρθρο 1.

Κοινή θέση

1) Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να καθορισθούν οι αρχές και οι διαδικασίες που θα ισχύουν για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση των τελών υποδομής στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή θα εγκατασταθούν στην Κοινότητα, και τους διεθνείς όμιλους που σχηματίζουν, όταν οι εν λόγω επιχειρήσεις και όμιλοι παρέχουν τις υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ υπό τους όρους που θέτει το άρθρο αυτό.

2) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, των οποίων οι δραστηριότητες περιορίζονται σε αστικές, προαστιακές και υπεραστικές μεταφορές, εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διεθνείς όμιλοι, των οποίων η εμπορική δραστηριότητα περιορίζεται στην παροχή υπερταχειών μεταφορών οδικών οχημάτων μέσω της Σήραγγας της Μάγχης, εξαιρούνται επίσης του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

3) Το δικαίωμα χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής χορηγείται υπό μορφή σιδηροδρομικών διαδρομών βάσει του κοινοτικού και του εθνικού δικαίου.

Επανεξετασθείσα πρόταση

1) Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να καθορισθούν οι αρχές και οι διαδικασίες που θα ισχύουν για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση των τελών υποδομής στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή θα εγκατασταθούν στην Κοινότητα, και τους διεθνείς όμιλους που σχηματίζουν, όταν οι εν λόγω επιχειρήσεις και όμιλοι παρέχουν τις υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ υπό τους όρους που θέτει το άρθρο αυτό.

2) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, των οποίων οι δραστηριότητες περιορίζονται σε αστικές, προαστιακές και υπεραστικές μεταφορές, εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2 (α)

α) "σιδηροδρομική επιχείρηση" νοείται κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η ίδια παρέχει την έλξη.

α) "σιδηροδρομική επιχείρηση" νοείται κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η ίδια παρέχει την έλξη. εξαιρούνται όμως οι ιδιωτικές τουριστικές και μουσικές σιδηροδρομικές γραμμές.

Άρθρο 4, παράγραφος 1 (β)

β) Υπηρεσίες που παρέχονται συνολικά ή εν μέρει βάσει υποδομής η οποία κατασκευάστηκε ή διασκευάστηκε για αυτές τις υπηρεσίες (ειδικές σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας ή εμπορευματικές γραμμές), με την επιφύλαξη των άρθρων 85, 86 και 90 της συνθήκης.

β) εξειδικευμένα είδη υπηρεσιών επί υποδομής η οποία κατασκευάστηκε ή αναβαθμίστηκε για αυτές τις υπηρεσίες, ιδιαίτερα σε ειδικές σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας ή εμπορευματικές γραμμές, ή γραμμές συνδυασμένων μεταφορών, με την επιφύλαξη των άρθρων 85, 86 και 90 της συνθήκης. Το δικαίωμα χρήσης αυτής της εξειδικευμένης υποδομής για σιδηροδρομικές διαδρομές πρέπει να χορηγείται κατά τρόπο δίκαιο και χωρίς διακρίσεις.

Άρθρο 6, παρ. 1 και 2 (νέα)

Οι λογιστικοί λογαριασμοί του διαχειριστή μιας υποδομής πρέπει να είναι τουλάχιστον ισοσκελισμένοι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και επί εύλογο χρονικό διάστημα. Στη στήλη του ενεργητικού περιλαμβάνονται τα έσοδα από τα τέλη χρήσης της υποδομής και οι κρατικές επιχορηγήσεις και στη στήλη του παθητικού οι δαπάνες υποδομής.

