

32001L0012

2001.3.15.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 75/1

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2001/12/EK IRÁNYELVE

(2001. február 26.)

a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽³⁾,a Szerződés 251. cikkében ⁽⁴⁾ megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztető bizottság által 2000. november 22-én jóváhagyott együttes szövegtervezet figyelembevételével,

mivel:

(1) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ az abban foglalt célkitűzések elérése érdekében módosítást igényel oly módon, hogy az számításba vegye végrehajtásának tapasztalatait és a vasúti ágazatban az irányelv elfogadása óta bekövetkezett fejlődést.

(2) Bizonyos alapvető funkciók szétválasztásával és/vagy egy ellenőrző és végrehajtó funkciót betöltő vasúti szabályozó szervezet létrehozásával, valamint az eredménykimutatások és mérlegek elkülönítésével egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon hozzáférést kell biztosítani az infrastruktúrához.

(3) A biztonsággal kapcsolatos funkciók elkülönítése és/vagy az ellenőrző és végrehajtó funkciót betöltő vasúti szabályozó szervezet létrehozása által is biztosítani kell méltányos feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon az infrastruktúrához való hozzáférést. A vasúti vállalkozások hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon minden körülmények között bevonhatók a biztonsági szabványok végrehajtásába és folyamatos ellenőrzésébe.

(4) Csakúgy, mint más közlekedési módok esetében, a hozzáférési jogok kiterjesztését a szükséges harmonizációs kísérő intézkedésekkel párhuzamosan kell végrehajtani.

(5) A belső piac megvalósítására irányuló célkitűzéssel összhangban – amely többek között minden engedéllyel rendelkező és a biztonsági feltételeknek megfelelő vasúttársaság számára lehetővé teszi majd a közlekedési szolgáltatások nyújtását – a nemzetközi áruszállítás tekintetében a hozzáférési jogokat (ideértve a főbb terminálok és kikötők által nyújtott szolgáltatásokat, illetve az ezekhez való hozzáférést) az engedéllyel rendelkező vasúttársaságok számára egy, legfeljebb hét évig tartó átmeneti időszakokra ki kell terjeszteni egy meghatározott hálózatra, a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózatra. Az átmeneti időszakot követően a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózatnak le kell fednie a teljes európai vasúti hálózatot, amelyre biztosítani kell a vasúttársaságok számára a hozzáférési jogokat nemzetközi áruszállítás céljára.

(6) A hozzáférési jogot a biztonsági követelményeket betartó és a hozzáférést igénylő vasúttársaságok számára működésük módjától függetlenül biztosítani kell.

⁽¹⁾ HL C 321., 1998.10.20., 6. o. és HL C 116. (E), 2000.4.26., 21. o.

⁽²⁾ HL C 209., 1999.7.22., 22. o.

⁽³⁾ HL C 57, 2000.2.29., 40. o.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament 1999. szeptember 16-án megerősített (HL C 54., 2000.2.25., 56. o.) 1999. március 10-i véleménye (HL C 175., 1999.6.21., 115. o.), a Tanács 2000. március 28-i közös álláspontja (HL C 288., 2000.10.11., 1. o.) és az Európai Parlament 2000. július 5-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2001. február 1-jei határozata és a Tanács 2000. december 20-i határozata.

⁽⁵⁾ HL L 237., 1991.8.24., 25. o.

(7) A tagállamok továbbra is szélesebb körű hozzáférési jogokat biztosíthatnak a nemzetközi szolgáltatásokat nyújtó nemzetközi csoportosulások és a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózaton belül nemzetközi vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat végző vállalkozások számára, mint a nemzetközi kombinált fuvarozást végző vasúttársaságok részére. E szélesebb körű hozzáférési jogok használata korlátozható a hasonló jellegű hozzáférési jogokat biztosító tagállamokban engedéllyel rendelkező

- vasúttársaságokra, feltéve hogy ez a korlátozás összeegyeztethető a Szerződéssel.
- (8) Közérdekből az infrastruktúra hatékony üzemeltetésének előmozdítása érdekében az infrastruktúra-üzemeltetőknek az államtól független jogállást és belső ügyeik intézésére szabadságot kell adni, míg a tagállamoknak meg kell tenniük a vasúti infrastruktúra fejlesztéséhez és biztonságos használatához szükséges intézkedéseket.
- (9) A hatékony személy- és áruszállítás elősegítése, továbbá pénzügyeik – ideértve minden állami kompenzációs juttatást vagy támogatást – átláthatósága érdekében el kell különíteni a személy- és a teherszállítási szolgáltatások könyvelését.
- (10) Számos intézkedést kell foganatosítani a vasúti ágazat és a piac fejlődésének fokozottabb nyomon követésére, az elfogadott intézkedések hatásának felmérésére és a Bizottság által tervezett intézkedések hatásának elemzésére.
- (11) Kellő mértékű függetlenséggel rendelkező szervezeteket kell létrehozni a verseny szabályozására a vasúti piacon, ha nincsenek ilyen funkciót betöltő szervezetek.
- (12) A Bizottságnak jelentést kell készítenie ennek az irányelvnek a végrehajtásáról, és megfelelő javaslatokat kell tennie.
- (13) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell meghozni.
- (14) A belső piac integritásának biztosítása mellett külön intézkedésekre van szükség bizonyos tagállamok sajátos geopolitikai és földrajzi helyzetének, valamint az egyes tagállamok vasúti ágazatában működő szervezetek sajátosságainak figyelembevételére.
- (15) A Szerződés 5. cikkében rögzített szubsidiaritási és arányossági elveknek megfelelően, tekintettel arra, hogy biztosítani kell az infrastruktúrához való hozzáférés méltányos és hátrányos megkülönböztetéstől mentes feltételeit, továbbá figyelembe véve a vasúthálózatok jelentős elemeinek üzemeltetésében vitathatatlanul szerepet játszó nemzetközi vonatkozásokat, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani ezen irányelv céljait, azaz a Közösség vasútjainak fejlesztését; ezt a célt az összehangolt nemzetközi cselekvés szükségessége miatt a Közösség jobban el tudja érni. Ez az irányelv kizárólag az e célok eléréséhez szükséges intézkedésekre korlátozódik.
- (16) A 91/440/EKG irányelvet ennek megfelelően kell módosítani,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 91/440/EKG irányelv a következőképpen módosul:

1. az I. szakasz címe helyébe a következő szöveg lép: „Hatály és fogalommeghatározások”;
2. az 1. cikk hatályát veszti;
3. a 2. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„3. Azok a vállalkozások, amelyeknek vasúti tevékenysége közúti járműveknek a Csatornaalagúton át, ingajáratban történő szállítására korlátozódik, kizárólag a 6. cikk (1) bekezdése, a 10. és a 10a. cikk tekintetében tartoznak ezen irányelv hatálya alá.”;

4. A 3. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az első és a második francia bekezdés helyébe a következő rendelkezések lépnek:

