

32001L0012

15.3.2001

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 75/1

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2001/12/ES

z 26. februára 2001,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc spoločenstva

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 71,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽³⁾,konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 ⁽⁴⁾ zmluvy na základe spoločného textu schváleného 22. novembra 2000 Zmierovacím výborom,

keďže:

(1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva ⁽⁵⁾ by sa mala zmeniť tak, aby sa v záujme dosiahnutia jej cieľov, zohľadnili skúsenosti s jej vykonávaním a vývojom v železničnom sektore od jej prijatia;

(2) oddelením niektorých základných funkcií a/alebo zriadením železničného regulátora plniaceho kontrolné a vykonávacie funkcie, ako aj oddelením účtov ziskov a strát a súvah, by sa mal zaručiť spravodlivý a nediskriminačný prístup k infraštruktúre;

(3) spravodlivý a nediskriminačný prístup k infraštruktúre by sa mal zaručiť tiež oddelením funkcií vzťahujúcich sa k bezpečnosti a/alebo zriadením železničného regulátora plniaceho kontrolné a implementačné funkcie. V niektorých prípadoch môžu byť železničné podniky nediskriminačným spôsobom zapojené do presadzovania a monitorovania bezpečnostných noriem;

(4) rozšírenie prístupových práv, podobne ako u ostatných druhov dopravy, by malo prebiehať v spojení s paralelnou implementáciou nevyhnutných sprievodných harmonizačných opatrení;

(5) v súlade s cieľom dokončenia vnútorného trhu, na ktorom budú môcť poskytovať služby všetky licencované železničné podniky spĺňajúce bezpečnostné požiadavky, by prístupové práva na prechodné obdobia až do siedmich rokov, mali byť rozšírené pre licencované železničné podniky medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy na definovanej sieti nazvanej transeurópska sieť železničnej nákladnej dopravy vrátane prístupu k hlavným terminálom a prístavom a poskytovaniu služieb; po tomto prechodnom období by transeurópska sieť nákladnej železničnej dopravy mala pokrývať celú európsku železničnú sieť a železničným podnikom by mali byť udelené prístupové práva k tejto sieti pre medzinárodnú nákladnú dopravu;

(6) prístupové práva majú, bez ohľadu na druh prevádzky, zaručené licencované železničné podniky, ktoré spĺňajú bezpečnostné požiadavky a ktoré chcú takýto prístup;

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 321, 20.10.1998, s. 6, a Ú. v. ES C 116 E, 26.4.2000, s. 21.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ Ú. v. ES C 57, 29.2.2000, s. 40.

⁽⁴⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 10. marca 1999 (Ú. v. ES C 175, 21.6.1999, s. 115), potvrdené 16. septembra 1999 (Ú. v. ES C 54, 25.2.2000, s. 56), spoločné stanovisko Rady z 28. marca 2000 (Ú. v. ES C 288, 11.10.2000, s. 1) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 5. júla 2000 (zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku). Rozhodnutie Európskeho parlamentu z 1. februára 2001 a rozhodnutie Rady z 20. decembra 2000.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

(7) členským štátom je naďalej ponechaná voľnosť pri udeľovaní prístupových práv, ktoré sú širšie pre medzinárodné zoskupenia prevádzkujúce medzinárodnú dopravu a železničné podniky prevádzkujúce medzinárodnú nákladnú dopravu na transeurópskej sieti železničnej nákladnej dopravy, než pre železničné podniky prevádzkujúce medzinárodnú kombinovanú dopravu; využitie týchto širších prístupových práv sa môže obmedziť na železničné podniky členských štátov, v ktorých sú udeľo-

- vané prístupové práva podobného charakteru za predpokladu, že toto obmedzenie je kompatibilné so zmluvou;
- (8) v záujme podpory efektívneho prevádzkovania infraštruktúry vo verejnom záujme, by manažéri infraštruktúry mali mať štatút subjektu nezávislého na štáte, a slobodu pri riadení svojich vnútorných záležitostí, pričom členské štáty by mali prijať opatrenia potrebné na rozvoj a bezpečné používanie železničnej infraštruktúry;
- (9) v záujme podpory efektívnej prevádzky osobnej a nákladnej dopravy a v záujme zabezpečenia transparentnosti ich financií vrátane všetkých finančných kompenzácií alebo pomoci štátu, je potrebné oddeliť účty osobnej a nákladnej dopravy;
- (10) je potrebné zaviesť niekoľko opatrení, aby sa zlepšilo monitorovanie rozvoja železničnej dopravy a vývoja trhu, zhodnotil vplyv prijatých opatrení a analyzoval dopad plánovaných opatrení Komisie;
- (11) mali by sa zriadiť orgány s dostatočným stupňom nezávislosti, ktoré by regulovali súťaž na trhu železničnej dopravy tam, kde nie sú žiadne subjekty vykonávajúce uvedenú funkciu;
- (12) Komisia by mala podať správu o vykonávaní tejto smernice a predložiť príslušné návrhy;
- (13) opatrenia potrebné na implementáciu tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999 stanovujúcim postupy pre výkon implementačných právomocí zverených Komisii ⁽¹⁾;
- (14) aby sa zohľadnila zvláštna geopolitická a geografická situácia niektorých členských štátov, ako aj špecifická organizácia železničnej dopravy v rôznych členských štátoch pri súčasnom zabezpečení integrity vnútorného trhu, sú potrebné špecifické opatrenia;
- (15) v súlade s princípom subsidiarity a proporcionality stanovenými v článku 5 zmluvy, nemôžu byť ciele tejto smernice, ktorými je rozvoj železníc spoločnosti, dostatočne dosiahnuť členskými štátmi vzhľadom k požiadavke zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné podmienky prístupu k infraštruktúre, ako aj zohľadnenia jednoznačne medzinárodného rozmeru prevádzky významných prvkov železničných sietí, a preto, vzhľadom k potrebe koordinácie opatrení presahujúcich národný rámec, môžu sa ciele lepšie dosiahnuť na úrovni spoločnosti; táto smernica nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnuté na dosiahnutie týchto cieľov;
- (16) smernica 91/440/EHS by sa mala príslušne zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 91/440/EHS sa týmto mení a dopĺňa takto:

- 1) názov oddielu 1 sa nahrádza takto: „Rozsah pôsobnosti a definície“;
- 2) článok 1 sa zrušuje;
- 3) článok 2 sa dopĺňa o nasledovný odsek:

„3. Táto smernica, s výnimkou článkov 6 ods. 1, 10 a 10a, sa nevzťahuje na podniky, ktorých vlaková prevádzka sa obmedzuje výhradne na kyvadlovú prepravu cestných vozidiel cez tunel pod La Manšským prielivom.“;

- 4) článok 3 sa dopĺňa takto:

a) prvá a druhá zarážka sa nahrádzajú takto:

— „železničný podnik“ znamená každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, licencovaný podľa platných právnych predpisov spoločnosti, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;

— „manažér infraštruktúry“ znamená každý orgán alebo podnik, zodpovedný najmä za zriadenie a udržiavanie železničnej infraštruktúry. To môže zahŕňať aj prevádzkovanie systémov riadenia a bezpečnosti. Funkciu manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky“;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

b) za štvrtú zarážku sa vkladá nasledovná zarážka:

„— ‚medzinárodná nákladná doprava‘ znamená dopravné služby, pri ktorých vlak prekróči aspoň jednu hranicu členského štátu; vlak môže byť doplnený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôzne miesta pôvodu alebo určenia za predpokladu, že všetky vagóny prekróčia aspoň jednu hranicu“;

5) názov oddielu II sa nahrádza takto: „Nezávislosť riadenia“;

6) Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

1. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby železničné podniky mali pokiaľ ide o vedenie, správu a vnútornú správu správnych, hospodárskych a účtovných záležitostí štatút nezávislosti, v súlade s ktorým disponujú najmä s majetkom, rozpočtom a účtovníctvom oddelenými od štátu.