1. Οι λογιστικοί λογαριασμοί του διαχειριστή μιας υποδομής πρέπει να είναι τουλάχιστον ισοσκελισμένοι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και επί εύλογο χρονικό διάστημα. Στη στήλη του ενεργητικού περιλαμβάνονται τα έσοδα από τα τέλη χρήσης της υποδομής και οι κρατικές επιχορηγήσεις και στη στήλη του παθητικού οι δαπάνες υποδομής.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής μπορεί να χρηματοδοτήσει την ανάπτυξη της υποδομής, στην οποία περιλαμβάνεται η παροχή ή ανανέωση στοιχείων παγίου επενδυτικού ενεργητικού μπορεί επίσης να πραγματοποιήσει επιστροφή επί χρησιμοποιηθέντος κεφαλαίου.

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διαδικασίες χορήγησης του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 1 (3). Οι διαδικασίες αυτές δημοσιεύονται από κάθε κράτος μέλος και κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

2. Η αίτηση δικαιώματος χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής υποβάλλεται στον φορέα χορήγησης του κράτους μέλους αναχώρησης του δρομολογίου.

3. Ο φορέας στον οποίο υποβάλλεται η αίτηση ενημερώνει αμέσως τους ενδιαφερόμενους ομολόγους του φορέως οι οποίοι και δίνουν τη γνώμη τους το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο ένα μήνα μετά την παραλαβή των απαραίτητων πληροφοριών κάθε φορέας χορήγησης μπορεί να απορρίψει αίτηση ενημερώνοντας αμέσως το φορέα χορήγησης στον οποίο υποβλήθηκε η αίτηση.

Ο οργανισμός χορήγησης στον οποίο υποβλήθηκε η αίτηση αποφασίζει επ'αυτής- σε συνεννόηση με τους ομολόγους του φορέως - το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο δύο μήνες από την ημερομηνία κατά την οποία διαβιβάστηκαν όλες οι απαραίτητες πληροφορίες.

Μια αίτηση που απορρίπτεται για λόγους ανεπάρκειας υποδομής πρέπει να επανεξετάζεται κατά την επόμενη αναμόρφωση των δρομολογίων για τις σχετικές διαδρομές, εφόσον αυτό ζητηθεί από τον αιτούντα. Οι ημερομηνίες αναμόρφωσης των δρομολογίων ή άλλων διοικητικών ρυθμίσεων ανακοινώνονται στα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η απόφαση ανακοινώνεται στην αιτούσα επιχείρηση. Κάθε απόρριψη πρέπει να αιτιολογείται.

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν χωρίς καθυστέρηση τις διαδικασίες χορήγησης του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 1. Οι διαδικασίες αυτές δημοσιεύονται από κάθε κράτος μέλος και κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

2. Η αίτηση δικαιώματος χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής υποβάλλεται στον φορέα χορήγησης του κράτους μέλους στο οποίο έχει την έδρα της η σιδηροδρομική επιχείρηση.

3. Εάν η αίτηση δικαιώματος χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής αφορά σιδηροδρομική διαδρομή η οποία βρίσκεται εκτός των ορίων του κράτους μέλους όπου έχει την έδρα της η σιδηροδρομική επιχείρηση, η αίτηση θα πρέπει να υποβάλλεται στον φορέα χορήγησης δικαιώματος χρήσης του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται το σημείο αναχώρησης ή άφιξης των εν λόγω σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

3α. Όταν υποβάλλεται αίτηση η οποία αφορά νέα σιδηροδρομική διαδρομή ο φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης θα πρέπει να διακρίνει:

(α). ανάμεσα σε μια μοναδική αίτηση η οποία αφορά μια σιδηροδρομική διαδρομή για ένα συγκεκριμένο τρένο και σε αίτηση για ένα δρομολόγιο για την παροχή μιας τακτικής προγραμματισμένης υπηρεσίας και

(β) ανάμεσα σε αίτηση για μια σιδηροδρομική διαδρομή που αφορά έναν συγκεκριμένο φορέα χορήγησης δικαιώματος χρήσης και σε μία αίτηση για ένα δρομολόγιο που αφορά περισσότερους του ενός φορείς χορήγησης δικαιώματος χρήσης.

