

32001L0012

15.3.2001.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 75/1

## EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2001/12/EK

(2001. gada 26. februāris),

## ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu <sup>(1)</sup>,ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(3)</sup>,saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru <sup>(4)</sup>, ievērojot Samierināšanas komitejas 2000. gada 22. novembrī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

(1) Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību <sup>(5)</sup> būtu jāgroza, ņemot vērā tās īstenošanas pieredzi un dzelzceļu nozares attīstību kopš tās pieņemšanas, lai nodrošinātu direktīvas mērķu sasniegšanu.

(2) Taisnīgi un bez diskriminācijas jāgarantē tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai, nošķirot dažas būtiskas funkcijas un/vai radot dzelzceļu regulatoru, kas pilda kontroles un īstenošanas funkcijas, kā arī nošķirot peļņas un zaudējumu uzskaiti un bilances.

(3) Godīgi un bez diskriminācijas jāgarantē tiesības piekļūt infrastruktūrai, nošķirot arī funkcijas, kas attiecas uz drošību un/vai radot dzelzceļu regulatoru, kas pilda kontroles un īstenošanas funkcijas. Jebkurā gadījumā dzelzceļa uzņēmumus var bez diskriminācijas iesaistīt drošības standartu ieviešanā un kontrolē.

(4) Piekļūšanas tiesību paplašināšana, tāpat kā attiecībā uz citiem pārvadājumu veidiem, būtu jāīsteno, vienlaikus ieviešot vajadzīgos saskaņošanas pasākumus.

(5) Saskaņā ar iekšējā tirgus izveides mērķi, kas visiem licencētajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri atbilst drošības nosacījumiem, paredz iespēju sniegt pakalpojumus, piekļūšanas tiesības pārejas laikā, kura ilgums ir līdz septiņiem gadiem, būtu jāpaplašina licencētiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem attiecībā uz kravu starptautiskajiem pārvadājumiem noteiktā tīklā, ko sauc par Eiropas dzelzceļa kravas transporta tīklu, ieskaitot pakalpojumu pieejamību un piedāvājumu lielajos termināļos un ostās. Pēc minētā pārejas laika Eiropas dzelzceļa kravas transporta tīklam būtu jāaptver viss Eiropas dzelzceļu tīkls, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāpiešķir tiesības piekļūt šim tīklam, lai īstenotu starptautiskus kravu pārvadājumus.

(6) Piekļūšanas tiesības neatkarīgi no darbības veida garantē licencētajam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas atbilst drošības nosacījumiem un meklē piekļūšanas iespējas.

<sup>(1)</sup> OV C 321, 20.10.1998., 6. lpp. un OV C 116 E, 26.4.2000., 21. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 209, 22.7.1999., 22. lpp.

<sup>(3)</sup> OV C 57, 29.2.2000., 40. lpp.

<sup>(4)</sup> Eiropas Parlamenta 1999. gada 10. marta atzinums (OV C 175, 21.6.1999., 115. lpp.), kas apstiprināts 1999. gada 16. septembrī (OV C 54, 25.2.2000., 56. lpp.), Padomes 2000. gada 28. marta kopējā nostāja (OV C 288, 11.10.2000., 1. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2000. gada 5. jūlija lēmums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts). Eiropas Parlamenta 2001. gada 1. februāra lēmums un Padomes 2000. gada 20. decembra lēmums.

<sup>(5)</sup> OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.

(7) Dalībvalstis saglabā brīvību piešķirt starptautiskiem grupējumiem, kas nodarbojas ar starptautiskiem pakalpojumiem, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas nodarbojas ar starptautisko kravu apkalpošanu Eiropas dzelzceļa kravas transporta tīklā, plašākas piekļuves tiesības nekā tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri nodarbojas ar starptautiskajiem kombinētajiem pārvadājumiem. Minēto paplašināto piekļuves tiesību izmantošanu var ierobežot, tos attiecinot tikai uz dzelz-

ceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas licencēti dalībvalstīs, kur piešķir līdzīgas piekļuves tiesības, ja šis ierobežojums ir saderīgs ar Līgumu.

(8) Lai veicinātu efektīvu infrastruktūras pārvaldīšanu sabiedrības interesēs, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāpiešķir no valsts neatkarīgs statuss un brīvība pārvaldīt viņu iekšējās lietas, bet dalībvalstīm būtu jāveic pasākumi, kas vajadzīgi dzelzceļa infrastruktūras attīstībai un drošai lietošanai.

(9) Lai veicinātu pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumu efektivitāti un nodrošinātu to finanšu pārskatāmību, ieskaitot visu valsts maksāto finansiālo kompensāciju vai atbalsta pārskatāmību, jānošķir pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumu uzskaiti.

(10) Jāievieš vairāki pasākumi, lai labāk kontrolētu dzelzceļa nozares attīstību un tirgus veidošanos, novērtētu veikto pasākumu efektivitāti un analizētu Komisijas paredzēto pasākumu ietekmi.

(11) Būtu jāizveido pietiekami neatkarīgas iestādes, lai regulētu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgū, kur nav organizāciju, kas pildītu šo funkciju.

(12) Komisijai būtu jāsniedz ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un jāizstrādā attiecīgi priekšlikumi.

(13) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto īstenošanas pilnvaru izmantošanas kārtību <sup>(1)</sup>.

(14) Īpaši pasākumi ir vajadzīgi, lai, nodrošinot iekšējā tirgus integritāti, ņemtu vērā dažu dalībvalstu īpašo ģeopolitisko un ģeogrāfisko stāvokli un dzelzceļa nozares īpašo organizāciju dažās dalībvalstīs.

(15) Saskaņā ar subsidiaritātes un proporcionalitātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā, šīs direktīvas mērķus, proti, Kopienas dzelzceļu attīstību, dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt, ņemot vērā to, ka jānodrošina taisnīgi un nediskriminējoši nosacījumi attiecībā uz piekļūšanu infrastruktūrai, un to, ka svarīgu dzelzceļu tīkla ele-

mentu darbības mērogi neapšaubāmi ir starptautiski, un tāpēc sakarā ar nepieciešamību koordinēt darbību starpvalstu līmenī mērķus labāk var sasniegt Kopienas līmenī; šī direktīva neparedz neko tādu, kas nebūtu samērīgs ar to, kas nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.

(16) Atbilstīgi būtu jāgroza Direktīva 91/440/EEK;

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU:

### 1. pants

Direktīvu 91/440/EEK ar šo groza šādi.

1. Minētās direktīvas I iedaļas nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu: "Piemērošanas joma un definīcijas".

2. Atceļ 1. pantu.

3. Ar šādu punktu papildina 2. pantu:

"3. Uzņēmumi, kuru dzelzceļa ekspluatācija ir ierobežota, veicot tikai autotransporta līdzekļiem paredzētus turp un atpakaļ pārvadājumus pa Lamanša tuneli, ir izslēgti no šīs direktīvas piemērošanas jomas, izņemot 6. panta 1. punktu, 10. un 10.a pantu."