2. Pri rešpektovaní rámcových a špecifických pravidiel pre stanovenie poplatkov a pre pridelovanie infraštruktúry stanovených členskými štátmi, zodpovedá manažér infraštruktúry za vlastné vedenie, správu a vnútornú kontrolu;“

7) Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

1. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie vedenia a zverejňovania oddelených účtov zisku a strát ako aj súvah oddelene za poskytovanie dopravných služieb železničnými podnikmi na jednej strane, a na strane druhej za činnosti pri prevádzke železničnej infraštruktúry. Prevod verejných prostriedkov z jedného úseku do druhého nie je povolený.

Účty týchto dvoch oblastí aktivít sa vedú tak, aby rešpektovali tento zákaz.

2. Členské štáty môžu okrem toho stanoviť, že sa obe tieto úseky činností budú vykonávať v organizačne oddelených divíziách v rámci toho istého podniku, alebo že vedenie infraštruktúry prevezme samostatný subjekt.

3. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na to, aby zabezpečili, že funkcie, od ktorých závisí nestranný

a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, uvedené v prílohe II, budú zverené orgánom alebo podnikom, ktoré samy neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Bez ohľadu na organizačné štruktúry, musí byť tento cieľ preukázateľne dosiahnutý.

Členské štáty však môžu poveriť železničné podniky alebo iné subjekty vyberaním poplatkov a preniesť na nich zodpovednosť za správu železničnej infraštruktúry vrátane investovania, údržby a financovania.

4. Na uplatňovanie odseku 3 sa vzťahujú ustanovenia článku 10b o správe Komisie, ktorá má byť predložená do 15. marca 2006.“;

8) Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

1. Členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia potrebné pre rozvoj železničnej infraštruktúry štátu, v prípade potreby s prihliadnutím k všeobecným potrebám spoločenstva.

2. Členské štáty zabezpečia, aby boli stanovené bezpečnostné normy a predpisy, príslušná certifikácia vozového parku a železničných podnikov a vyšetrovanie nehôd. Aby bol zaručený nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, tieto úlohy zabezpečia orgány alebo podniky, ktoré samotné neposkytujú železničné dopravné služby a sú nezávislé na orgánoch alebo podnikoch, ktoré poskytujú železničné dopravné služby.

Železničné podniky sú povinné uplatňovať tieto bezpečnostné normy a predpisy. Pokiaľ členské štáty nezveria právomoci a kontrolné funkcie nezávislým orgánom, môžu od železničných podnikov požadovať alebo im umožniť, aby sa zapojili do presadzovania a kontrolovania bezpečnostných noriem a predpisov za predpokladu záruky nestranného a nediskriminačného výkonu týchto funkcií.

3. Členské štáty môžu manažérovi infraštruktúry, so zreteľom na články 73, 87 a 88 zmluvy, pridať finančné prostriedky, ktoré sú v primeranom pomere k úlohám, rozsahu a finančným požiadavkám, najmä na financovanie nových investícií.

4. V rámci všeobecnej politiky stanovenej štátom vypracuje manažér infraštruktúry podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán je určený na optimálne a efektívne využívanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov.“;

9) Článok 9ods. 3 sa nahrádza takto:

„3. Pomoc poskytovaná členskými štátmi na splatenie dlhov uvedených v tomto článku, sa udelí v súlade s článkami 73, 87 a 88 zmluvy.“;

10) V článku 9 sa dopĺňa nasledovný odsek:

„4. V prípade železničných podnikov sú výkazy ziskov a strát a súvaha alebo ročný výkaz aktív a pasív vedené a zverejňované za časť podnikania týkajúcu sa poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy. Finančné prostriedky týkajúce sa zabezpečovania služieb osobnej dopravy poskytovaných ako verejné služby, sa vykazujú samostatne v príslušných účtoch a nesmú sa prevádzkať na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb, alebo akéhokoľvek iného podnikania.“;

11) Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

1. Medzinárodným zoskupeniam sa udelia prístupové a tranzitné práva v tých členských štátoch, v ktorých sú usadené železničné podniky tvoriace ich súčasť, ako aj tranzitné práva v ostatných členských štátoch, na realizáciu medzinárodných dopravných služieb medzi členskými štátmi, v ktorých sú usadené železničné podniky tvoriace súčasť uvedených zoskupení.

2. Železničným podnikom podľa článku 2 sa s cieľom prevádzkovania medzinárodnej kombinovanej nákladnej dopravy udelí za rovnakých podmienok právo prístupu k infraštruktúre iných členských štátov.

3. Železničným podnikom podľa článku 2 sa s cieľom prevádzkovania medzinárodnej nákladnej dopravy udelí bez ohľadu na druh prevádzky za rovnoprávných podmienok, požadovaný prístup k transeurópskej sieti železničnej nákladnej dopravy definovanej v článku 10a a v prílohe I, a po 15. marci 2008 k celej železničnej sieti.

4. Na žiadosť členského štátu alebo z vlastného podnetu, Komisia v špecifických prípadoch preverí uplatňovanie a vynuovenie tohto článku a do dvoch mesiacov od prijatia takej žiadosti a po porade s výborom uvedeným v článku 11a ods. 2 rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.

Bez toho, aby bol dotknutý článku 226 zmluvy, každý členský štát sa môže v priebehu jedného mesiaca obrátiť s rozhodnutím Komisie na Radu. Rada môže kvalifikovanou väčšinou do jedného mesiaca vo výnimočných prípadoch prijať odlišné rozhodnutie.

5. Každý železničný podnik poskytujúci železničné dopravné služby podľa odsekov 1, 2 a 3, uzavrie na základe verejného alebo súkromného práva s manažermi používanej železničnej infraštruktúry potrebné správne, technické a finančné dohody z hľadiska regulácie prepravy a bezpečnostných problémov týkajúcich uvedenej dopravy. Podmienky týchto dohôd musia byť nediskriminačné a prípadne v súlade s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberania poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii⁽¹⁾.

6. Prístup k trati a poskytovanie služieb spojených so železničnými činnosťami uvedenými v odsekoch 1, 2 a 3 v termináloch a prístavoch, slúžiacich alebo potenciálne slúžiacich viac než jednému konečnému spotrebiteľovi, sa nediskriminačným spôsobom zabezpečí pre všetky železničné podniky a požiadavky železničných podnikov môžu byť predmetom obmedzenia len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy.

7. Bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy spoločenstva a vnútroštátne právne predpisy týkajúce sa politiky hospodárskej a inštitúcií zodpovedných v tejto oblasti, regulačný orgán zriadený podľa článku 30 smernice 2000/14/ES, alebo akýkoľvek iný subjekt s rovnakým stupňom nezávislosti, monitoruje hospodársku súťaž na železničných dopravných trhoch vrátane trhu železničnej nákladnej dopravy.

Tento orgán sa zriadi v súlade s článkom 30 ods. 1 uvedenej smernice. Každý žiadateľ alebo zainteresovaná strana môže vzniesť sťažnosť na tento orgán, ak si myslí, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, bol predmetom diskriminácie alebo bol akýmkoľvek spôsobom poškodený. Regulačný orgán na základe sťažnosti a prípadne z vlastného podnetu rozhodne pri najbližšej príležitosti o vhodných opatreniach určených na nápravu nežiaduceho vývoja na týchto trhoch. Aby sa zabezpečila nevyhnutná možnosť právnej kontroly a potrebná spolupráca medzi regulačnými orgánmi jednotlivých štátov, sa použije v tejto súvislosti článok 30 ods. 6 a článok 31 uvedenej smernice.

8. V súlade s článkom 14, ktorý predpokladá vypracovanie a predloženie správy o vykonávaní tejto smernice, doplnenej príslušnými návrhmi ďalších opatrení spoločenstva pre rozvoj železničného trhu a príslušného právneho rámca, a v každom prípade za sedem rokov po 15. marci 2008 by transeurópska sieť železničnej nákladnej dopravy definovaná v článku 10a a prílohe I, poskytujúca prístup pre medzinárodnú nákladnú dopravu železničnými podnikmi, definovanými v článku 3, mala byť rozšírená tak, že bude zahrňovať celú európsku železničnú sieť. Železničné

(¹) Pozri stranu 29 tohto Úradného vestníka.

podniky majú zaručené právo prístupu a tranzitu pre medzinárodnú nákladnú dopravu na celej sieti za spravodlivých podmienok.“

12) v časti V „Prístup k železničnej infraštruktúre“ sa dopĺňa nasledovný článok:

„Článok 10a

1. Transeurópska sieť železničnej nákladnej dopravy sa skladá z nasledovných prvkov:

- a) železničné trate uvedené na mapách v prílohe,
- b) prípadne obchádzkové trate, najmä okolo preťaženej infraštruktúry v zmysle smernice 2000/14/ES; keď sa ponúkajú takéto trate, musí byť podľa možnosti zaručený celkový čas cesty,
- c) traťový prístup k terminálom slúžiacim alebo potenciálne slúžiacim viac než jednému konečnému spotrebiteľovi a k iným miestam a zariadeniam vrátane privádzačov a odvádzačov,
- d) traťový prístup k prístavom a z prístavov uvedených v prílohe I vrátane privádzačov a odvádzačov.

2. Privádzače a odvádzače uvedené v odsekoch 1 písm. c) a d) zahŕňajú na začiatku alebo konci cesty 50 km alebo 20 % dĺžky cesty na železničných tratiach uvedených v odseku 1 písm. a) podľa toho, ktorá vzdialenosť je väčšia.

Belgicko a Luxembursko, ako členské štáty s relatívne malou alebo koncentrovanou sieťou, môžu obmedziť dĺžku privádzačov a odvádzačov v prvom roku po 15. marci 2003 minimálne na 20 km a do konca druhého roku minimálne na 40 km.“;

13) za časť V „Prístup k železničnej infraštruktúre“ sa dopĺňa nasledovná časť:

„Časť Va

Monitorovacie úlohy Komisie

Článok 10b

1. Komisia vypracuje najneskôr do 15. septembra 2001 potrebné mechanizmy na monitorovanie technických a ekonomických podmienok a vývoja trhu európskej železničnej dopravy. Komisia zabezpečí potrebné zdroje na účinné monitorovanie tohto sektoru.

2. V tejto súvislosti Komisia zapojí užšie do svojej práce zástupcov členských štátov a príslušných sektorov vrátane

užívateľov tak, aby mohli lepšie monitorovať vývoj železničného sektoru a vývoj trhu, posúdiť vplyv prijatých opatrení a analyzovať dopad opatrení plánovaných Komisiou.

3. Komisia monitoruje využívanie sietí a vývoj rámcových podmienok v železničnom sektore, najmä spolpláňovanie infraštruktúry, pridelovanie kapacity, bezpečnostné predpisy, udeľovanie licencií a stupeň dosiahnutej harmonizácie. Zabezpečí aktívnu spoluprácu medzi príslušnými regulačnými orgánmi členských štátov.

4. Komisia podá správu Európskemu parlamentu a Rade o:

- a) vývoji vnútorného trhu v železničnej doprave;
- b) rámcových podmienkach;
- c) stave transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy;
- d) využití prístupových práv;
- e) prekážkach na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy;
- f) obmedzeniach infraštruktúry;
- g) požiadavkách na právne predpisy.“

14) článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

1. Členské štáty sa môžu obrátiť na Komisiu s akoukoľvek otázkou týkajúcou sa vykonávania tejto smernice. Príslušné rozhodnutia sa prijímajú podľa regulačného postupu uvedeného v článku 11a ods. 2;

2. Zmeny a doplnky potrebné na prispôsobenie príloh sa prijímajú podľa regulačného postupu uvedeného v článku 11a ods. 3“;

15) vkladá sa nasledovný článok, ktorý znie:

„Článok 11a

1. Komisii pomáha výbor.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, použijú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na jeho článok 8.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, použijú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na jeho článok 8.

Obdobie stanovené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je vymedzené na tri mesiace.

4. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.“;

16) článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Komisia predloží do 15. marca 2005 Európskemu parlamentu, Hospodárskemu a sociálnemu výboru, Výboru regiónov a Rade správu o vykonávaní tejto smernice spolu s príslušnými návrhmi na pokračovanie činnosti spoločenstva zameraných na rozvoj trhu železničnej dopravy a právneho rámca, ktorý ho upravuje.“;

17) vkladá sa nasledovný článok, ktorý znie:

„Článok 14a

1. Na dobu piatich rokov počnúc 15. marcom 2003 tieto členské štáty:

- Írsko, ako členský štát nachádzajúci sa na ostrove so železničným spojením len s jedným iným štátom,
- Spojené kráľovstvo, v prípade Severného Írska, z rovnakého dôvodu,
- Grécko, ako členský štát, ktorý nemá priame železničné spojenie s iným členským štátom,

nemusia uplatňovať požiadavku týkajúcu sa poverenia nezávislého orgánu funkciami, zabezpečujúcimi nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa prvého pododseku článku 6 ods. 3, a úlohami stanovenými v prvom pododseku článku 7 ods. 2, pretože tieto články ukladajú členským štátom povinnosť zriadiť nezávislé orgány vykonávajúce funkcie stanovené v uvedených článkoch.

2. Avšak v prípade že:

- a) viac než jeden železničný podnik majúci licenciu v súlade s článkom 4 smernice 95/18/ES, alebo v prípade Írska a Severného Írska, železničná spoločnosť majúca licenciu kdekoľvek inde, predloží úradnú žiadosť o povolenie prevádzkovať železničné dopravné

služby v, do alebo z Írska, Severného Írska alebo Grécka, bude o ďalšom uplatňovaní tejto odchýlky rozhodnuté poradným postupom stanoveným v článku 11a ods. 2; alebo

- b) železničné podniky prevádzkujúce železničné dopravné služby v Írsku, Severnom Írsku alebo Grécku predložia úradnú žiadosť na prevádzkovanie železničných dopravných služieb na, do alebo z územia iného členského štátu (v prípade Írska alebo Spojeného kráľovstva vo vzťahu k Severnému Írsku, alebo oboch, iného členského štátu mimo ich územia), odchýlka uvedená v odseku 1 sa neuplatňuje.

Do jedného roka od doručenia rozhodnutia uvedeného pod písm. a) prijatého v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 11a ods. 2 alebo oznámenia úradnej žiadosti uvedenej pod písm. b), príslušný členský štát alebo štáty (Írsko alebo Spojené kráľovstvo vo vzťahu k Severnému Írsku, alebo Grécko) prijímú právne predpisy na vykonávanie článkov uvedených v odseku 1.

3. Odchýlka uvedená v odseku 1 sa môže predĺžiť na dobu maximálne piatich rokov. Najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím dátumu platnosti, môže členský štát používajúci túto odchýlku požiadať Komisiu o predĺženiej uplatňovania. Každá taká žiadosť musí byť zdôvodnená. Komisia posúdi takú žiadosť a prijme rozhodnutie v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 11a ods. 2 Uvedený poradný postup platí pre každé rozhodnutie týkajúce sa takejto žiadosti.

Pri prijímaní takeého rozhodnutia Komisia musí brať do úvahy vývoj geopolitickej situácie a vývoj železničnej dopravy v členskom štáte, do členského štátu a z členského štátu, ktorý požiadal o predĺženie odchýlky.

4. Luxembursko ako členský štát s relatívne malou železničnou sieťou, nemusí do 31. augusta 2004 uplatňovať požiadavku týkajúcu sa poverenia nezávislého orgánu funkciami, zabezpečujúcimi rovnoprávny a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa prvého pododseku článku 6 ods. 3, pokiaľ ako členský štát je podľa uvedeného článku povinný zriadiť nezávislé orgány vykonávajúce úlohy stanovené v tomto článku.“

Článok 2

Členské štáty prijímú po porade s Komisiou najneskôr do 15. marca 2003 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Keď členské štáty prijímú tieto opatrenia, tieto budú obsahovať odkaz na túto smernicu, alebo ich bude sprevádzať takýto odkaz pri ich úradnom uverejnení. Metodiku týchto odkazov ustanovia členské štáty.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom jej uverejnenia v Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.

Článok 4

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 26. februára 2001

Za Európsky parlament
predseda
N. FONTAINE

Za Radu
predseda
A. LINDH

PRÍLOHA I

PRÍSTAVY

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	Všetky přístavy spojené so železnici
Barcelona	Savona	
Bilbao	Taranto	
	Trieste	
	Venezia	

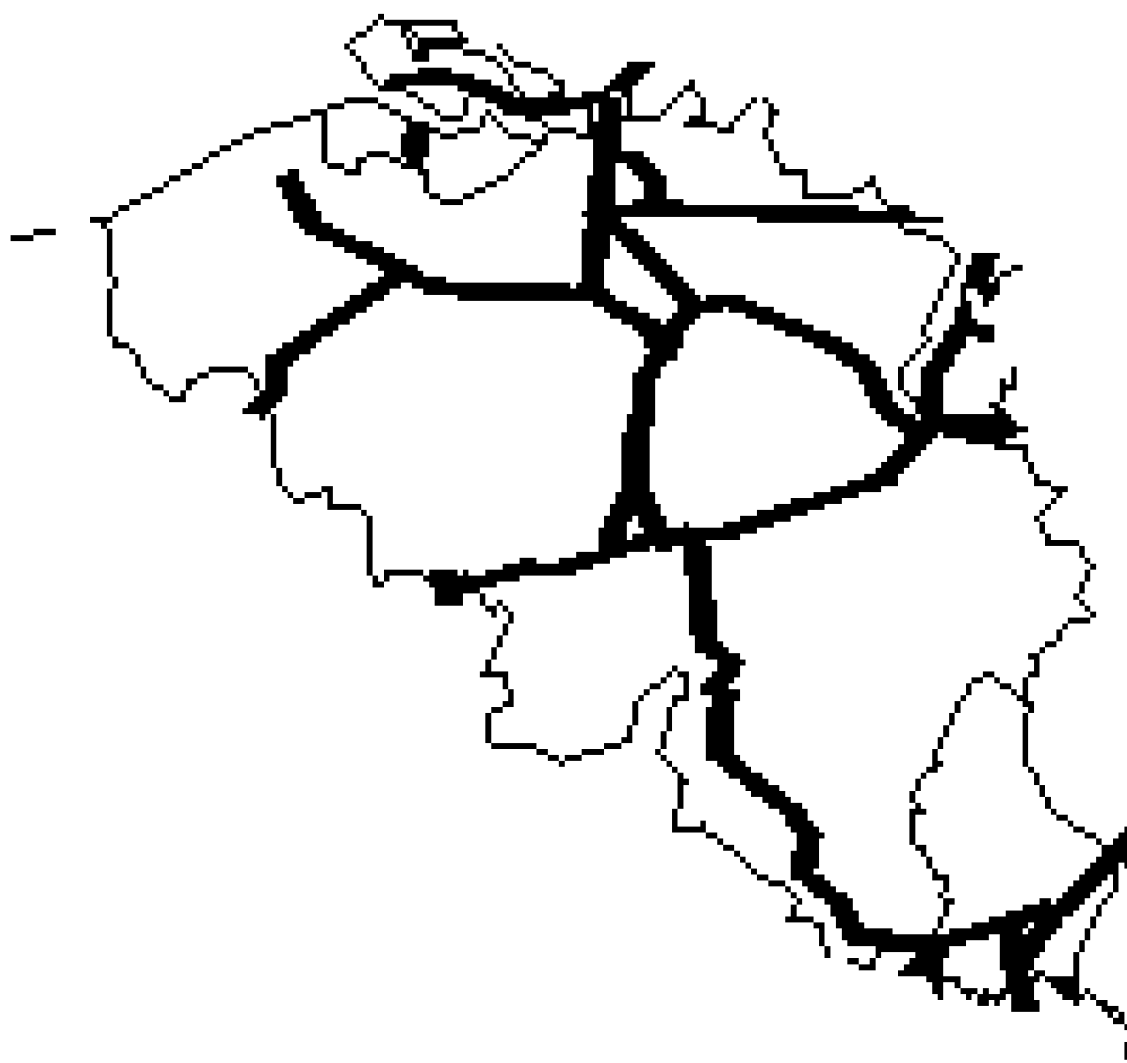


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/EOK
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN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





BELGIQUE/BELGIË



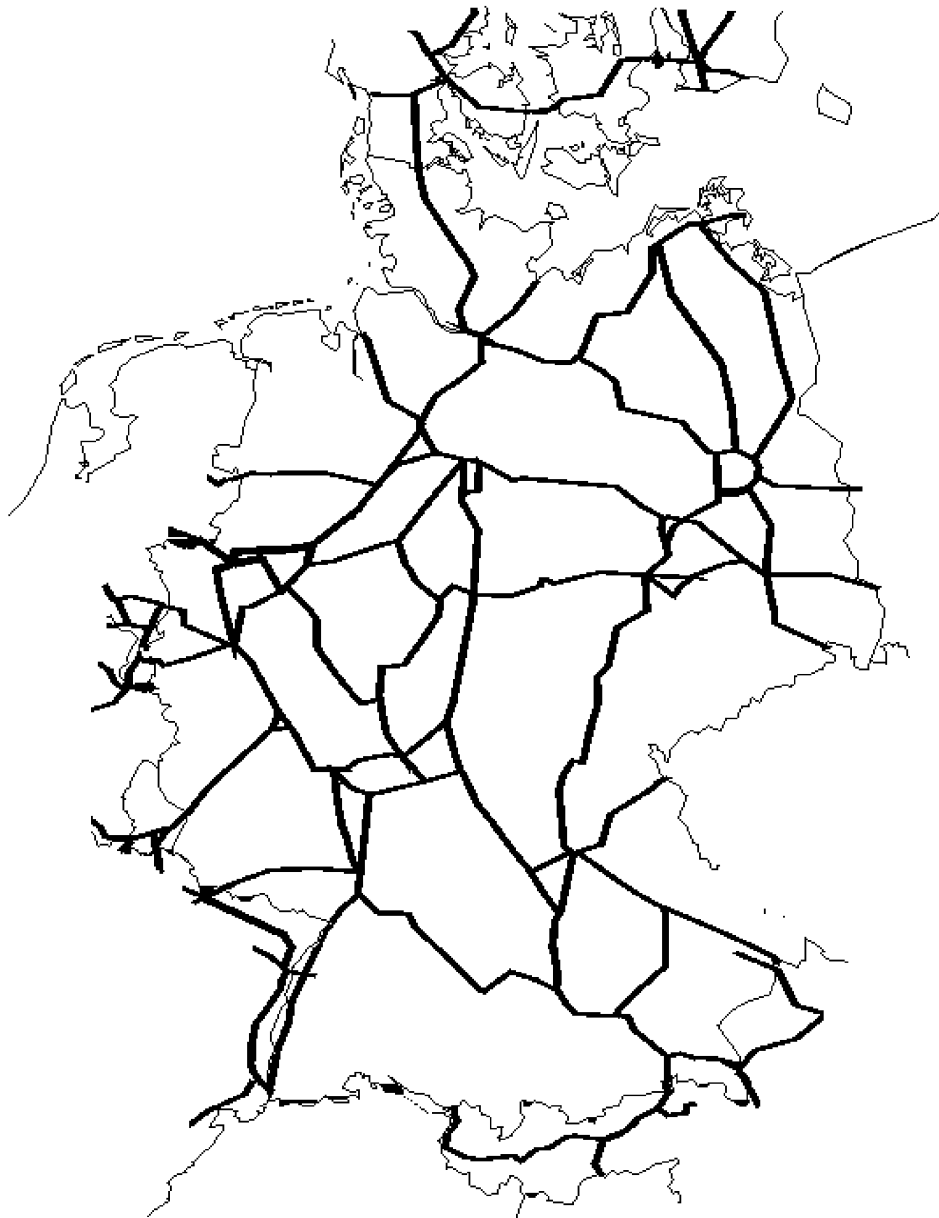


DANMARK





DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ



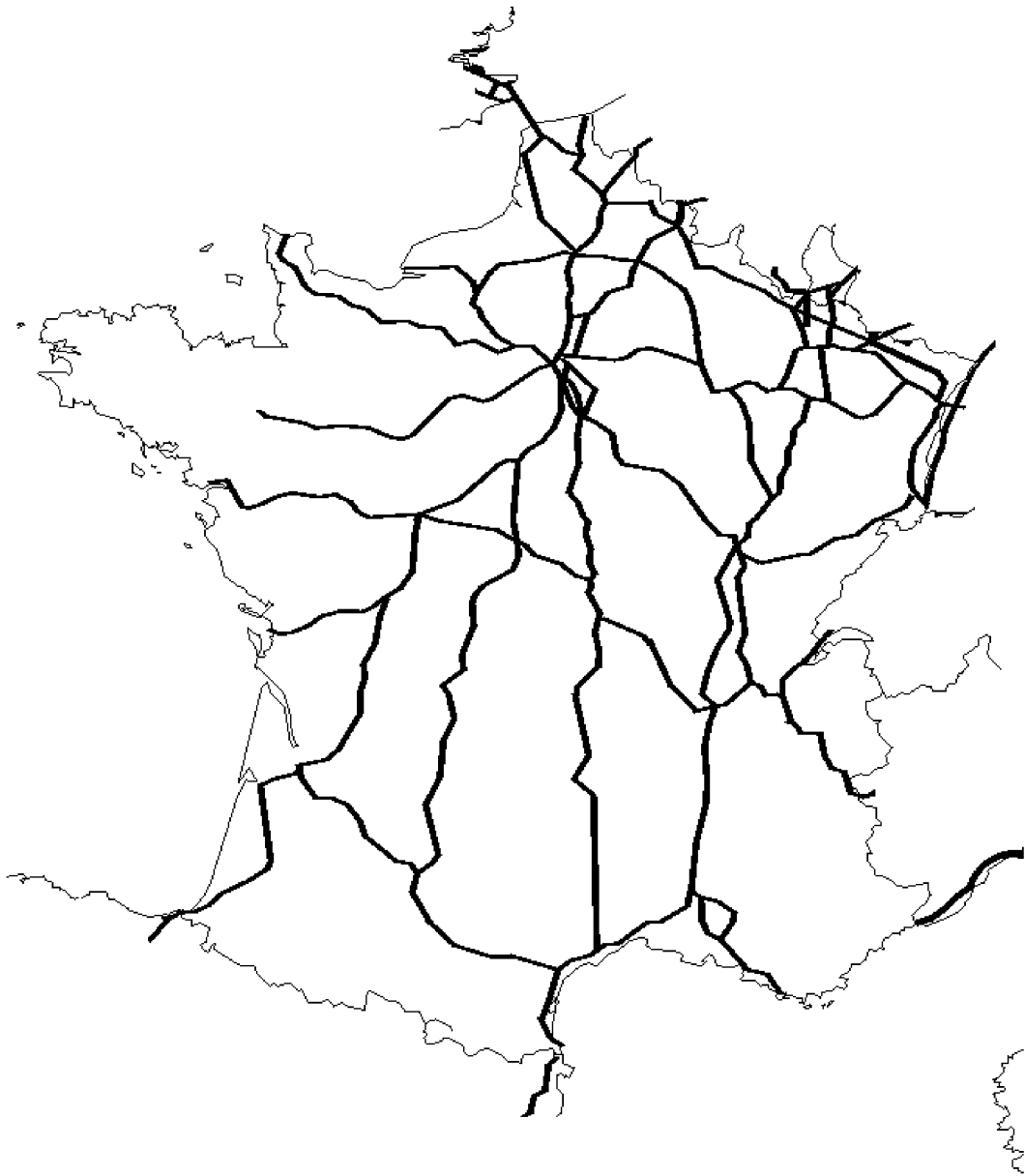


ESPAÑA



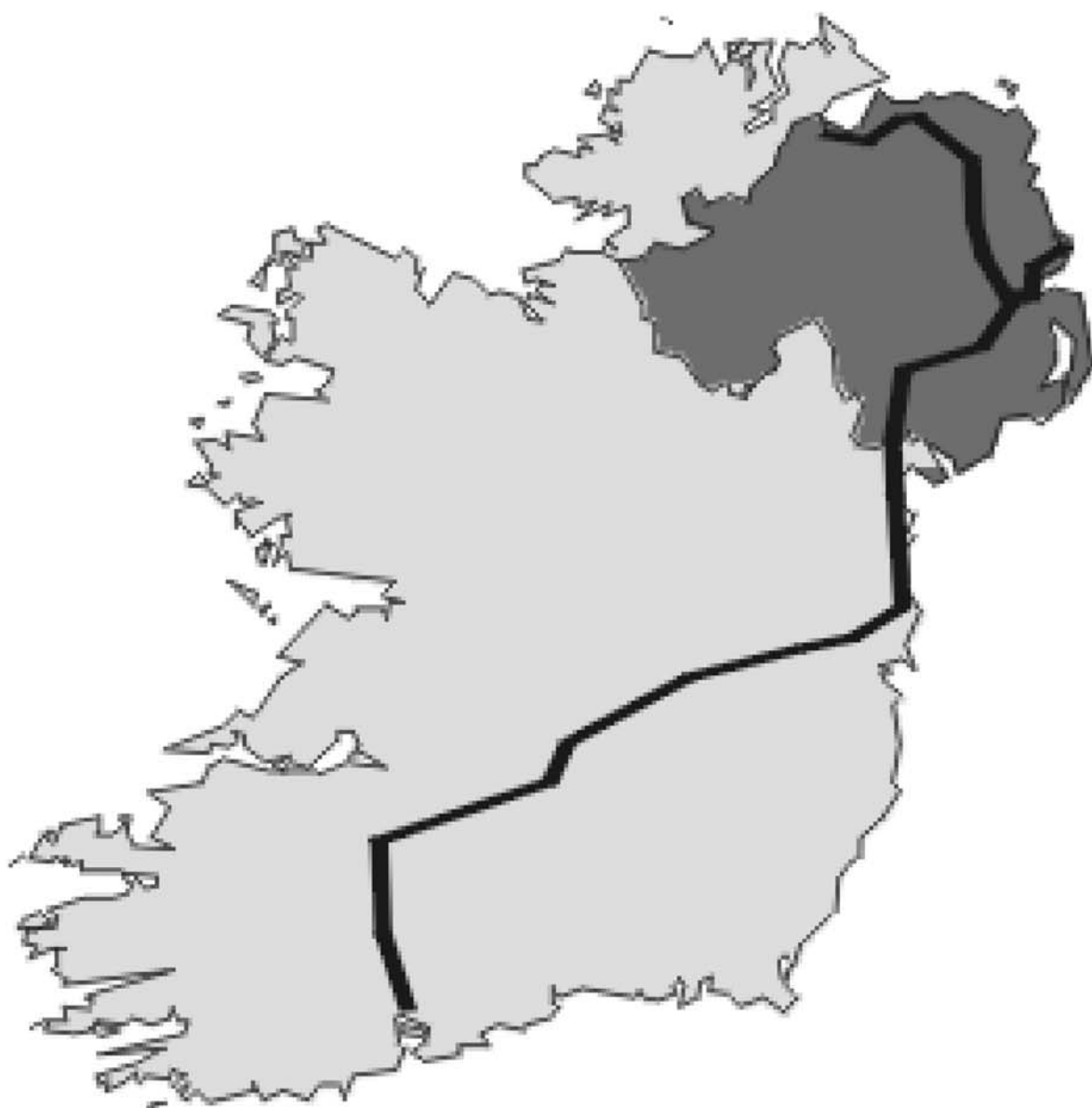


FRANCE





IRELAND



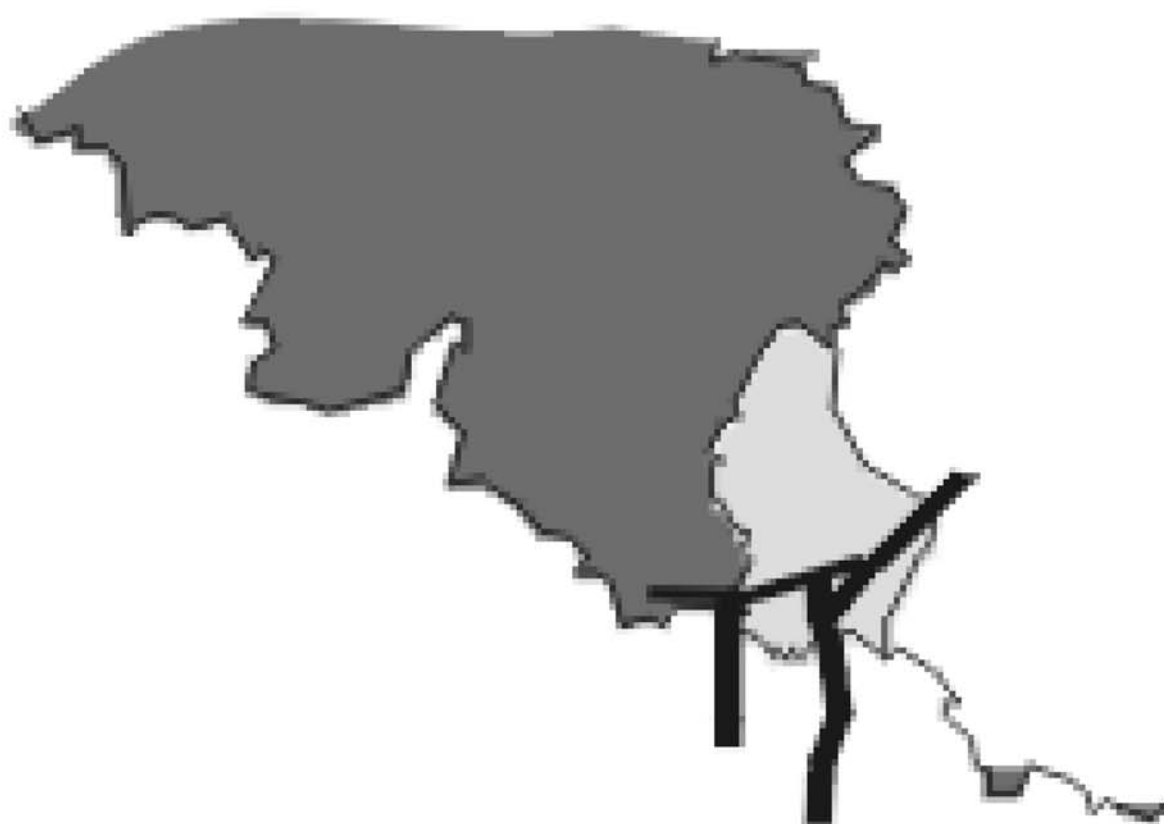


ITALIA





LUXEMBOURG



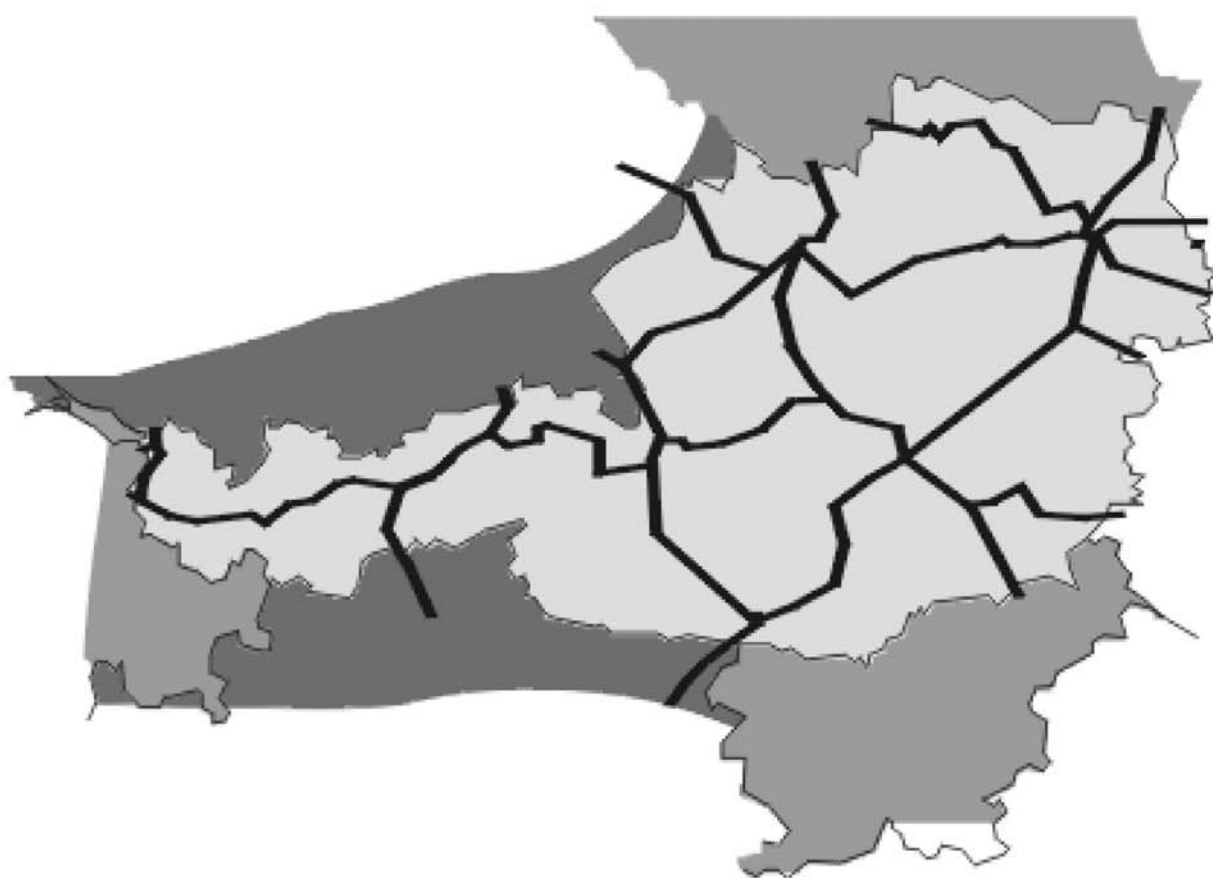


NEDERLAND



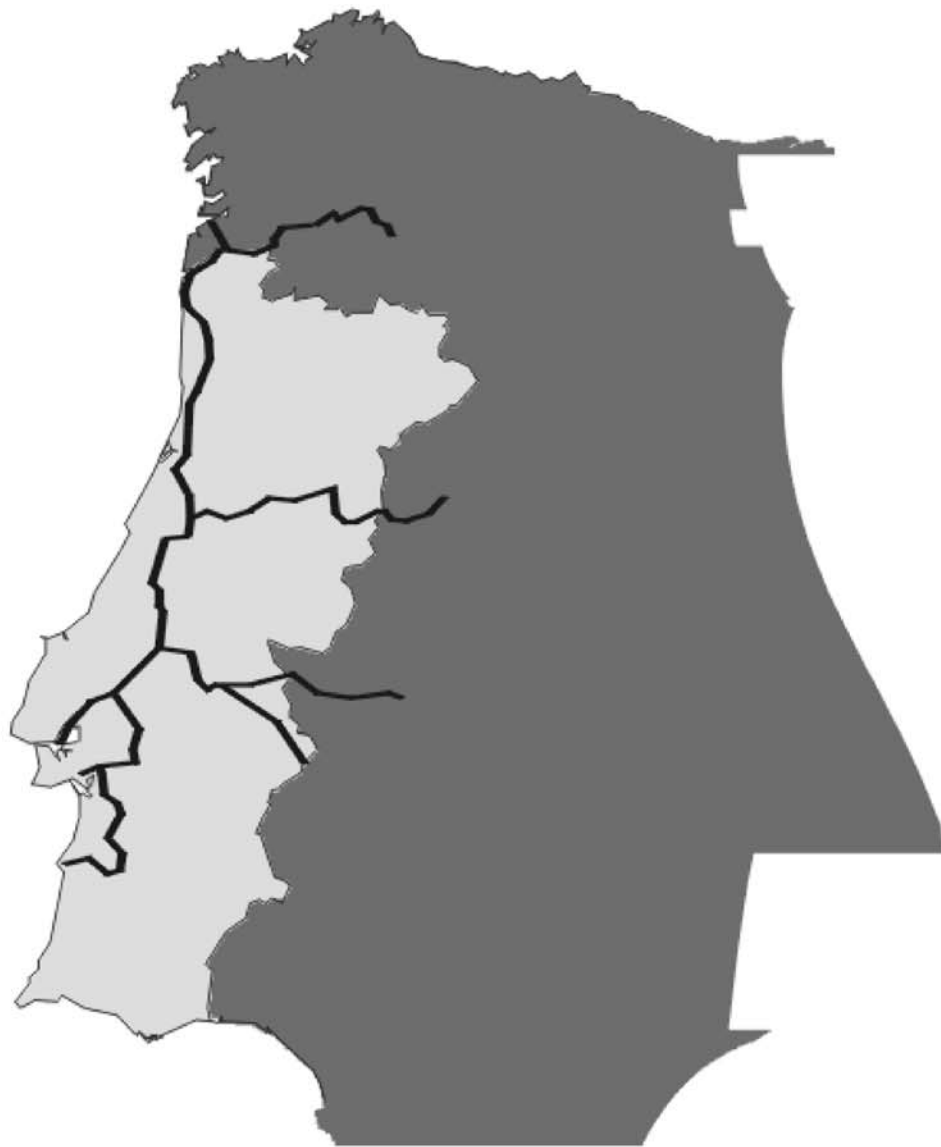


ÖSTERREICH



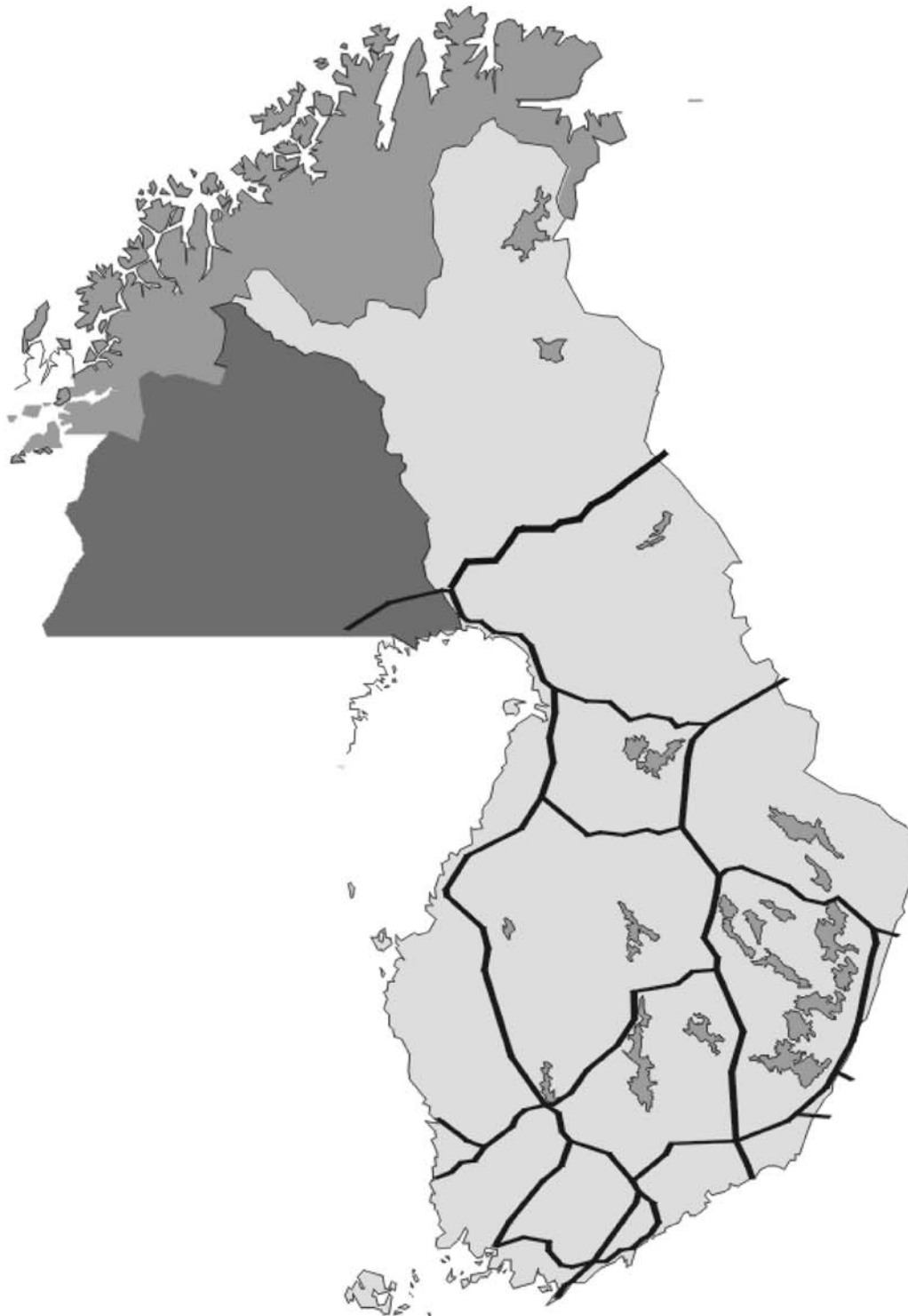


PORTUGAL



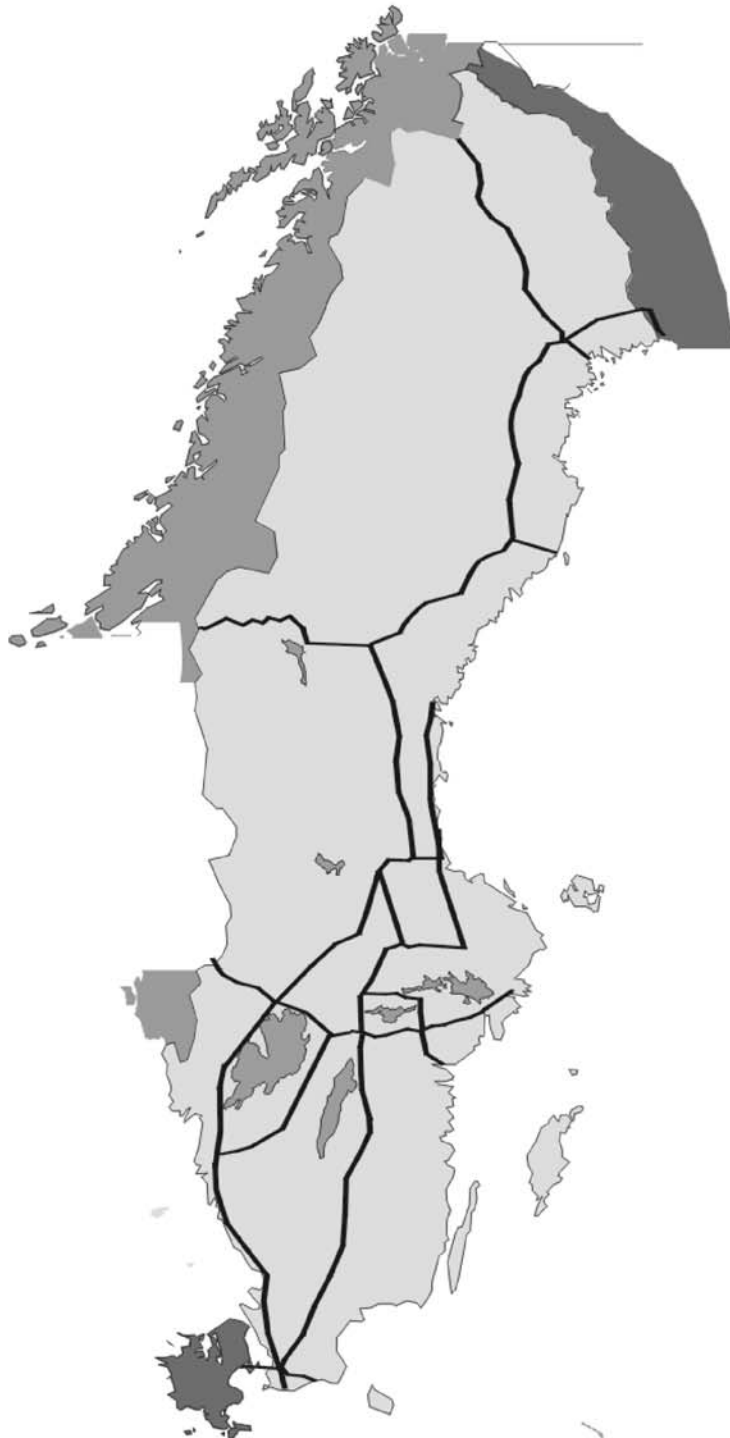


SUOMI/FINLAND



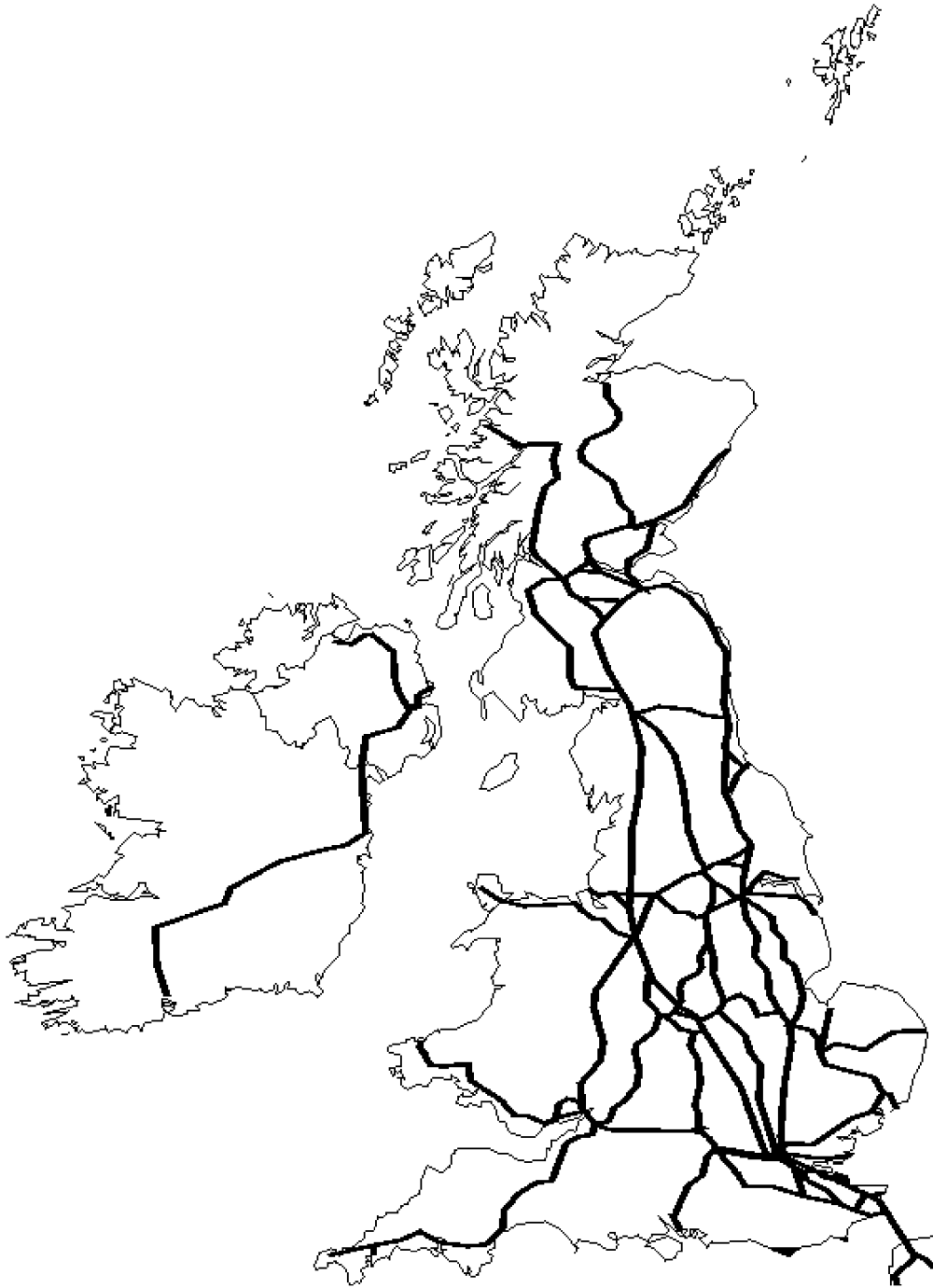


SVERIGE





UNITED KINGDOM



PRÍLOHA II

Zoznam základných funkcií uvedených v článku 6 ods. 3

- príprava a rozhodovanie súvisiace s udeľovaním licencií železničným podnikom vrátane udeľovania individuálnych licencií,
 - rozhodovanie súvisiace s pridelovaním trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych vlakových trás,
 - rozhodovanie súvisiace s spoplatňovaním infraštruktúry,
 - monitorovanie dodržiavania povinností vyžadovaných pri zabezpečovaní niektorých služieb.
-