4. Η αιτούσα επιχείρηση μπορεί να έλθει κατευθείαν σε επαφή με τους άλλους φορείς χορήγησης εφόσον ενημερωθεί ο φορέας στον οποίο υποβλήθηκε η αίτηση.

4. Όταν η αίτηση αφορά μια σιδηροδρομική διαδρομή για την παροχή τακτικής προγραμματισμένης υπηρεσίας για την οποία είναι υπεύθυνος ένας μόνο φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης, ο φορέας αυτός αποφασίζει σχετικά την αίτηση το συντομότερο δυνατόν και, το αργότερο, δύο μήνες μετά την υποβολή όλων των σχετικών πληροφοριών. Η απόφαση ανακοινώνεται στην αιτούσα επιχείρηση. Κάθε απόρριψη πρέπει να αιτιολογείται.

4α. Όταν η αίτηση αφορά μια σιδηροδρομική διαδρομή για τακτικό προγραμματισμένο δρομολόγιο και για το οποίο είναι υπεύθυνοι άνω του ενός φορείς χορήγησης δικαιώματος χρήσης, ο φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης στον οποίο έχει υποβληθεί η αίτηση ενημερώνει αμέσως τους άλλους φορείς χορήγησης δικαιώματος χρήσης τους οποίους αφορά η αίτηση. Οι τελευταίοι λαμβάνουν απόφαση το συντομότερο δυνατόν κανονικά εντός τριών μηνών αφότου τους υποβληθούν όλες οι απαραίτητες πληροφορίες. Οι φορείς αυτοί κοινοποιούν αμέσως την απόφασή τους στον φορέα χορήγησης δικαιώματος χρήσης στον οποίο έχει υποβληθεί η αίτηση.

Ο φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης στον οποίο έχει υποβληθεί η αίτηση από κοινού με τους άλλους υπεύθυνους φορείς, ανακοινώνουν στην αιτούσα επιχείρηση, το ταχύτερο δυνατόν και οπωσδήποτε, ικανό χρονικό διάστημα πριν από μια περίοδο κατάρτισης πίνακα δρομολογίων, τη συγκεκριμένη ημερομηνία κατά την οποία η σιδηροδρομική διαδρομή θα είναι διαθέσιμη η ημερομηνία αυτή πρέπει να βρίσκεται εντός των ορίων ενός λογικού χρονικού διαστήματος κανονικά όχι μεγαλύτερο των τριών μηνών - από την ημερομηνία υποβολής αίτησης και ανακοινώνεται δημοσίως.

4β. Εάν η αίτηση αφορά την εκτέλεση ενός μοναδικού δρομολογίου, ή τακτικών δρομολογίων, σε μια σιδηροδρομική διαδρομή και αφορά έναν μόνο φορέα χορήγησης δικαιώματος χρήσης, ο φορέας αυτός αποφασίζει σχετικά με την αίτηση το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο εντός μηνός από την υποβολή όλων των σχετικών πληροφοριών. Η απόφαση ανακοινώνεται στην αιτούσα επιχείρηση. Κάθε απόρριψη πρέπει να αιτιολογείται.

5. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες χορηγήθηκε δικαίωμα χρήσης της υποδομής συνάπτουν τις απαραίτητες διοικητικές, τεχνικές και χρηματοοικονομικές συμφωνίες με τους διαχειριστές της υποδομής.

5. Εάν μια αίτηση αφορά ένα μοναδικό δρομολόγιο ή μη τακτικά δρομολόγια σε ζώνη γραφικού δρομολογίου για την οποία είναι υπεύθυνοι περισσότεροι τους ενός φορείς χορήγησης δικαιώματος χρήσης, ο φορέας προς τον οποίο έχει υποβληθεί η αίτηση ενημερώνει αμέσως τους άλλους υπεύθυνους φορείς χορήγησης δικαιώματος χρήσης σχετικά με την αίτηση που του υποβλήθηκε. Οι φορείς αυτοί θα αποφασίζουν το συντομότερο δυνατόν και, οπωσδήποτε, εντός μηνός από τον υποβληθέν όλων οι σχετικές πληροφορίες και ενημερώνουν αμέσως τον φορέα προς τον οποίο υποβλήθηκε η αίτηση.