4. Šādi groza 3. pantu:

a) pirmo un otro ievilkumu aizstāj ar šādu tekstu:

— "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kas ir licencēts saskaņā ar attiecīgiem Kopienas tiesību aktiem un kura galvenais darbības veids ir dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravām un/vai pasažieriem ar noteikumu, ka uzņēmumam jānodrošina vilce; minētais attiecas arī uz uzņēmumiem, kas nodrošina tikai vilci,

— "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi un uzturēšanu. Tas var būt atbildīgs arī par infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldīšanu. Infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas tīklā vai tīkla daļā var piekrist dažādām iestādēm vai uzņēmumiem.;

<sup>(1)</sup> OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

b) aiz ceturtā ievilkuma iekļauj šādu ievilkumu:

“— “starptautisko kravu pārvadājumi” ir pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedzot, vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu; vilciens var būt sabināts un/vai sadalīts posmos, un dažādajiem posmiem var būt dažāda izcelsme un galamērķi, ja tikai visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu”;

5. II iedaļas nosaukumu aizstāj ar šādu: “Pārvaldības neatkarība”.

6. Ar šādu tekstu aizstāj 4. pantu:

“4. pants

1. Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka, ciktāl tas attiecas uz apsaimniekošanu, vadību un iekšējo administratīvo, saimniecisko un uzskaites lietu kontroli, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir neatkarīgs statuss, saskaņā ar kuru viņu rīcībā ir tādi līdzekļi, budžeti un konti, kas ir nošķirti no valsts līdzekļiem, budžeta un kontiem.

2. Ievērojot izmaksu un piešķiršanas īpašu noteikumu sistēmu, ko nosaka dalībvalstis, infrastruktūras pārvaldītājs atbild par savu apsaimniekošanu, vadību un iekšējo kontroli.”

7. Ar šādu tekstu aizstāj 6. pantu:

“6. pants

1. Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu šķirtu peļņas un zaudējumu uzskaites un bilances kārtošā un publicēšanā, no vienas puses, attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbību, kura ir saistīta ar transporta pakalpojumu sniegšanu, un, no otras puses, attiecībā uz darbību, kas ir saistīta ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu. Publisko finansējumu, kas piešķirts vienai no šīm divām darbības jomām, nedrīkst nodot otrai.

Šo divu jomu uzskaiti veic tā, lai tie atspoguļo šo aizliegumu.

2. Dalībvalstis var arī paredzēt, ka sakarā ar šo nošķirumu jāorganizē skaidri nošķirtas nodaļas vienotā uzņēmumā vai arī infrastruktūra jāpārvalda atsevišķai organizācijai.

3. Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka II pielikumā iekļautās funkcijas, kuras

nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļūšanu infrastruktūrai, uztic iestādēm vai sabiedrībām, kas pašas nesniedz nekādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus. Neatkarīgi no organizatoriskajām struktūrām jāpierāda, ka šis mērķis ir sasniegts.

Dalībvalstis tomēr var uzdot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai jebkurai citai iestādei iekasēt maksājumus un uzņemties atbildību par dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu, piemēram, investīcijām, uzturēšanu un finansēšanu.

4. Par 3. punkta piemērošanu Komisijai līdz 2006. gada 15. martam jāiesniedz ziņojums saskaņā ar 10.b pantu.”

8. Ar šādu pantu aizstāj 7. pantu:

“7. pants

1. Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai attīstītu valsts dzelzceļu infrastruktūru, pēc vajadzības ņemot vērā Kopienas vispārīgās vajadzības.

2. Dalībvalstis nodrošina drošības standartu un noteikumu izstrādi un attiecīgu ritošā sastāva un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sertifikāciju un ceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu. Šos uzdevumus veic iestādes vai uzņēmumi, kas paši nesniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un ir neatkarīgi no iestādēm vai uzņēmumiem, kuri tos sniedz, tā garantējot taisnīgu un nediskriminējošu piekļūšanu infrastruktūrai.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi piemēro šos drošības standartus un noteikumus. Ja vien dalībvalstis nepiešķir piemērošanas un kontroles pilnvaras neatkarīgām iestādēm, tās var prasīt vai atļaut, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistās drošības standartu un noteikumu piemērošanā un kontrolē, garantējot šo funkciju neitrālu un nediskriminējošu izpildi.

3. Dalībvalstis, pienācīgi ievērojot līguma 73., 87. un 88. pantu, var arī vienoties ar infrastruktūras pārvaldītāju par uzdevumiem, apmēriem un finanšu prasībām atbilstīgu finansējumu, īpaši jaunu investīciju segšanai.

4. Saskaņā ar valsts noteikto vispārīgo politiku infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā komercdarbības plānu, kurā iekļauj investīciju un finanšu programmu. Plānu izstrādā tā, lai panāktu optimālu un efektīvu infrastruktūras izmantošanu un attīstību, nodrošinot finanšu līdzsvaru un līdzekļu šo mērķu sasniegšanai.”

9. Ar šādu punktu aizstāj 9. panta 3. punktu:

“3. Atbalstu, kas paredzēta šajā pantā minēto parādu dzēšanai, dalībvalstis piešķir saskaņā ar līguma 73., 87. un 88. pantu.”

10. Ar šādu punktu papildina 9. pantu:

“4. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci vai aktīvu un pasīvu gada pārskatu kārtā un publicē par darbību, kas saistīta ar dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Līdzekļi, ko maksā par darbību, kura saistīta ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem kā maksa par sabiedriskajiem pakalpojumiem, jāatspoguļo atsevišķi attiecīgajos kontos, un tos nedrīkst nodot darbībai, kas saistīta ar citu transporta pakalpojumu sniegšanu vai ar citu uzņēmējdarbību.”

11. Ar šādu tekstu aizstāj 10. pantu:

“10. pants

1. Starptautiskajiem grupējumiem piešķir piekļuves un tranzīta tiesības dalībvalstī, kurā šo grupējumu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem veic uzņēmējdarbību, un tranzīta tiesības citās dalībvalstīs, lai nodrošinātu starptautiskos pārvadājumus starp dalībvalstīm, kur uzņēmējdarbību veic minēto grupu uzņēmumi.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, uz kuriem attiecas 2. pants, ar taisnīgiem nosacījumiem piešķir tiesības piekļūt infrastruktūrai citās dalībvalstīs, lai sniegtu starptautiskā kombinēto kravas pārvadājumu pakalpojumus.

3. Neatkarīgi no darbības veida dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas ietilpst 2. panta piemērošanas jomā, pēc to vēlēšanās ar taisnīgiem nosacījumiem pēc 2008. gada 15. marta piešķir tiesības piekļūt visai Eiropas dzelzceļa kravas pārvadājumu tīklam, kurš definēts 10.a pantā un I pielikumā, lai apkalpotu starptautiskos kravu pārvadājumus.

4. Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc pašas iniciatīvas Komisija īpašā gadījumā pārbauda šā panta piemērošanu un ieviešanu un divos mēnešos pēc minētā lūguma saņemšanas un pēc apspriešanās ar 11.a panta 2. punktā minēto komiteju nolēm, vai attiecīgā pasākuma piemērošanu var turpināt. Komisiju savu lēmumu dara zināmu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm.

Neierobežojot Līguma 226. pantu, jebkura dalībvalsts var nodot Komisijas lēmumu Padomei, ievērojot viena mēneša laika ierobežojumu. Padome, lemjot ar kvalificētu balsu vairākumu, izņēmuma gadījumos vienā mēnesī var pieņemt atšķirīgu lēmumu.

5. Jebkurš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas ir saistīts ar dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem saskaņā ar 1., 2. un 3. punktu, pamatojoties uz publiskajām vai privātajām tiesībām, slēdz vajadzīgos administratīvos, tehniskos un finanšu līgumus ar izmantojamās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, lai reglamentētu satiksmes kontroles un drošības jautājumus, kas attiecas uz šiem pārvadājumiem. Minēto līgumu nosacījumi ir nediskriminējoši un, ja vajadzīgs, tie atbilst noteikumiem, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju <sup>(1)</sup>.

6. Pievedceļus un pakalpojumus terminālos un ostās, kas saistītas ar 1., 2. un 3. punktā minēto dzelzceļa darbību un apkalpo vai var apkalpot vairāk par vienu īsto klientu, bez diskriminācijas nodrošina visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, un ierobežojumus attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu lūgumiem var paredzēt tikai tad, ja konkrētajā tirgus situācijā ir pieņemamas alternatīvas.

7. Neierobežojot Kopienas un dalībvalstu noteikumus, kas attiecas uz konkurences politiku un iestādēm, kuras atbild par šo jomu, regulatīvā iestādē, kas izveidota, ievērojot Direktīvas 2000/14/EK 30. pantu, vai jebkura cita iestādē, kurai ir tādas pašas pakāpes neatkarība, novēro konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, to skaitā dzelzceļa kravas pārvadājumu tirgū.

Šo iestādi izveido saskaņā ar minētās direktīvas 30. panta 1. punkta noteikumiem. Visi pieteikumu iesniedzēji vai ieinteresētās personas, kam šķiet, ka pret tām ir netaisnīga attieksme, ka tās ir diskriminētas vai citādi aizskartas, šai iestādei var iesniegt sūdzību. Pamatojoties uz sūdzību vai, vajadzības gadījumā, pēc savas iniciatīvas regulatīvā iestādē, cik ātri iespējams, izlemj, kādi pasākumi veicami, lai novērstu nevēlamās tendences šajos tirgos. Lai nodrošinātu vajadzīgo kontroli, ko veic tiesas, un vajadzīgo sadarbību starp dalībvalsts regulatīvajām iestādēm, piemēro minētās direktīvas 30. panta 6. punktu un 31. pantu.

8. Saskaņā ar 14. pantu, kas paredz ziņojumu par minētās direktīvas īstenošanu, tam pievienojot attiecīgus priekšlikumus par Kopienas turpmāko darbību, kura vērsta uz dzelzceļa tirgus un tā reglamentējošā tiesiskā pamata attīstību, un jebkurā gadījumā septiņus gadus pēc 2008. gada 15. marta Eiropas dzelzceļa kravas pārvadājumu tīklu, kas definēts 10.a pantā un I pielikumā un kas nodrošina 3.pantā definēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piekļūšanu starptautisko kravu pārvadājumiem, paplašina, lai aptvertu visas Eiropas dzelzceļa tīklu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem visā minētajā tīklā ar taisnī-

<sup>(1)</sup> Skat. šā Oficiālā Vēstneša 29. lpp.

giem nosacījumiem piešķir garantētas piekļūšanas un tranzīta tiesības attiecībā uz starptautiskajiem kravu pārvadājumiem.”

12. Ar šādu pantu papildina V iedaļu “Piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai”:

“10.a pants

1. Eiropas dzelzceļa kravas pārvadājumu tīklu veido šādi elementi:

- a) dzelzceļa līnijas, kas parādītas kartēs I pielikumā;
- b) vajadzības gadījumā – apvedceļi, jo īpaši ap noslogotiem infrastruktūras posmiem Direktīvas 2000/14/EK nozīmē; piedāvājot šos apvedceļus, cik iespējams, saglabā kopējo brauciena ilgumu;
- c) termināļu pievadceļi, kas apkalpo vai var apkalpot vairāk par vienu īsto klientu, kā arī uz citām novietnēm un objektiem, tostarp nozarojumi uz tiem un no tiem;
- d) I pielikumā iekļautie pievadceļi uz ostām un no tām, tostarp nozarojumi.

2. Nozarojumi, kas minēti 1. punkta c) un d) apakšpunktā, katrā brauciena galā ir 50 km vai 20 % no brauciena garuma pa dzelzceļa līnijām, kuras minētas 1.punkta a) apakšpunktā (izvēloties lielāko no minētajām vērtībām).

Beļģija un Luksemburga, būdamas dalībvalstis ar relatīvi mazu vai koncentrētu tīklu, pirmajā gadā pēc 2003. gada 15. marta var ierobežot nozarojumu garumu vismaz līdz 20 km un līdz otrā gada beigām vismaz līdz 40 km.”

13. Šādu iedaļu iekļauj aiz V iedaļas “Piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai”:

“Va IEDAĻA

**Komisijas novērotājas uzdevumi**

10.b pants

1. Vēlākais līdz 2001. gada 15. septembrim Komisija veic vajadzīgos pasākumus, lai novērotu tehniskos un ekonomiskos nosacījumus un tirgus tendences Eiropas dzelzceļa transportā. Komisija nodrošina pietiekamu resursu pieejamību, lai varētu efektīvi novērot šo nozari.

2. Šajā nolūkā Komisija šajā darbā cieši iesaista dalībvalstu un ieinteresēto nozaru pārstāvjus, tostarp lietotājus,

lai tie varētu labāk novērot tendences dzelzceļa nozarē un tirgus attīstību, novērtēt veikto pasākumu efektivitāti un analizēt Komisijas plānoto pasākumu ietekmi.

3. Komisija novēro tīklu lietošanu un pamatnosacījumu attīstību dzelzceļa nozarē, īpaši infrastruktūras maksājumu, jaudas sadalījuma, drošības noteikumu, licencēšanas un saskaņošanas pakāpes attīstību. Tā nodrošina aktīvu sadarbību starp attiecīgajām regulatīvajām iestādēm dalībvalstīs.

4. Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par:

- a) dzelzceļa pakalpojumu iekšējā tirgus attīstību;
- b) pamatnosacījumiem;
- c) Eiropas dzelzceļa kravas pārvadājumu tīkla stāvokli;
- d) piekļuves tiesību izmantošanu;
- e) šķēršļiem, kas kavē dzelzceļa pakalpojumu efektivitāti;
- f) infrastruktūras ierobežojumiem;
- g) tiesību aktu nepieciešamību.”

14. Ar šādu pantu aizstāj 11. pantu:

“11. pants

1. Dalībvalstis var vērst Komisijas uzmanību uz jebkuru jautājumu, kas attiecas uz šīs direktīvas īstenošanu. Saskaņā ar 11.a panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru pieņem attiecīgus lēmumus.

2. Grozījumus, kas vajadzīgi pielikumu pielāgošanai, pieņem saskaņā ar regulatīvu procedūru, kas minēta 11.a panta 3. punktā.”

15. Iekļauj šādu pantu:

“11.a pants

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Atsaucoties uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

3. Atsaucoties uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais laikposms ir trīs mēneši.

4. Komiteja pieņem savu regulamentu.”

16. Ar šādu pantu aizstāj 14. pantu:

“14. pants

Līdz 2005. gada 15. martam Komisija Eiropas Parlamentam, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, Reģionu komitejai un Padomei iesniedz ziņojumu par direktīvas īstenošanu, kuram pievieno attiecīgus priekšlikumus Kopienas turpmākajai darbībai dzelzceļa tirgus un to reglamentējošā tiesiskā pamata attīstībai.”

17. Iekļauj šādu pantu:

“14.a pants

1. Piecus gadus no 2003. gada 15. marta šādām dalībvalstīm:

— Īrijai — dalībvalstij, kas atrodas uz salas un ko dzelzceļš savieno tikai ar vienu citu dalībvalsti;

— Apvienotajai Karalistei attiecībā uz Ziemeļīriju — uz tāda paša pamata, un

— Grieķijai, kas ir dalībvalsts, kuru dzelzceļš tieši nesavieno ne ar vienu citu dalībvalsti,

nav jāpiemēro prasība uzticēt neatkarīgai iestādei funkcijas, kas nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļūšanu infrastruktūrai, kura paredzēta 6. panta 3. punkta pirmajā daļā, un uzdevumus, kas noteikti 7. panta 2. punkta pirmajā daļā, ciktāl minētie panti uzliek dalībvalstīm pienākumu izveidot neatkarīgas iestādes, kuras pildītu minētajos pantos noteiktos uzdevumus.

2. Tomēr gadījumā, ja:

a) vairāk nekā viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas licencēts saskaņā ar Direktīvas 95/18/EK 4. pantu vai — Īrijas un Ziemeļīrijas gadījumā — dzelzceļa sabiedrība, kas tā licencēta citur, iesniedz oficiālu pieteikumu konkurences darbībai tādu dzelzceļa pakalpojumu jomā, kas saistīti ar dzelzceļa pakalpojumiem vir-

zienā uz Īriju, Ziemeļīriju vai Grieķiju vai no minētajām valstīm, vai to iekšienē, par šī izņēmuma turpmāko piemērošanu lemj saskaņā ar konsultatīvo procedūru, kas minēta 11.a panta 2. punktā; vai

b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus Īrijā, Ziemeļīrijā vai Grieķijā, iesniedz oficiālu pieteikumu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai virzienā uz citu dalībvalsti vai no tās, vai citas dalībvalsts teritorijā (Īrijas vai Apvienotās Karalistes attiecībā uz Ziemeļīriju, vai abu gadījumā, sniedzot pakalpojumus citā dalībvalstī ārpus to teritorijas), 1. punktā minēto izņēmumu nepiemēro.

Vienā gadā pēc a) apakšpunktā minētā lēmuma saņemšanas, kurš pieņemts saskaņā ar 11.a panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru, vai b) apakšpunktā minētā paziņojuma saņemšanas par oficiālo pieteikumu ieinteresētā dalībvalsts vai ieinteresētās dalībvalstis (Īrija, Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju vai Grieķija) pieņem tiesību aktus, kas vajadzīgi, lai īstenotu 1. punktā minētos pantus.

3. Izņēmumu, kas minēts 1. punktā, var atjaunot uz laikposmiem, kuru ilgums nepārsniedz piecus gadus. Vēlākais 12 mēnešus līdz izņēmuma termiņa beigām dalībvalsts, kurai izņēmums piešķirts, var griezties pie Komisijas ar lūgumu izņēmumu atjaunot. Jebkurš lūgums jāpamato. Komisija šo lūgumu izskata un pieņem lēmumu saskaņā ar konsultatīvo procedūru, kas minēta 11.a panta 2. punktā. Minēto konsultatīvo procedūru piemēro visiem lēmumiem, kas attiecas uz lūgumu.

Pieņemot lēmumu, Komisija ņem vērā visas tendences ģeopolitiskajā stāvoklī un dzelzceļa tirgus attīstību dalībvalstī, kas lūdz atjaunot izņēmumu, kā arī virzienā no šīs valsts un uz to.

4. Luksemburgai, kas ir dalībvalsts ar relatīvi mazu dzelzceļa tīklu, līdz 2004. gada 31. augustam nav jāpiemēro prasība piešķirt neatkarīgai iestādei funkcijas, kuras nosaka taisnīgu un nediskriminējošu piekļūšanu infrastruktūrai, kā paredzēts 6. panta 3. punkta pirmajā daļā, ciktāl ar to dalībvalstīm uzliek pienākumu izveidot neatkarīgas iestādes, kas pilda minētajā pantā noteiktos uzdevumus.”

2. pants

Dalībvalstis pieņem normatīvus un administratīvus aktus, kas vajadzīgi, lai līdz 2003. gada 15. martam izpildītu šo direktīvu. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Kopienų Oficiālajā Vēstnesī.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2001. gada 26. februārī

Eiropas Parlamenta vārdā —  
priekšsēdētājs  
N. FONTAINE

Padomes vārdā —  
priekšsēdētājs  
A. LINDH

## I PIELIKUMS

## OSTAS

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	Visas ostas, kas ir savienotas ar dzelzceļu
Barcelona	Savona	
Bilbao	Taranto	
	Trieste	
	Venezia	



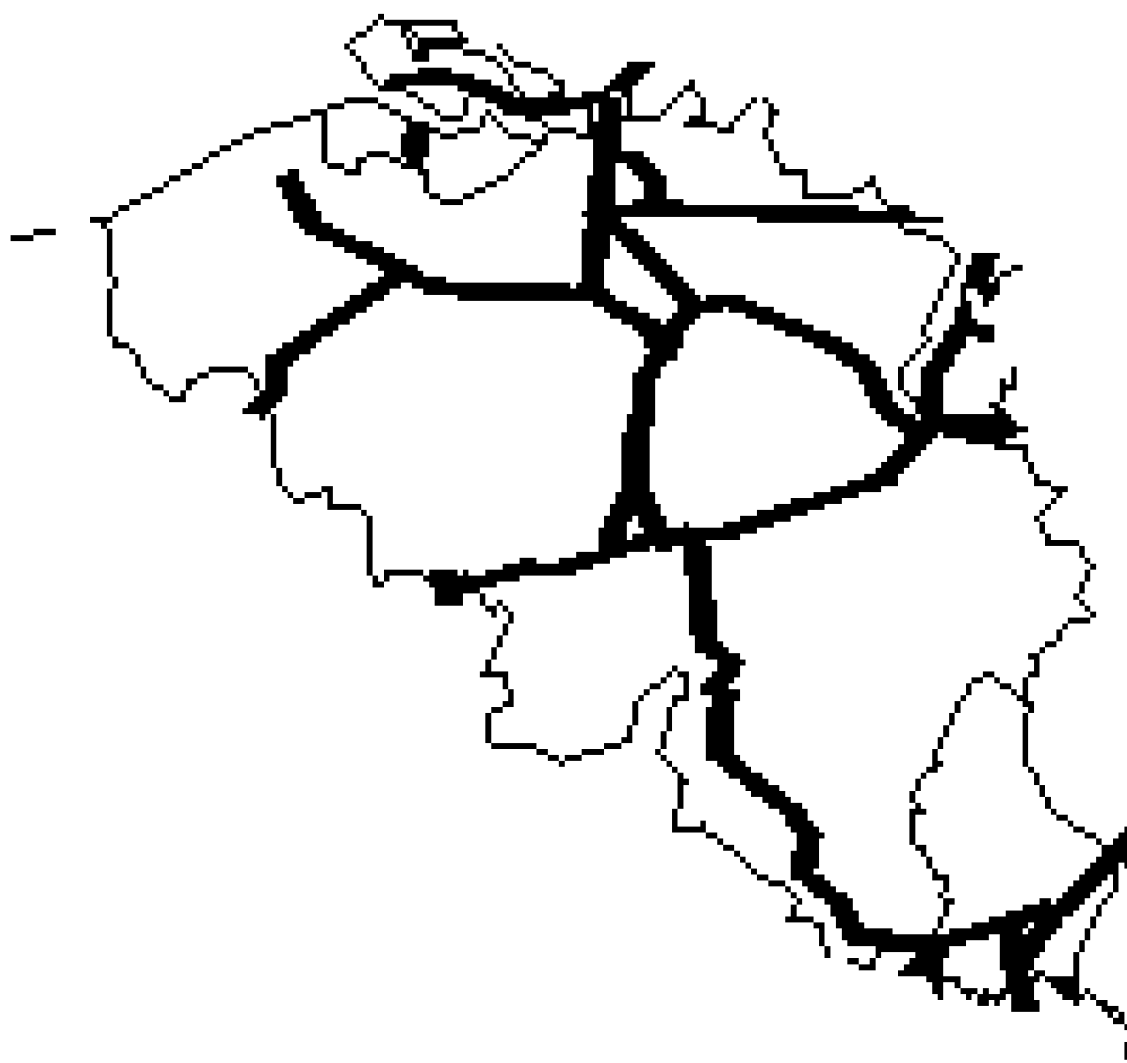


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF  
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG  
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/EOK  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC  
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG  
RTTFM Art. 10a (1) a,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





BELGIQUE/BELGIË



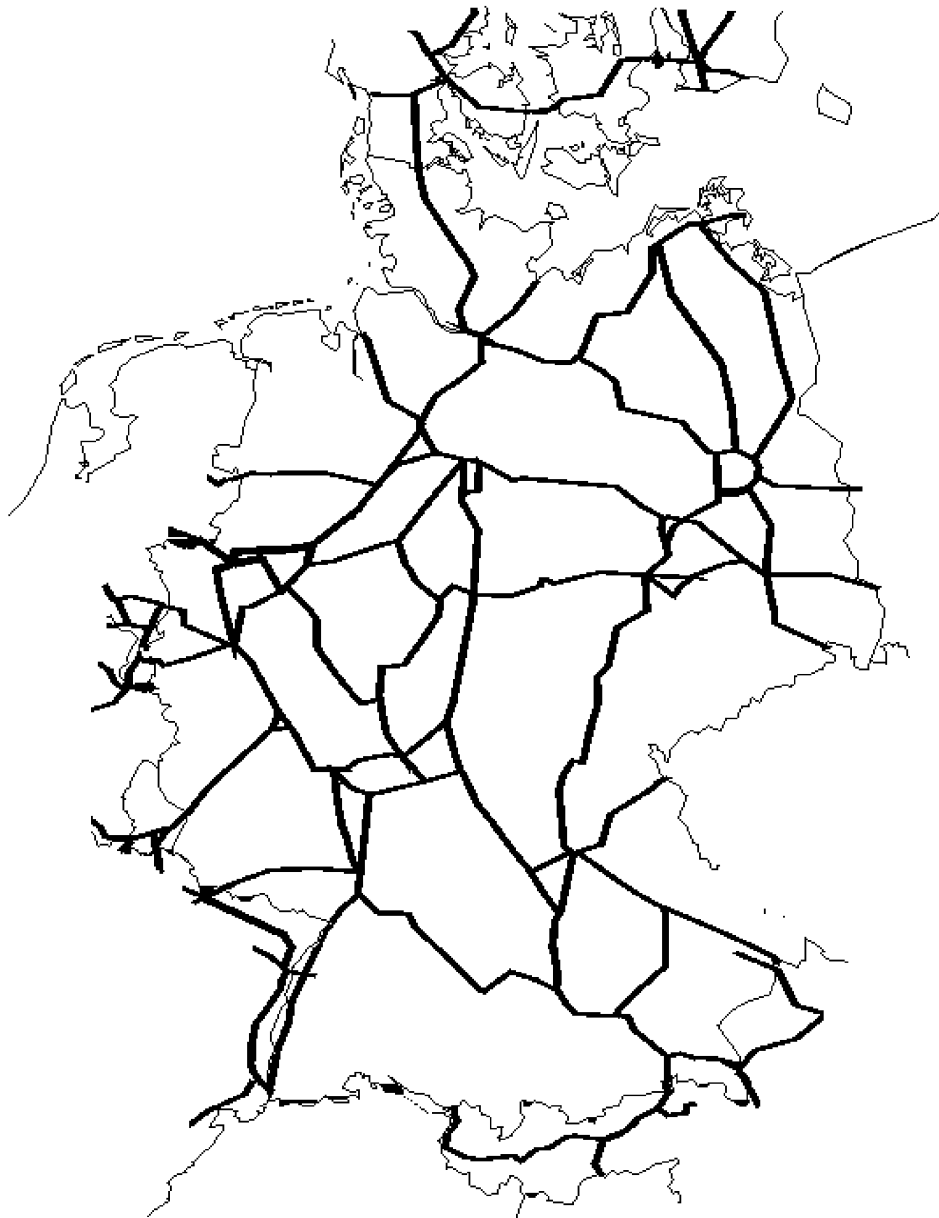


DANMARK





DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ



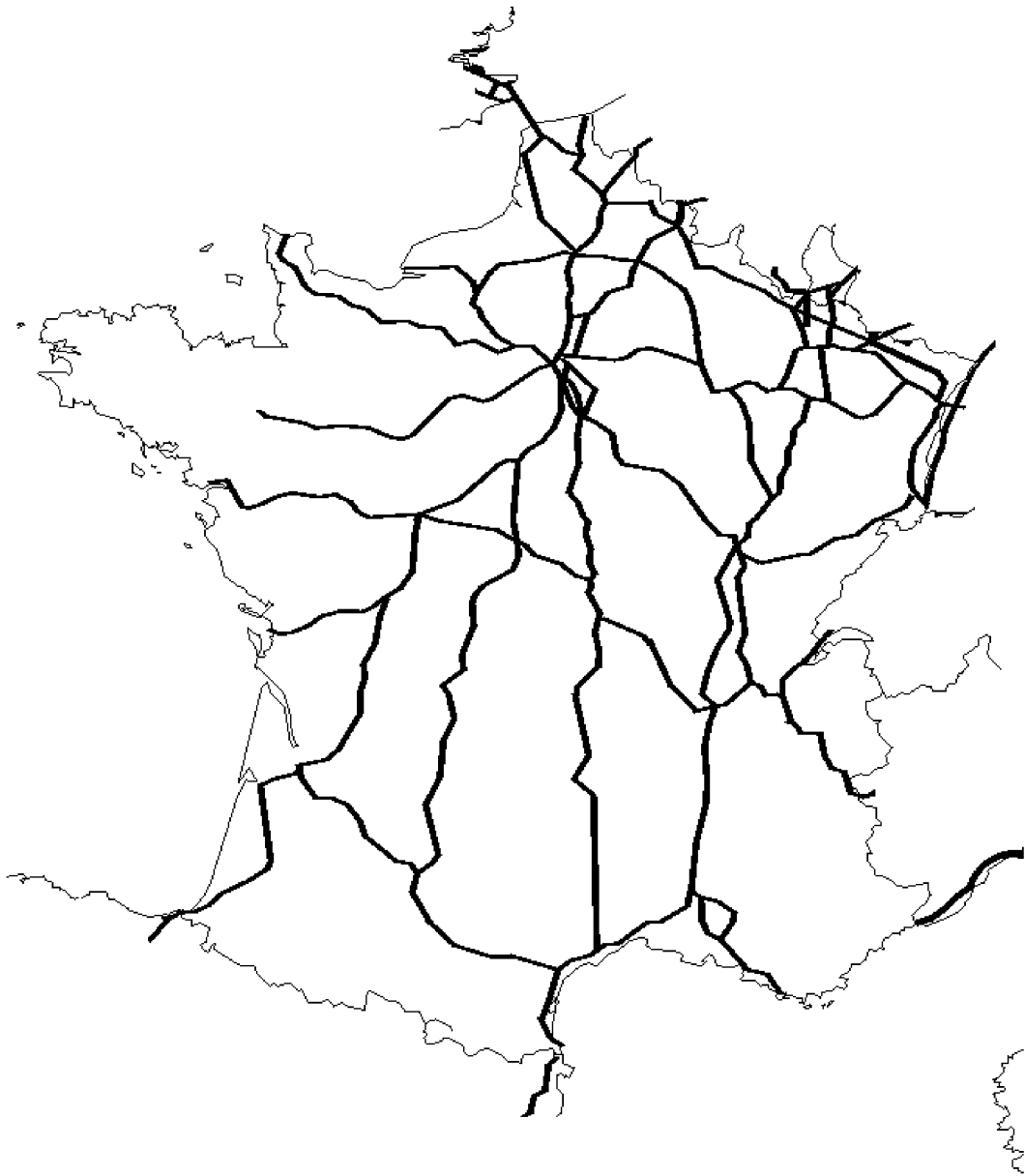


ESPAÑA





FRANCE





# IRELAND





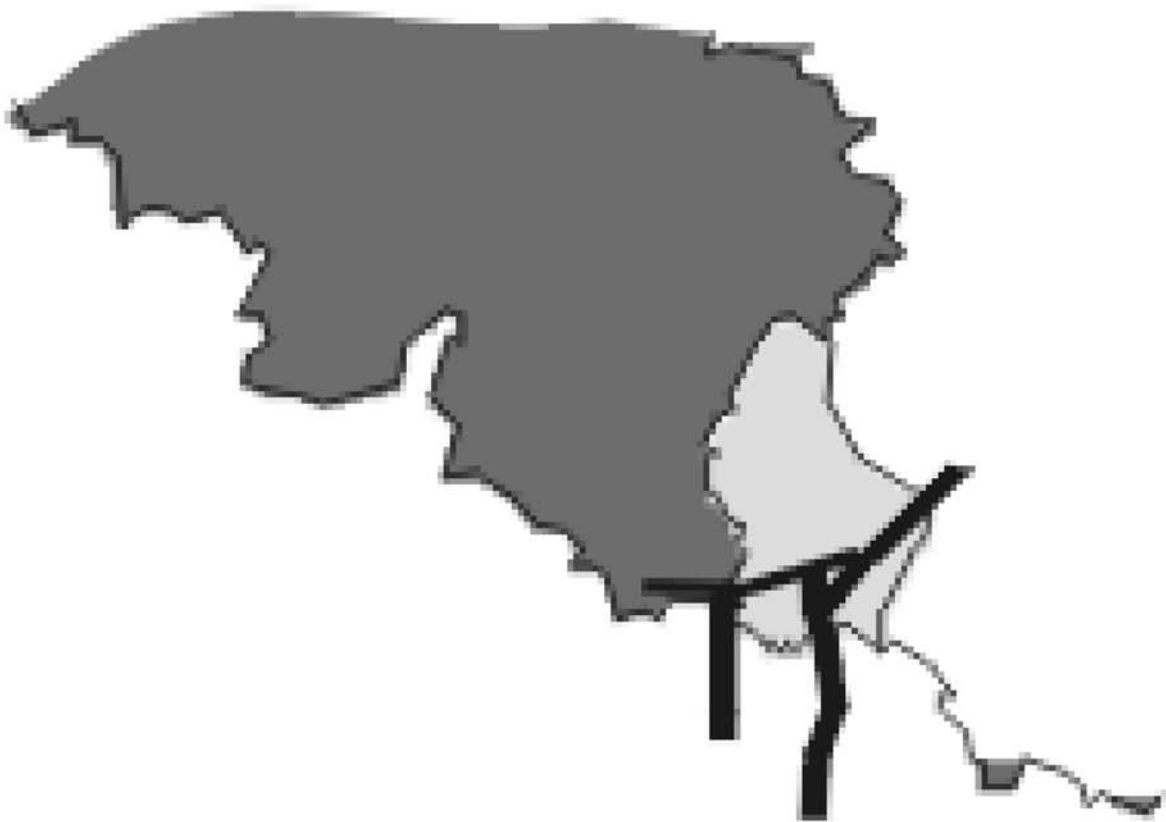


ITALIA





LUXEMBOURG



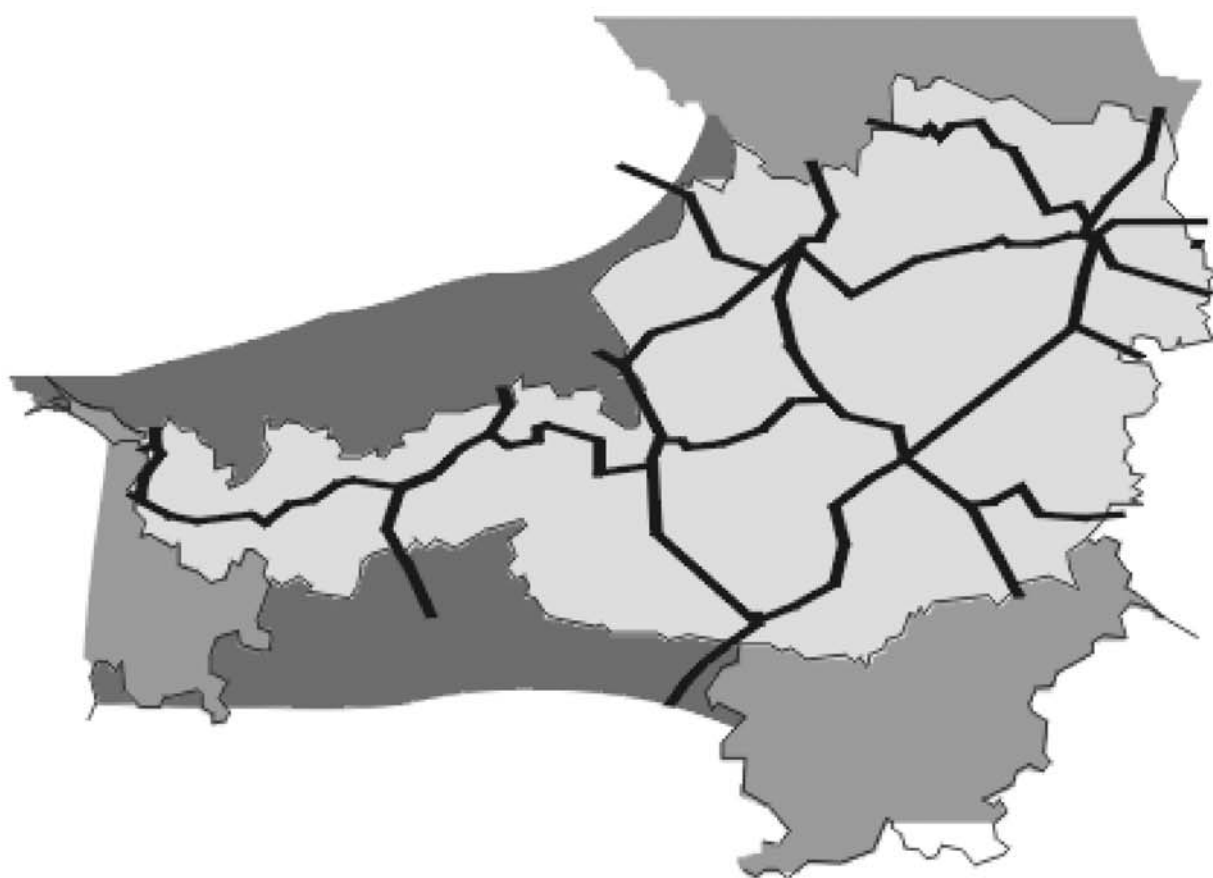


NEDERLAND



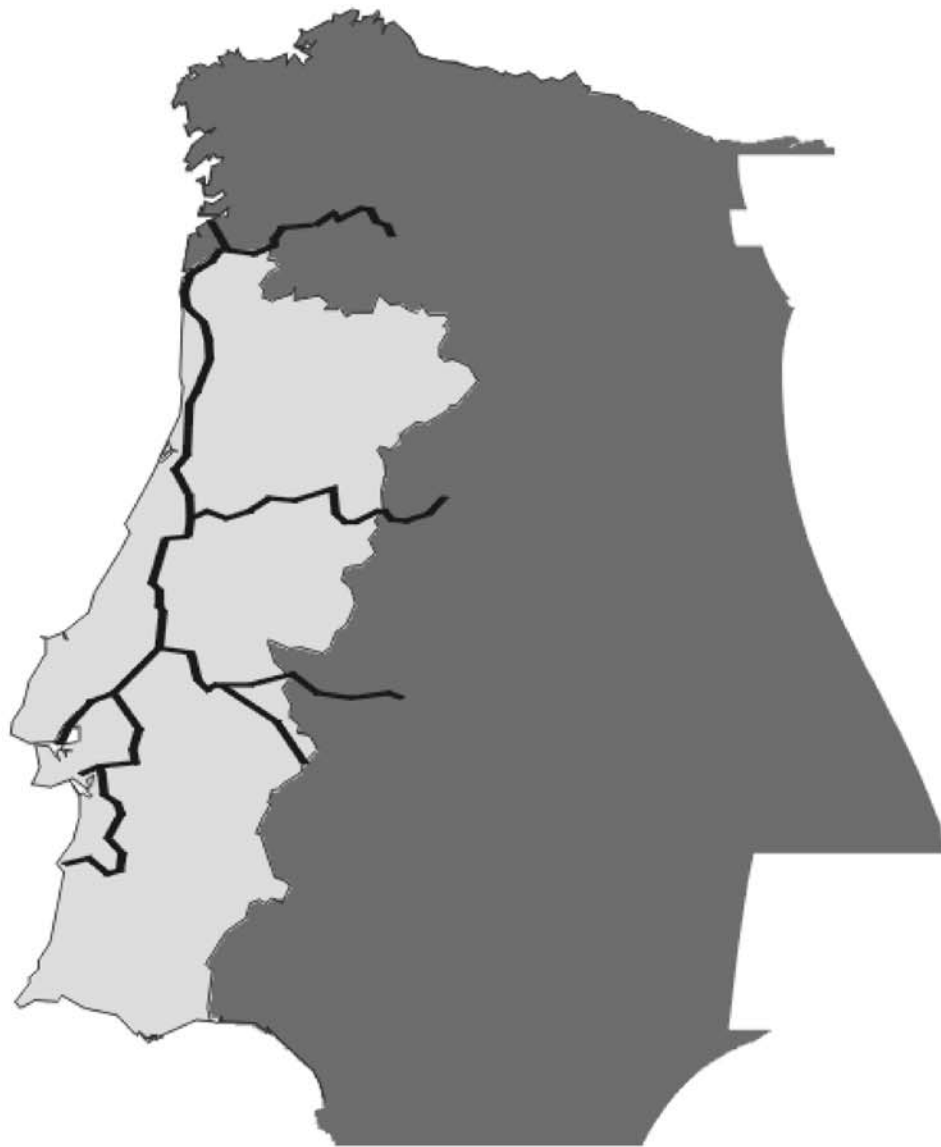


ÖSTERREICH



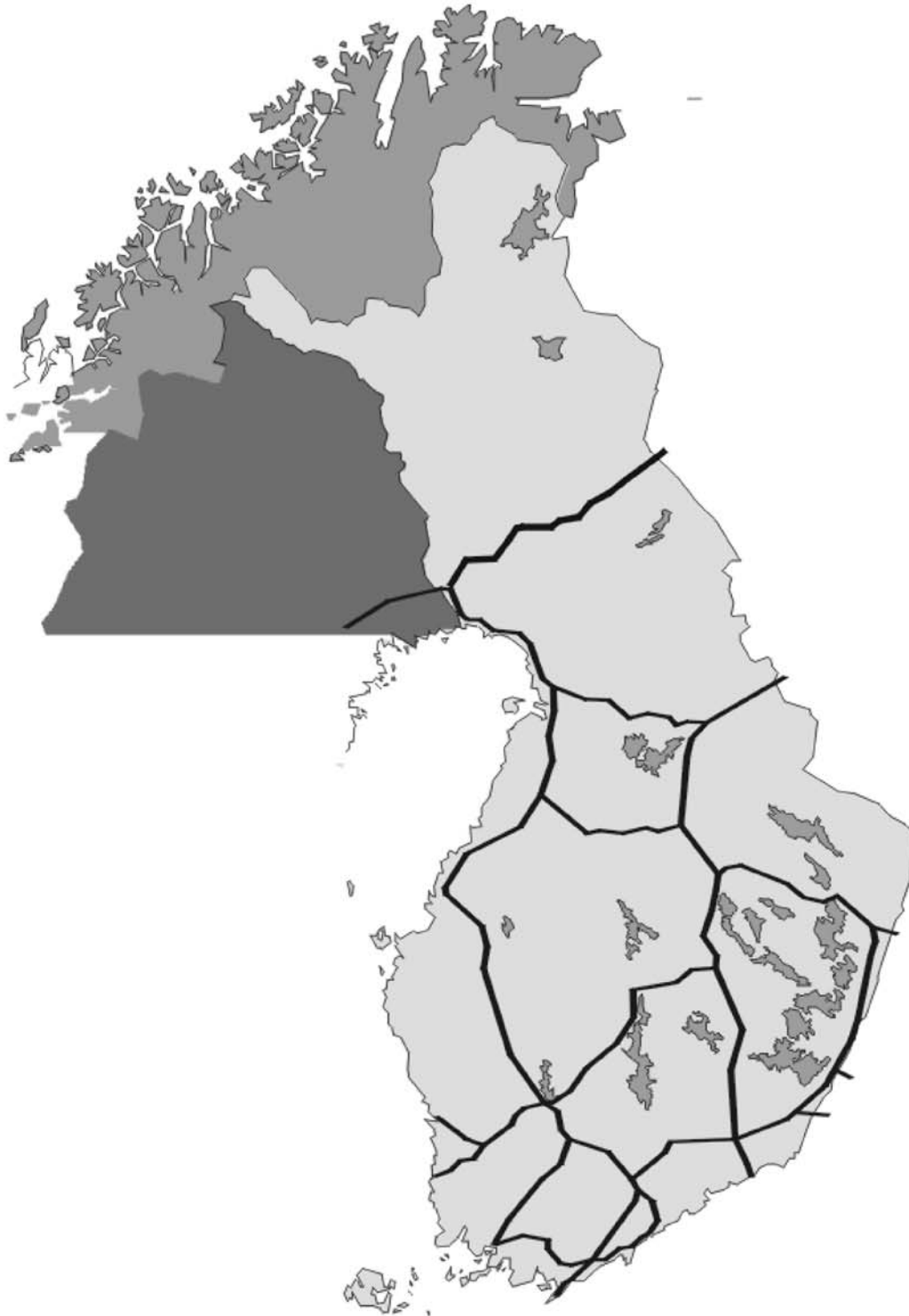


PORTUGAL



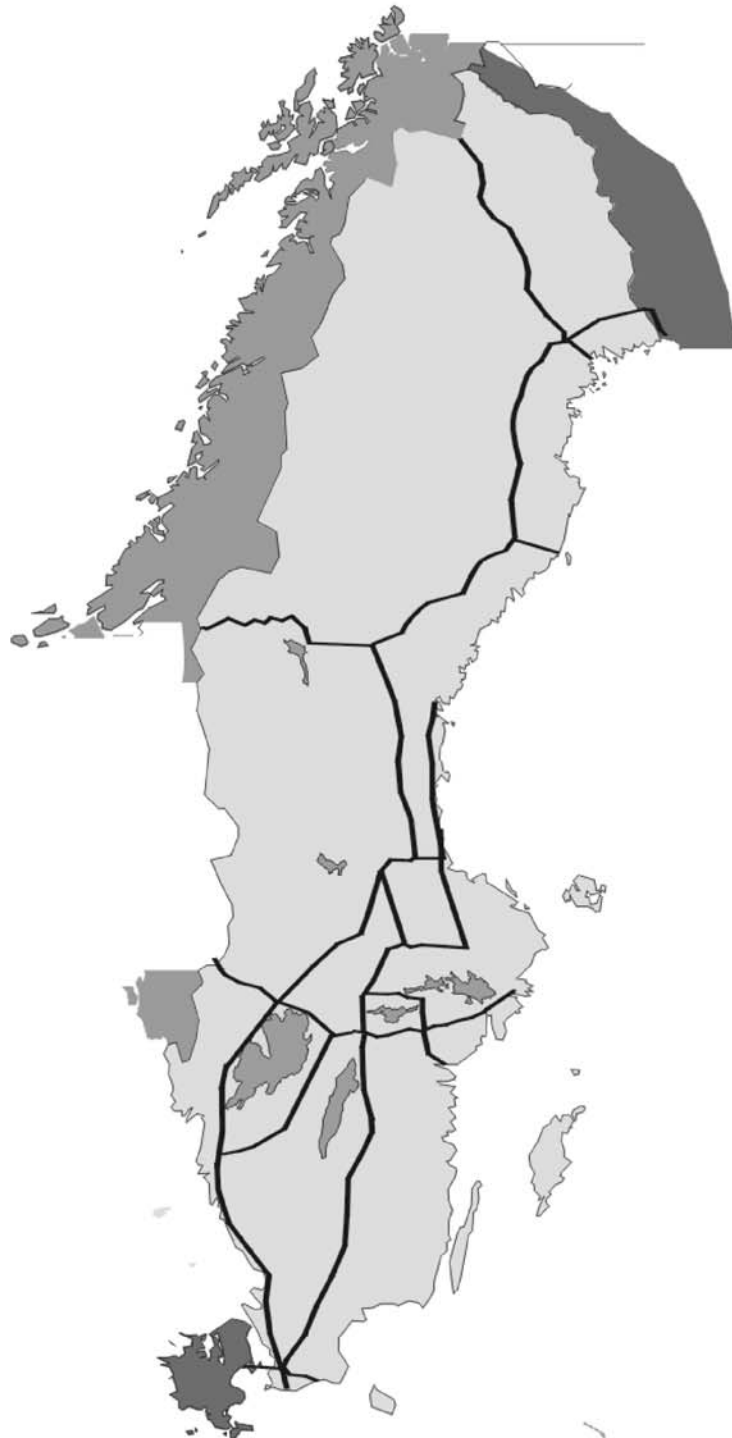


SUOMI/FINLAND



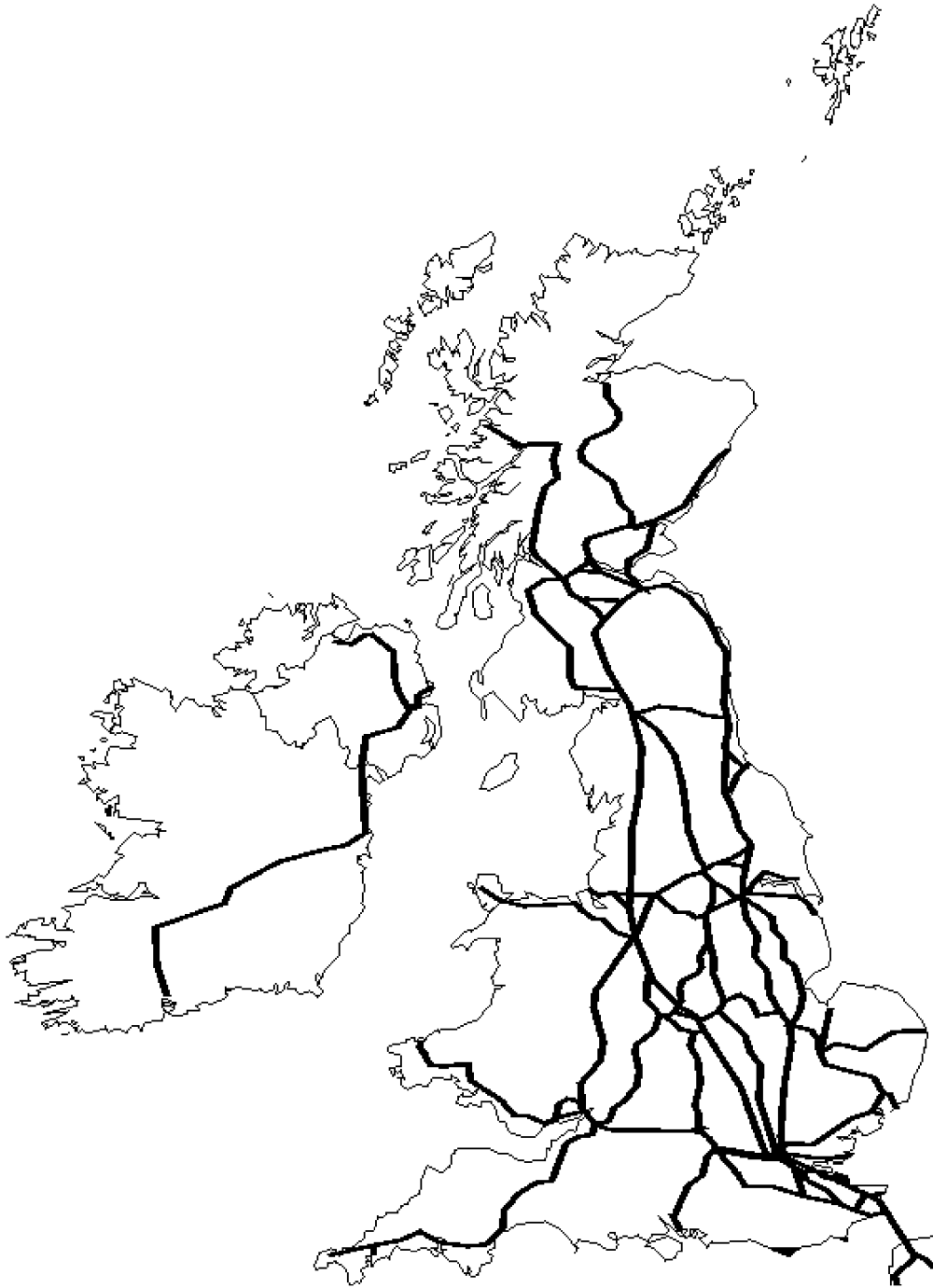


SVERIGE





# UNITED KINGDOM





*II PIELIKUMS*

Direktīvas 6. panta 3. punktā minēto galveno funkciju saraksts:

- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanas sagatavošana un ar to saistīto lēmumu pieņemšana, tostarp atsevišķu licenču piešķiršana,
  - to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz sliežu ceļu piešķirumu, ieskaitot pieejamības definīciju un vērtējumu, kā arī atsevišķu sliežu ceļu piešķirumu,
  - to lēmumu pieņemšana, kas attiecas uz infrastruktūras maksām,
  - tās publisko pakalpojumu saistību izpildes uzraudzība, ko prasa sakarā ar dažu pakalpojumu sniegšanu.
-