– »vasúti vállalkozás« a Közösség vonatkozó jogszabályainak megfelelő engedéllyel rendelkező bármely köz- vagy magánvállalkozás, amelynek fő tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítani; ideértendő a csak vontatást biztosító vállalkozások is;

– »infrastruktúra-üzemeltető« olyan szervezet vagy vállalkozás, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért felelős. Ebbe beletartozhat a forgalomirányító és biztonsági rendszerek működtetése is. Az infrastruktúra-üzemeltető feladatai a hálózaton vagy annak egy részén különböző szervezetekre vagy társaságokra ruházhatók”;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

- b) A 3. cikk a következő francia bekezdéssel egészül ki a negyedik francia bekezdés után:

„– »nemzetközi áruszállítás« olyan szállítási szolgáltatások, amelyek során a vonat legalább egy tagállam határán áthalad; a vonatokat egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és az egyes részeknek eltérhet a kiinduló- és végállomása, feltéve hogy minden kocsit áthalad legalább egy határon”;

5. a II. szakasz címe helyébe a következő cím lép: „Üzemeltetési függetlenség”;

6. a 4. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„4. cikk

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az irányítás, az adminisztráció és a üzemeltetési, gazdasági és számviteli ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés tekintetében a vasúttársaságok független státusszal, és ennek megfelelően elsősorban az államétól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkezzenek.

(2) Az infrastruktúra-üzemeltető a tagállamok által kialakított keretek és egyes díjszabási és felosztási szabályok betartása mellett felelős saját üzemeltetéséért, adminisztrációjáért és belső ellenőrzéséért”;

7. a 6. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„6. cikk

(1) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a vasúttársaságok által nyújtott szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó üzletág, illetve a vasúti infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó üzletág külön-külön eredménykimutatást és mérleget készítsen, és tegyen közzé. Az e területek egyikének kifizetett állami támogatás nem irányítható át a másik területre.

A két tevékenységi terület könyvelését úgy kell végezni, hogy az tükrözze a fenti tilalmat.

(2) A tagállamok at is előírhatják, hogy ez az elkülönítés azonos vállalkozáson belül elhatárolt részlegek megszervezését követeli meg, vagy azt, hogy az infrastruktúrát egy külön egység igazgassa.

(3) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket azért, hogy a II. mellékletben felsorolt, az egyenlő feltételek

alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon biztosítandó hozzáféréshöz kapcsolódó feladatokkal olyan szervezeteket vagy vállalkozásokat bízzanak meg, amelyek önmaguk nem nyújtanak vasúti szállítási szolgáltatásokat. E cél teljesülését a szervezeti felépítés fajtájától függetlenül bizonyítani kell.

A tagállamok ugyanakkor vasúttársaságokra vagy bármilyen más szervezetre átruházhatják a díjak beszedését, továbbá a vasúti infrastruktúraüzemeltetés, mint például a beruházás, karbantartás és finanszírozás felelősségét.

(4) A (3) bekezdés alkalmazásáról a Bizottság a 10b. cikknek megfelelően jelentést készít, amelyet 2006. március 15-ig benyújt.”;

8. A 7. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„7. cikk

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket országos vasúti infrastruktúrájuk fejlesztése érdekében, adott esetben figyelembe véve a Közösség általános érdekeit.

(2) A tagállamok gondoskodnak a biztonsági szabványok és szabályok megállapításáról, a gördülőállomány és a vasúttársaságok részére a megfelelő tanúsítványok kiadásáról, valamint a balesetek kivizsgálásáról. E feladatokat olyan szervezetek vagy vállalkozások látják el, amelyek önmaguk nem nyújtanak vasúti szállítási szolgáltatásokat, és függetlenek minden ilyen szolgáltatást nyújtó szervezettől vagy vállalkozástól, így biztosítva az infrastruktúrához való hozzáférést méltányos feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon.

A vasúttársaságok kötelesek alkalmazni ezeket a biztonsági szabványokat és szabályokat. Ha a tagállamok nem bíznak meg független szervezeteket a végrehajtással és az ellenőrzéssel, megkívánhatják vagy megengedhetik, hogy a vasúttársaságok a feladatok semleges és hátrányos megkülönböztetéstől mentes ellátását garantálva vegyenek részt a biztonsági szabványok és szabályok végrehajtásában és ellenőrzésében.

(3) A tagállamok az infrastruktúra-üzemeltetőnek – a Szerződés 73., 87. és 88. cikkének tiszteletben tartásával – a feladatokkal, a nagyságrenddel és a pénzügyi szükségletekkel összhangban elegendő finanszírozást ítéhetnek meg, elsősorban új beruházások fedezése céljából.

(4) Az állam által meghatározott általános politika keretében az infrastruktúra-üzemeltető beruházási és pénzügyi programokat tartalmazó üzleti tervet készít. E terv célja az infrastruktúra optimális és hatékony kihasználásának és fejlesztésének a biztosítása, lehetővé téve a pénzügyi egyensúly elérését, és előírva az e célok eléréséhez szükséges eszközöket.”;

(9) a 9. cikk (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A tagállamok által az e cikkben említett adósságok törlesztéséhez megítélt támogatás nyújtása a Szerződés 73., 87. és 88. cikkének tiszteletben tartásával történik.”;

10. a 9. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) Vasúttársaságok esetében eredménykimutatást és mérleget vagy éves vagyommérleget kell készíteni és közzétenni a vasúti áru fuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos üzleti tevékenységről. A személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekért fizetett összegeket mint közszolgáltatást kapott összegeket elkülönítve kell kimutatni a megfelelő elszámolásokban; és nem irányíthatók át más közlekedési szolgáltatások nyújtásához vagy egyéb üzleti tevékenységekhez.”;

11. a 10. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„10. cikk

(1) A nemzetközi csoportosulásokat szabad belépési és áthaladási joggal ruházzák fel azokban a tagállamokban, amelyekben a társulásban részt vevő vasúttársaságok székhelye van, továbbá áthaladási joggal más tagállamokban olyan tagállamok közötti nemzetközi szolgáltatások esetében, amelyekben az említett csoportosulásokban részt vevő vállalkozásokat alapították.

(2) A 2. cikk hatálya alá tartozó vasúttársaságoknak a többi tagállam infrastruktúrájához való hozzáférést pártatlan feltételek mellett ítélik meg a nemzetközi kombinált áru fuvarozási szolgáltatások végzésének céljára.

(3) A 2. cikk hatálya alá tartozó vasúttársaságok számára nemzetközi áru fuvarozás céljából működési módjuktól függetlenül biztosítani kell az általuk óhajtott hozzáférést a 10a. cikkben és az I. mellékletben meghatározott Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózathoz, 2008. március 15. után minden esetben a teljes vasúti hálózathoz.

(4) A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére adott esetben ellenőrzi e cikk alkalmazását és végrehajtását, és a kérés beérkezését követő két hónapon belül, továbbá a 11a. cikk (2) bekezdésében említett bizottsággal folytatott konzultációt követően határoz arról, hogy a kérdéses intézkedést továbbra is alkalmazni kell-e. A Bizottság közli határozatát az Európai Parlamenttel, a Tanáccsal és a tagállamokkal.

A Szerződés 226. cikkének sérelme nélkül egyhónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanácshoz folyamodhat a Bizottság határozata ügyében. A Tanács különleges esetekben minősített többség szerint eljárva egy hónapon belül eltérő határozatot hozhat.

(5) Az (1), (2) és (3) bekezdés értelmében vasúti szállítási szolgáltatásokat végző valamennyi vasúti vállalkozás megköti a szükséges, köz- vagy magánjogon alapuló, közigazgatási, műszaki és pénzügyi megállapodásokat a használt vasúti infrastruktúra üzemeltetőivel annak érdekében, hogy rendezzék az adott szolgáltatásokra vonatkozó forgalomirányítási és -biztonsági kérdéseket. E megállapodások feltételei nem lehetnek hátrányosan megkülönböztetőek, továbbá szükség esetén meg kell felelniük a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelvnek ⁽¹⁾.

(6) A több végző felhasználót kiszolgáló, illetve kiszolgálni képes és vasúti kapcsolattal rendelkező terminálok és kikötők (1), (2) és (3) bekezdésben említett szolgáltatásait és az azokhoz való hozzáférést minden vasúti vállalkozás számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell biztosítani, és a vasúttársaságok kérelmei csak akkor korlátozhatók, ha vannak piaci feltételek mellett megvalósítható alternatívák.

(7) A versenypolitikára és az e területért felelős intézményekre vonatkozó közösségi és nemzeti rendelkezések sérelme nélkül a 2001/14/EK irányelv 30. cikkének megfelelően létrehozott szabályozó szervezet vagy egy ugyanakkora önállósággal rendelkező bármely más szervezet ellenőrzi a vasúti szolgáltatások, ideértve a vasúti áruszállítás piacán folyó versenyt.

E szervezetet az említett irányelv 30. cikke (1) bekezdésében megállapított szabályoknak megfelelően hozzák létre. E szervezetnél bármely kérelmező vagy érdekelt fél panaszt tehet, ha úgy érzi, hogy igazságtalan bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben részesült, illetve bármely más sérelem érte. A szabályozó szervezet a panasz alapján vagy adott esetben hivatalból a lehető legrövidebb időn belül határoz a megfelelő intézkedésekről, hogy orvosolja az e piacokon tapasztalható nemkívánatos fejleményeket. A bírósági felülvizsgálat és a nemzeti ellenőrző szervezetek kellő és szükséges együttműködési lehetőségeinek biztosítása érdekében ilyen esetben az említett irányelv 30. cikkének (6) bekezdését és 31. cikkét kell alkalmazni.

(8) Az ezen irányelv végrehajtásáról szóló jelentésről és az ahhoz csatolt, a vasúti piac, valamint a piac és azt szabályozó jogi keretek fejlesztésére irányuló közösségi fellépés folytatásával kapcsolatos megfelelő javaslatokról rendelkező 14. cikk értelmében 2008. március 15. után a 10a. cikkben és az I. mellékletben meghatározott Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózatot mindenképpen ki kell terjeszteni a teljes európai vasúthálózatra. A vasúttársaságoknak e teljes hálózatra vonatkozó és pártatlan feltételek mellett garantált hozzáférést és áthaladást kell biztosítani a nemzetközi áruszállításhoz.”;

⁽¹⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

12. a „Vasúti infrastruktúrához való hozzáférés” című V. szakasz a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

(1) A Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat a következő elemekből áll:

- a) Az I. melléklet térképein kijelölt vasútvonalak;
- b) adott esetben kerülő útvonalak, különösen a 2001/14/EK irányelv értelmében túlszűfoltnak minősülő infrastruktúrát megkerülő útvonalak. Ezen útvonalak felajánlása esetén lehetőleg tartani kell az utazás teljes menetidejét;
- c) vasúti összeköttetés több végső felhasználót kiszolgáló, illetve kiszolgálni képes terminálokhoz, valamint egyéb telephelyekhez és létesítményekhez, ideértve a bekötő szárnyvonalakat;
- d) vasúti összeköttetés az I. mellékletben felsorolt kikötőkhöz, ideértve a szárnyvonalakat.

(2) Az (1) bekezdés c) és d) pontjában említett szárnyvonalakon az (1) bekezdés a) pontjában említett vasútvonalakon megtett út két végén található 50 km-es szakaszt vagy az út hosszának 20 %-a közül a hosszabb távolságot kell érteni.

Belgium és Luxemburg, mint viszonylag kis kiterjedésű vagy koncentrált hálózattal rendelkező tagállamok, a 2003. március 15-ét követő első évben legalább 20 km-re, a második év végéig pedig legalább 40 km-re korlátozhatják a szárnyvonalak hosszát.”;

13. az irányelv a „Vasúti infrastruktúrához való hozzáférés” című V. szakasz után a következő szakasszal egészül ki:

„Va. SZAKASZ

A Bizottság ellenőrzési feladatai

10b. cikk

(1) A Bizottság legkésőbb 2001. szeptember 15-én megteszi a szükséges intézkedéseket az európai vasúti szállítás műszaki és gazdasági feltételeinek, valamint piaci fejlődésének nyomon követésére. A Bizottság biztosítja, hogy rendelkezésre álljanak az ágazat hatékony nyomon követéséhez szükséges eszközök.

(2) Ebbe a munkájába a Bizottság szorosan bevonja a tagállamok és az érintett ágazatok képviselőit, ideértve

a felhasználókat, hogy jobban figyelemmel kísérhessék a vasúti ágazat fejlődését és a piac alakulását, felmérhessék a foganatosított intézkedések hatását, és elemezhesék a Bizottság tervezett intézkedéseinek hatását.

(3) A Bizottság nyomon követi a hálózatok használatát és a vasúti ágazat keretfeltételeinek alakulását, különösen az infrastruktúra-használati díjak meghatározását, a kapacitás elosztását, a biztonsági előírásokat és az engedélyezést, valamint a kialakuló harmonizáció mértékét. A Bizottság gondoskodik a tagállamok megfelelő szabályozó szervezetei közötti aktív együttműködésről.

(4) A Bizottság a következőkről számol be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak:

- a) a vasúti szolgáltatások belső piacának alakulása;
- b) a keretfeltételek;
- c) a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat helyzete;
- d) a hozzáférési jogok felhasználása;
- e) a hatékonyabb vasúti szolgáltatásokat akadályozó tényezők;
- f) az infrastruktúra korlátai; és
- g) a jogi szabályozás szükségessége.”;

14. a 11. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„11. cikk

(1) A tagállamok a Bizottsághoz fordulhatnak az ezen irányelv megvalósítására vonatkozó bármely kérdéssel. A megfelelő határozatok elfogadása a 11a. cikk (2) bekezdésben megállapított konzultációs eljárással történik.

(2) A mellékletek kiigazításához szükséges módosításokat a 11a. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

15. a szakasz a következő cikkel egészül ki:

„11a. cikk

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, a határozat 8. cikke rendelkezéseinek tiszteletben tartásával.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni a határozat 8. cikke rendelkezéseinek tiszteletben tartásával.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időszak három hónap.

(4) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.”;

16. a 14. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„14. cikk

A Bizottság 2005. március 15-ig jelentést nyújt be az Európai Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak, a Régiók Bizottságának és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról, amelyhez megfelelő javaslatokat csatol a vasúti piac és a piacot szabályozó jogi keretek fejlesztését célzó közösségi lépések folytatásáról.”;

17. a szakas a következő cikkel egészül ki:

„14a. cikk

(1) egy 2003. március 15-től számított ötéves időszakra a következő tagállamok:

- Írország mint szigeten fekvő tagállam, amelynek csak egy tagállammal van vasúti összeköttetése,
- Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság, ugyanezen okból,
- Görögország mint egyetlen más tagállammal való közvetlen vasúti összeköttetéssel sem rendelkező tagállam

nem kötelesek alkalmazni azt a követelményt, hogy a 6. cikk (3) bekezdése első albekezdése szerint az infrastruktúrához való pártatlan és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosító feladatokat, valamint a 7. cikk (2) bekezdése első albekezdésében meghatározott feladatokat független szervezetre bízzák, amennyiben e cikkek a tagállamokat arra kötelezik, hogy a fenti cikkekben említett feladatokat elvégző független szervezeteket hozzanak létre.

(2) Ha azonban:

- a) több, a 95/18/EK irányelv 4. cikkének megfelelő engedéllyel rendelkező vasúttársaság, vagy Írország és Észak-Írország esetében egy másol engedéllyel rendelkező vasúttársaság hivatalos kérelmet nyújt be konkurens vasúti szolgáltatások nyújtására Írország, Észak-Írország és Görögország területén, területére vagy terü-

letéről, e felmentés további alkalmazhatóságáról a 11a. cikk (2) bekezdésében említett konzultációs eljárásnak megfelelően kell dönteni; vagy

- b) egy Írországban, Észak-Írországban és Görögországban vasúti szolgáltatásokat végző vasúttársaság hivatalos kérelmet nyújt be vasúti szolgáltatások üzemeltetésére egy másik tagállam (Írország, Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság, vagy mindkettő esetében egy területükön kívül található másik tagállam) területén, területére vagy területéről, az (1) bekezdésben említett felmentések nem alkalmazhatók.

Az a) pontban említett, a 11a. cikk (2) bekezdésében előírt konzultatív eljárásnak megfelelően elfogadott döntés vagy a b) pontban említett hivatalos kérelem kézhezvételétől számított egy éven belül az érintett tagállam vagy tagállamok (Írország, Észak-Írország vonatkozásában az Egyesült Királyság, vagy Görögország) jogszabályokat léptetnek életbe az (1) bekezdésben említett cikkek végrehajtására.

(3) Az (1) bekezdésben említett eltérés legfeljebb ötéves időtartamokra újítható meg. Az eltéréssel élő tagállam a felmentés lejáratá előtt legfeljebb 12 hónappal az eltérés meghosszabbítására irányuló kérelmet nyújthat be a Bizottságnak. Minden ilyen kérelmet meg kell indokolni. A Bizottság megvizsgálja a kérelmet, és a 11a. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadási eljárás keretében határoz. A fent említett konzultatív eljárást a kérelemmel kapcsolatos valamennyi határozatnál alkalmazni kell.

Határozata meghozatala során a Bizottság figyelembe veszi a geopolitikai helyzet és a vasúti piac fejlődését abban a tagállamban, amely a felmentés meghosszabbítását kérte, vagy amelyből a vasúti szállítás indul, vagy amelybe irányul.

(4) Luxemburg, mint viszonylag kis kiterjedésű vasúthálózattal rendelkező tagállam, 2004. augusztus 31-ig nem köteles eleget tenni annak a kötelezettségnek, hogy a 6. cikk (3) bekezdése első albekezdésének rendelkezése szerint az infrastruktúrához való méltányos feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen történő hozzáféréstől határozó funkciókat független szervezetre bizza, amennyiben a fenti cikkek az e feladatokat végző szervezetek létrehozására kötelezik a tagállamokat.”

2. cikk

A tagállamok elfogadják azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2003. március 15-ig megfeleljenek. Ezekről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2001. február 26-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

N. FONTAINE

a Tanács részéről

az elnök

A. LINDH

I. MELLÉKLET

KIKÖTŐK

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	Minden, vasúti összeköttetéssel rendelkező kikötő
Barcelona	Savona	
Bilbao	Taranto	
	Trieste	
	Venezia	

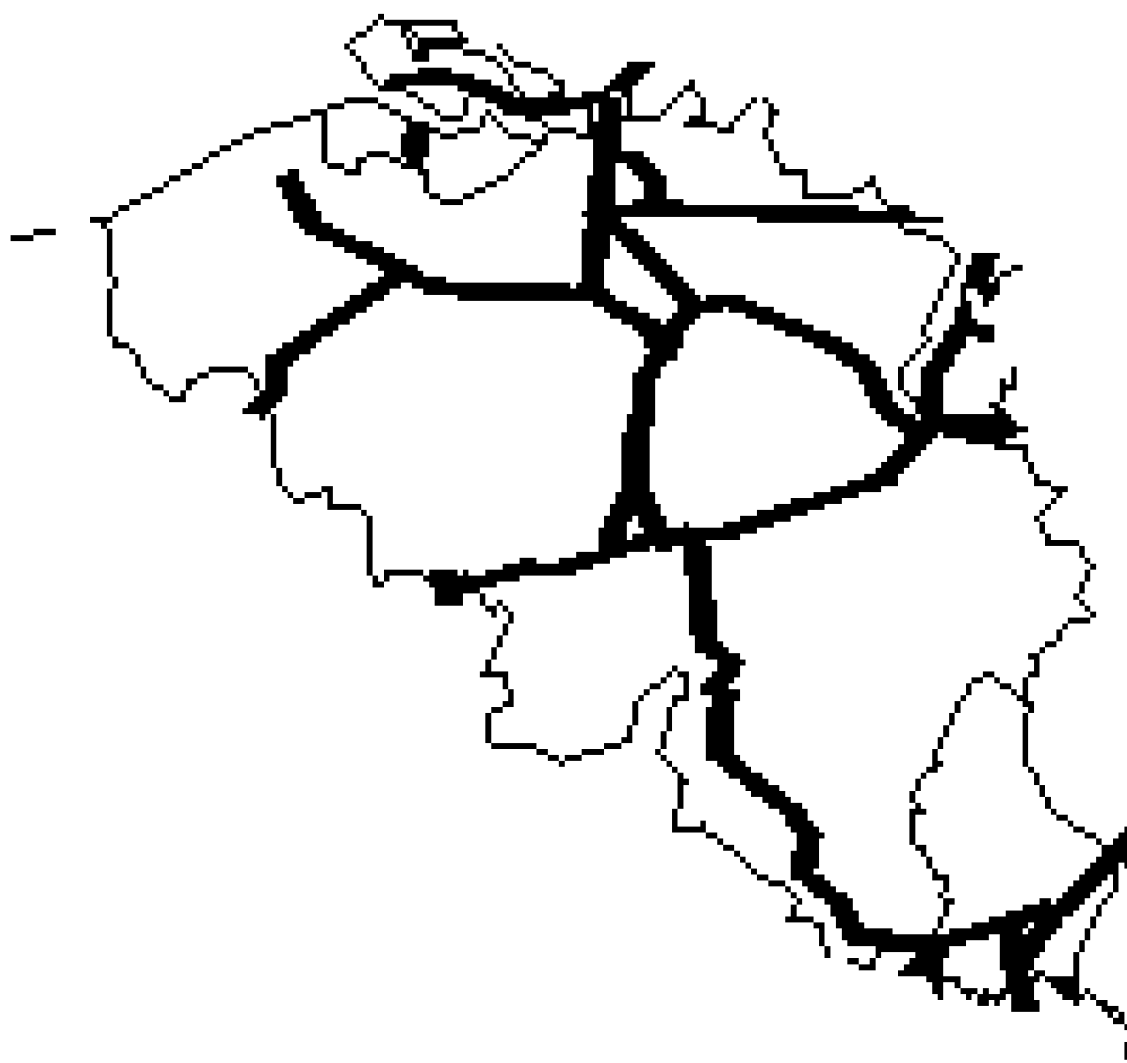


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/EOK
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN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





BELGIQUE/BELGIË



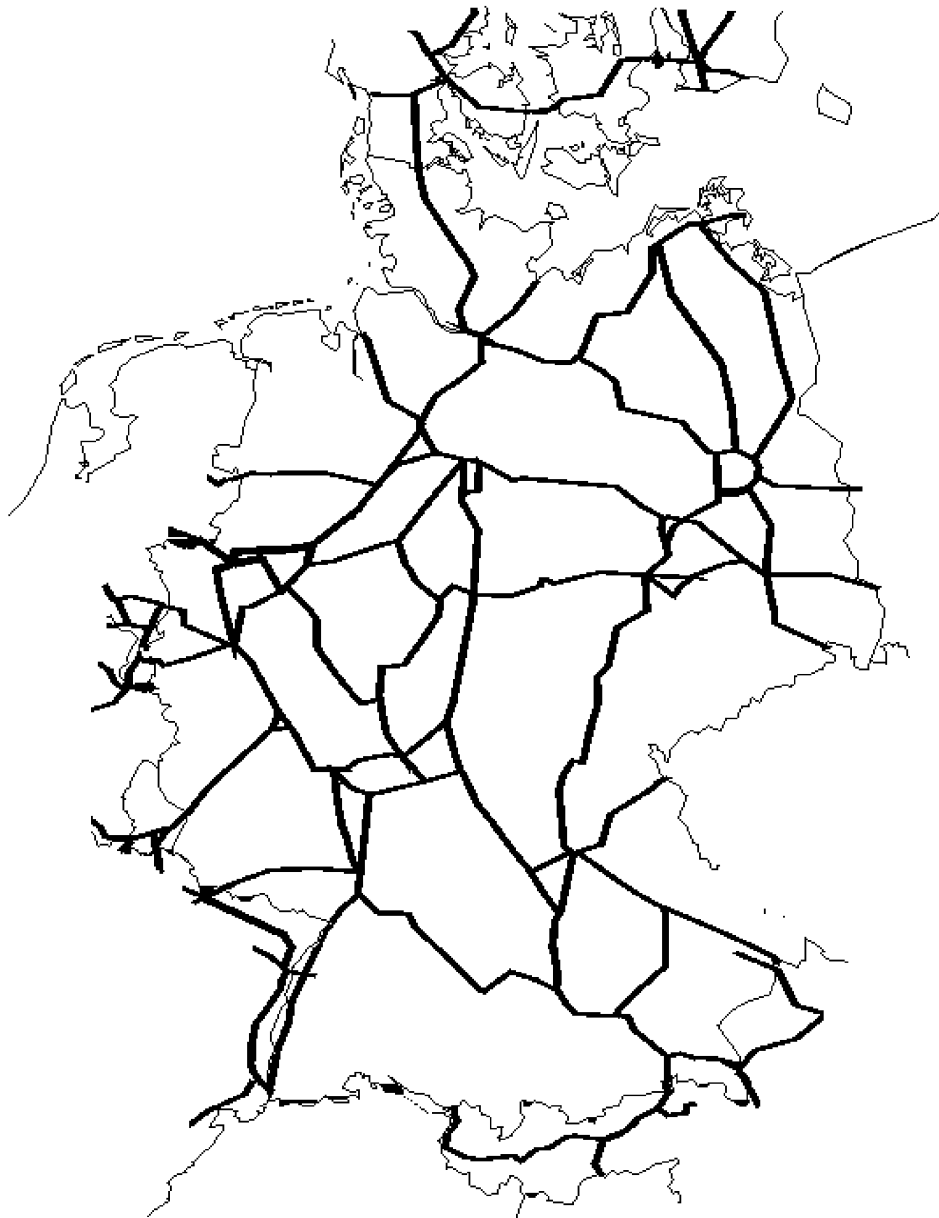


DANMARK





DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ



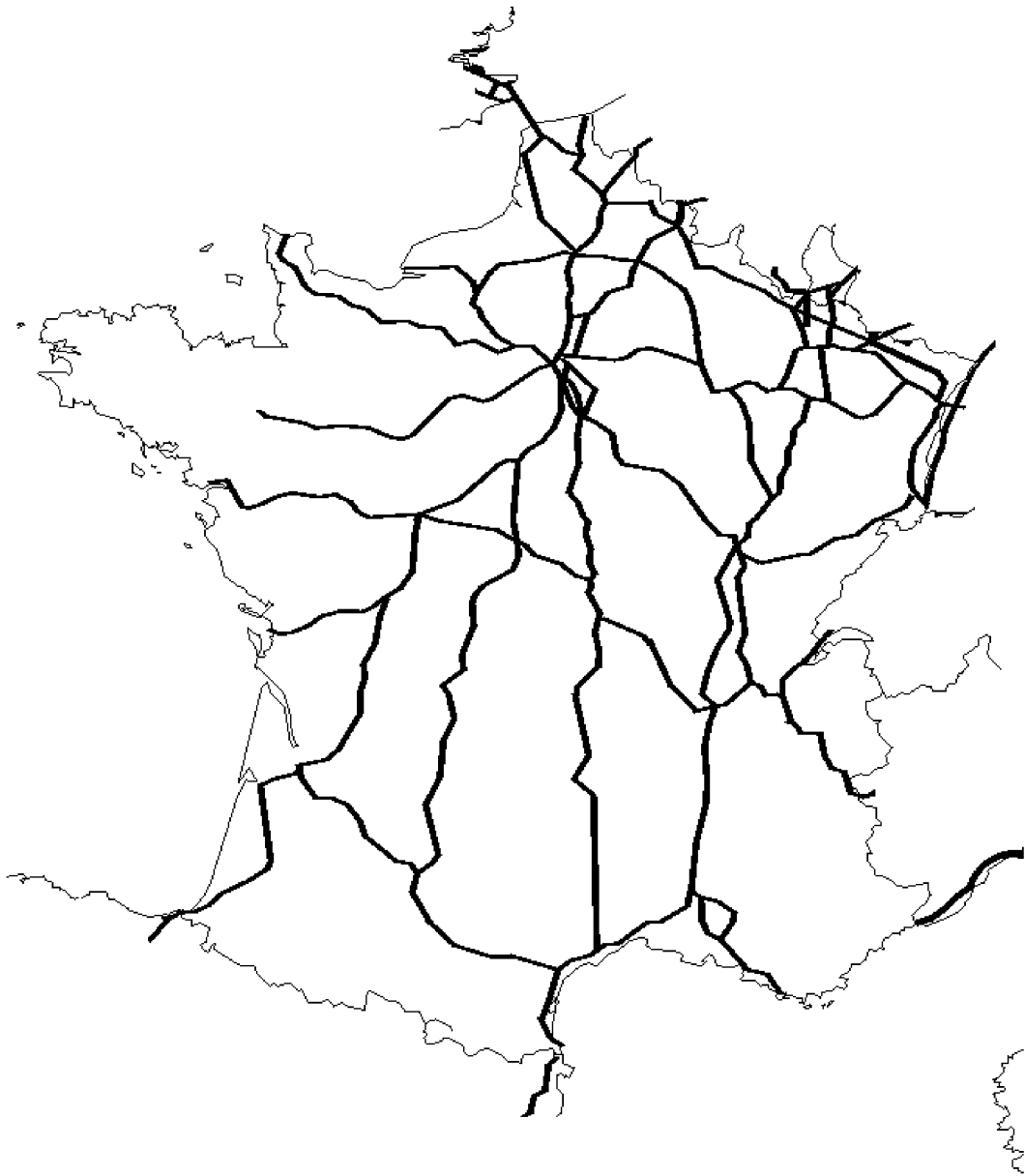


ESPAÑA





FRANCE





IRELAND



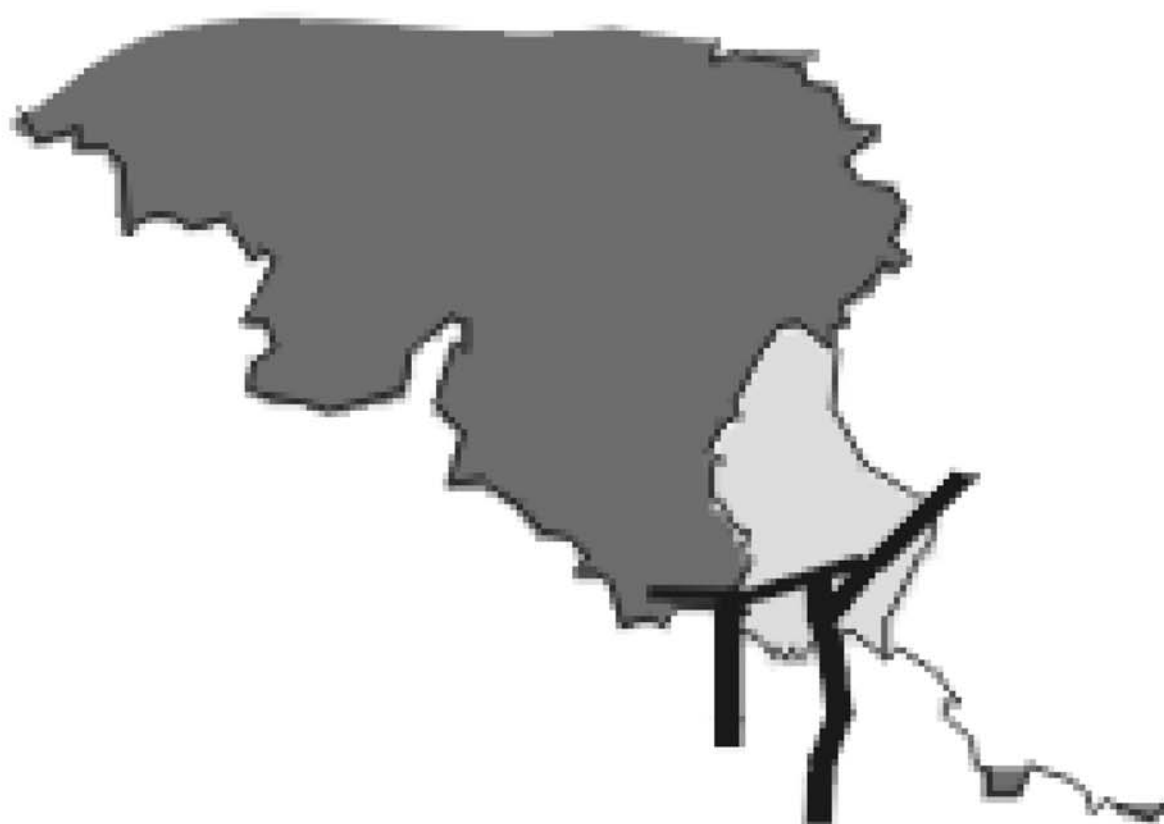


ITALIA





LUXEMBOURG



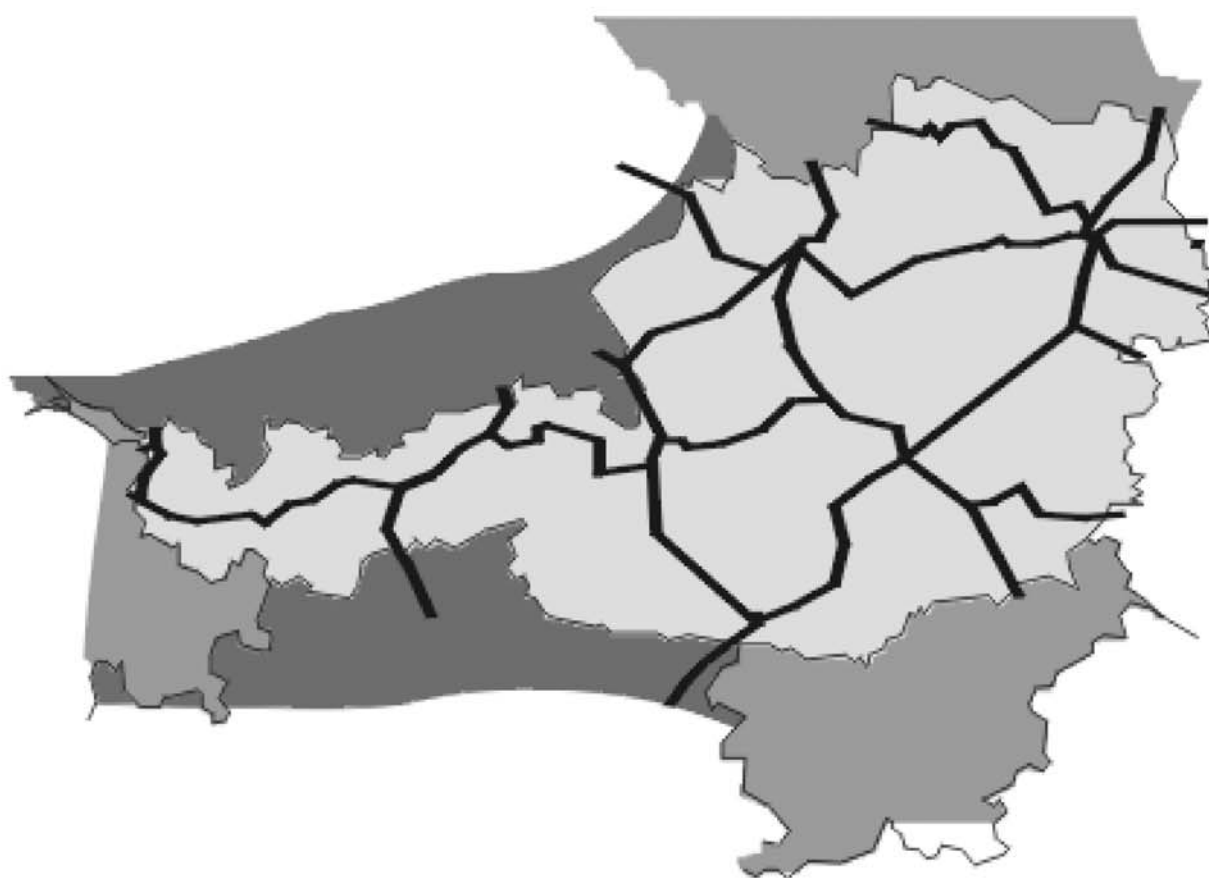


NEDERLAND



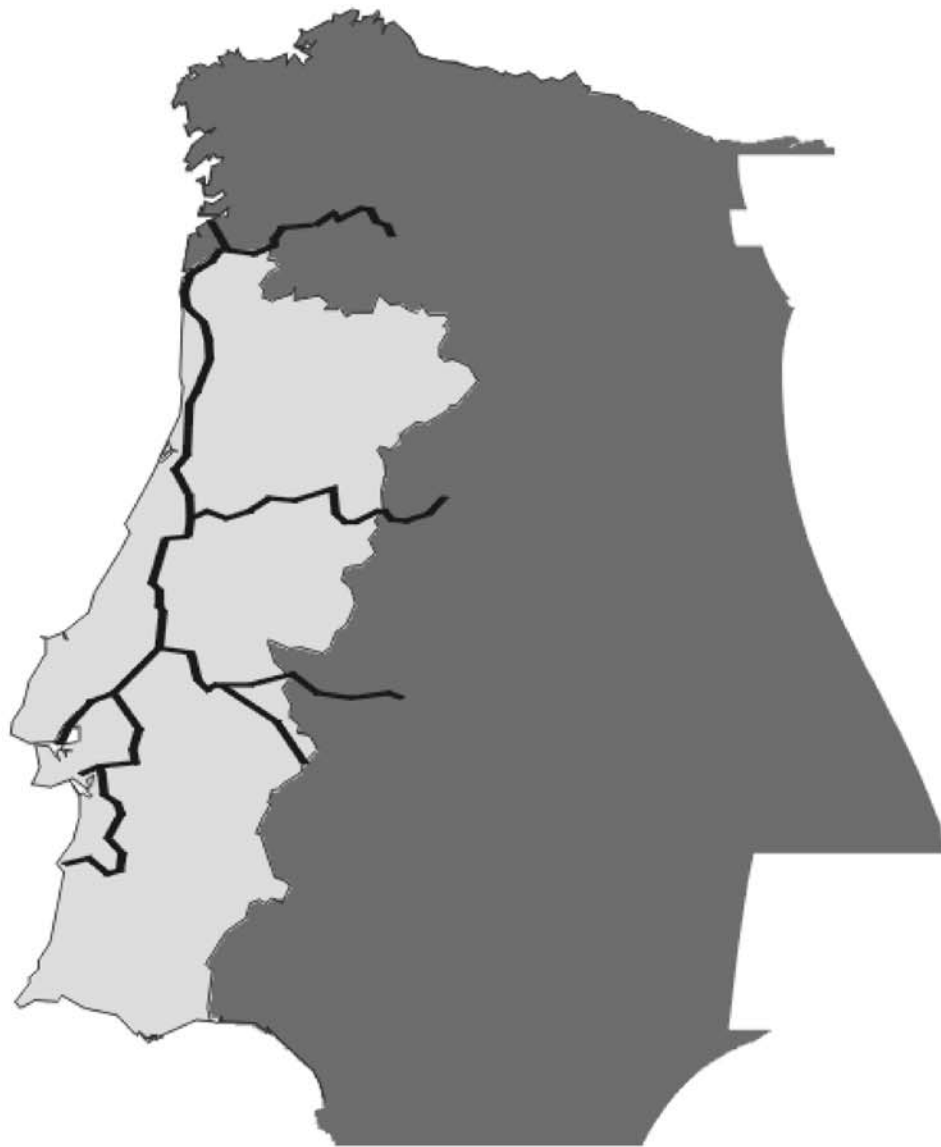


ÖSTERREICH



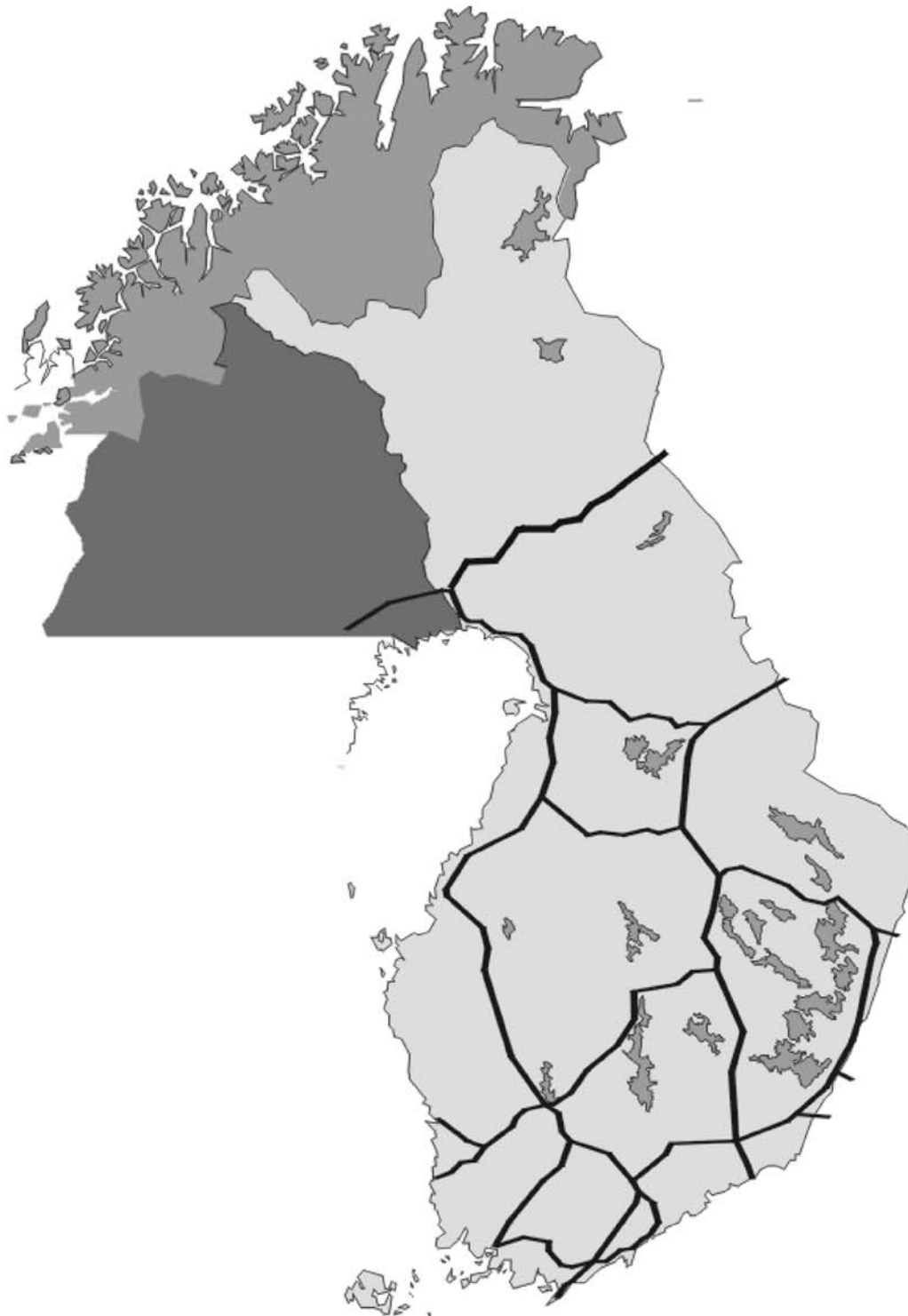


PORTUGAL



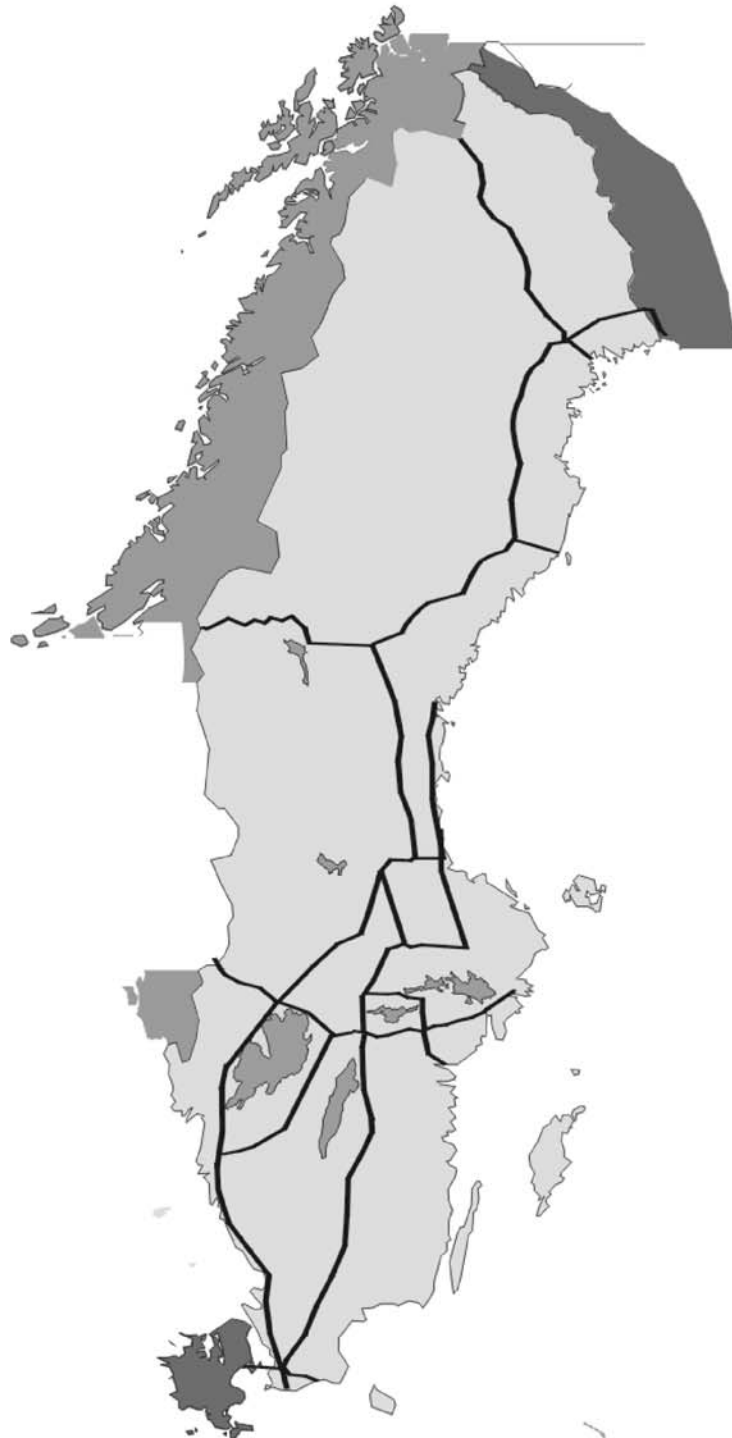


SUOMI/FINLAND





SVERIGE





UNITED KINGDOM



II. MELLÉKLET

A 6. cikk (3) bekezdésében említett alapvető funkciók jegyzéke:

- a vasúttársaságok engedélyezésével kapcsolatos előkészületek és döntéshozatal, ideértve az engedélyek megadását,
 - a menetvonal-kijelöléssel kapcsolatos döntéshozatal, ideértve a rendelkezésre állás meghatározását és felmérését, valamint az egyes egyedi menetvonalak elosztását is,
 - az infrastruktúra-használati díjak meghatározásával kapcsolatos döntések,
 - a szolgáltatáshoz kapcsolódó közszolgáltatási kötelezettségek betartásának ellenőrzése.
-