Ο φορέας χορήγησης προς τον οποίο έχει υποβληθεί η αίτηση αποφασίζει, από κοινού με τους άλλους υπεύθυνους φορείς χορήγησης δικαιώματος χρήσης, σχετικά με την αίτηση, το συντομότερο δυνατόν και, οπωσδήποτε, εντός δύο μηνών από της υποβολής όλων των σχετικών πληροφοριών. Η απόφαση ανακοινώνεται στην αιτούσα επιχείρηση. Κάθε απόρριψη πρέπει να αιτιολογείται.

5α. Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης μιας σιδηροδρομικής διαδρομής για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων, ο φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης λαμβάνει υπόψη του όλες τις αιτήσεις που του έχουν υποβληθεί και με τη σειρά με την οποία υποβλήθηκαν. Η προσφορά μιας σιδηροδρομικής διαδρομής παραμένει ανοικτή για ένα μήνα, περίοδος η οποία δεν επηρεάζεται από οποιαδήποτε εφαρμογή της διαδικασίας αναθεώρησης που προβλέπεται από το άρθρο 13, παρ. 1.

6. Επιπλέον της διαδικασίας που εκτέθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, η αιτούσα επιχείρηση μπορεί να έλθει σε απευθείας επαφή με τους άλλους φορείς χορήγησης τους οποίους αφορά η συγκεκριμένη αίτηση.

Ο φορέας χορήγησης δικαιώματος χρήσης στον οποίο υποβλήθηκε η αίτηση πρέπει να ενημερώνεται σχετικά.

7. Η παραχώρηση μιας ή περισσότερων σιδηροδρομικών διαδρομών εξαρτάται από την έκδοση πιστοποιητικού ασφαλείας εκ μέρους της αρμόδιας σε θέματα ασφαλείας αρχής. Το πιστοποιητικό αυτό πρέπει να βεβαιώνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση διαθέτει τα μέσα για να ανταποκριθεί στους όρους ασφαλείας τους οποίους ορίζει η αρμόδια εκείνη αρχή. Ειδικά, η σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να αποδείξει ότι είναι σε θέση να προσφέρει κατάλληλο τροχαιο υλικό, έλξη, προσωπικό και εξοπλισμό για την προς πραγματοποίηση υπηρεσία και διαδρομή.

8. Η σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί δικαίωμα χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής θα πρέπει να συνάψει τις απαραίτητες διοικητικές, τεχνικές και χρηματοοικονομικές συμφωνίες με τους διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής.

9. Αίτηση η οποία απορρίφθηκε λόγω ανεπαρκούς μεταφορικής ικανότητας ή ακατάλληλης περιόδου κοινοποίησης θα επανεξετάζεται κατά την επόμενη προσαρμογή των ωραρίων των δρομολογίων τα οποία αφορά, εάν το ζητήσουν οι αιτούντες. Οι ημερομηνίες αυτών των προσαρμογών καθώς και άλλων διοικητικών τροποποιήσεων θα βρίσκονται στη διάθεση των ενδιαφερομένων μερών.

Παράρτημα

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής

Τροπολογίες που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση, τις οποίες η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε στην επανεξετασθείσα πρότασή της.

Άρθρο 1

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, των οποίων οι δραστηριότητες περιορίζονται στην παροχή αστικών, προαστιακών και υπεραστικών μεταφορών, εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 8

1 (α). Για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, τα τέλη που επιβάλλονται στους άλλους τρόπους μεταφοράς θα υπόκεινται στην ίδια αρχή του πραγματικού κόστους.

ISSN 0254-1483

COM(95) 151 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-174-GR-C

ISBN 92-77-88162-3

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο