

**ДИРЕКТИВА 2001/12/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ  
И НА СЪВЕТА**

**от 26 февруари 2001 година**

**за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на  
железниците в Общността**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията <sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>2</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>3</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251<sup>(4)</sup> от Договора, в светлината на съвместния проект, одобрен на 22 ноември 2000 г. от Помирителния комитет,

като имат предвид, че:

(1) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността <sup>5</sup> трябва да бъде изменена, за да се отчете опитът от прилагането ѝ и развитието на железопътния сектор след приемането ѝ, с оглед осигуряване постигането на целите ѝ;

(2) необходимо е да се гарантира справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата посредством разделянето на определени съществени функции и/или създаването на железопътен регулаторен орган, изпълняващ функциите по контрол и прилагане, както и посредством разделяне на отчетите за приходите и разходите и на балансовите отчети;

(3) необходимо е да се гарантира справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата също така посредством разделяне на функции, свързани с безопасността и/или създаване на железопътен регулаторен орган, изпълняващ функциите по контрол и прилагане. Във всеки случай, железопътните

---

<sup>1</sup> ОВ С 321, 20.10.1998 г., стр. 6 и ОВ С 116 Е, 26.4.2000 г., стр.21.

<sup>2</sup> ОВ С 209, 22.7.1999 г., стр.22.

<sup>3</sup> ОВ С 57, 29.2.2000 г., стр.40.

<sup>4</sup> Становище на Европейския парламент от 10 март 1999 г. ( ОВ С 175, 21.6.1999 г., стр.115), потвърдено на 16 септември 1999 г. (ОВ С 54, 25.2.2000 г., стр.56), Обща позиция на Съвета от 28 март 2000 г. (ОВ С 288, 11.10.2000 г., стр.1) и Решение на Европейския парламент от 5 юли 2000 г. (все още не публикувано в Официален вестник). Решение на Европейския парламент от 1 февруари 2001 г. и Решение на Съвета от 20 декември 2000 г..

<sup>5</sup> ОВ L 237, 24.8.1991 , стр.25.

предприятия могат да бъдат включени по един недискриминационен начин в прилагането и мониторинга на стандартите за безопасност;

(4) както и при другите видове транспорт, разширяването на обхвата на правата на достъп се осъществява заедно с паралелното прилагане на необходимите придружаващи мерки за хармонизиране;

(5) в съответствие с целта за завършване изграждането на вътрешния пазар, което ще включва възможността за всички лицензирани железопътни предприятия на Общността, отговарящи на условията на безопасност, да предоставят услуги, за един преходен период до седем години, на лицензираните железопътни предприятия трябва да се предоставят права на достъп за международен превоз на стоки в една определена мрежа, наречена Трансевропейска железопътна транспортна мрежа за товарни превози, включваща достъп до и предоставяне на услуги в главните терминали и пристанища. След този преходен период, Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози трябва да покрие цялата железопътна мрежа на Европа и на железопътните предприятия следва да бъдат предоставени права на достъп до нея за международен превоз на товари;

(6) право на достъп се гарантира на лицензирано железопътно предприятие, отговарящо на условията за безопасност и търсещо достъп, независимо от начина на опериране;

(7) държавите-членки са свободни да предоставят на международни организации, извършващи международни услуги, и на железопътни предприятия, извършващи международен превоз на стоки в рамките на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози, права на достъп, по-широки от достъпа за железопътни предприятия, извършващи международен комбиниран транспорт. Използването на тези по-широки права на достъп може да бъде ограничено само за железопътни предприятия, лицензирани в държави-членки, в които се предоставят права на достъп от подобен характер, при условие, че това ограничение е съвместимо с Договора;

(8) с оглед обезпечаването на ефективно управление на инфраструктурата в интерес на обществото, на управляващите инфраструктурата, трябва да бъде предоставен независим от държавата статут, както и свобода да управляват вътрешните си работи, докато държавите-членки следва да предприемат необходимите мерки за развитието и безопасното използване на железопътната инфраструктура;

(9) за обезпечаването на ефективното осъществяване на пътнически и товарни транспортни услуги, както и за осигуряване на прозрачност на техните финанси, включително всички финансови компенсации или помощи, изплащани от държавата, е необходимо да се отделят отчетите на пътническите и на товарните транспортни услуги;

(10) необходимо е да се приложат редица мерки с оглед по-добрия мониторинг на развитието на железопътния сектор и еволюцията на пазара, оценката на

ефекта от приетите мерки, и анализа на действието на предвидените от Комисията мерки;

(11) следва да се създадат органи с достатъчна степен на независимост за регулиране конкуренцията на пазара на железопътни услуги там, където не съществуват такива единици, изпълняващи тази функция;

(12) Комисията трябва да докладва за прилагането на тази директива и да направи подходящи предложения;

(13) мерките, които са необходими за прилагането на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>6</sup>;

(14) необходими са специфични мерки за отчитане специфичното геополитическо и географско положение на някои държави-членки, както и специфична организация на железопътния сектор в различни държави-членки, като при това се осигурява единството на вътрешния пазар;

(15) в съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност, посочени в член 5 от Договора, целите на настоящата директива, а именно развитието на железниците на Общността, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки предвид необходимостта от осигуряване на справедливи и недискриминационни условия на достъп до инфраструктурата, както и от съобразяване с подчертано международния мащаб на функциониране на съществени елементи на железопътните мрежи, и поради това, предвид необходимостта от координирани транснационални действия, те може да бъдат постигнати по-добре от Общността. Тази директива не излиза извън рамките на необходимото за постигането на тези цели;

(16) Директива 91/440/ЕИО следва да бъде съответно изменена,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

### *Член 1*

Директива 91/440/ЕИО се изменя, както следва:

- 1) Заглавието на Раздел I се заменя със следното: "Обхват и дефиниции";
- 2) Член 1 се отменя;
- 3) Към член 2 се добавя следният параграф:

---

<sup>6</sup> ОВ 184, 17.7.1999 г., стр.23.

"3. Предприятия, влаковата работа на които се ограничава изключително до предоставянето на услуги за совалково транспортиране на пътни превозни средства през тунела под Ламанша, се изключват от обхвата на настоящата директива, освен членове 6, параграфи 1, 10 и 10а.";

4) Член 3 се изменя, както следва:

а) първо и второ тире се заместват със следното:

"- "железопътно предприятие" означава всяко публично или частно предприятие, лицензирано в съответствие с приложимото законодателство на Общността, основният предмет на дейност на което е предоставянето на услуги за железопътен превоз на стоки и/или пътници, с изискването предприятието да осигурява тракция, което включва и предприятия, предоставящи само тракция;

- "управляващ инфраструктурата" означава всеки орган или предприятие, отговарящи по-специално за изграждане и поддръжка на железопътна инфраструктура. Това може също да включва и управление на системи за контрол и безопасност на инфраструктура. Функциите на управляващ инфраструктурата на една мрежа или част от мрежа могат да бъдат поверени на различни органи или предприятия";

б) след четвърто тире се вмъква следното тире:

"- 'международна услуга за превоз на товари' означава транспортни услуги, при които влакът пресича границата на поне една държава-членка; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие, че всички вагони пресичат поне една граница";

5) Заглавието на Раздел II се заменя със следното: "Независимост на управлението";

6) Член 4 се заменя със следното:

*"Член 4*

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, осигуряващи на железопътните предприятия независим статут по отношение на управлението, администрирането и вътрешния контрол на административни, икономически и счетоводни въпроси, в съответствие с който те ще притежават по-специално активи, бюджети и сметки, които са отделни от тези на държавата.

2. Спазвайки рамката и специфичните правила за таксуване и разпределяне, определени от държавите-членки, управляващият инфраструктурата носи отговорностите за своето собствено управление, администриране и вътрешен контрол";

7) Член 6 се заменя със следното:

*"Член 6*

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, осигуряващи изготвянето и публикуването на отделни отчети на приходите и разходите и баланси, от една страна за дейността, свързана с предоставянето на транспортни услуги от железопътни предприятия и, от друга, за дейността, свързана с управление на железопътна инфраструктура. Публични средства, изплатени за едната от тези две сфери на дейност, не могат да се прехвърлят на другата.

Счетоводствата за двете сфери на дейност се водят по начин, отразяващ тази забрана.

2. Държавите-членки могат също да предвидят това разделяне да налага организирането на обособени отдели в рамките на едно и също предприятие или инфраструктурата да се управлява от отделен орган.

3. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че функциите, определящи справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктура, изброени в приложение II, се възлагат на органи и фирми, които самите не предоставят никакви железопътни транспортни услуги. Независимо от организационните структури, трябва да е видно постигането на тази цел.

Държавите-членки могат, обаче, да възложат на железопътни предприятия или на който и да е друг орган събирането на таксите и отговорностите за управление на железопътната инфраструктура, като например инвестиции, поддържане и финансиране.

4. Прилагането на параграф 3 е предмет на доклад на Комисията в съответствие с член 10б, който трябва да бъде представен до 15 март 2006 г. ”;

8) Член 7 се заменя със следното:

*"Член 7*

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки за развитието на националните си железопътни инфраструктури, като се съобразяват, където е необходимо, с основните нужди на Общността.

2. Държавите-членки гарантират установяването на стандарти и правила за безопасност, извършването на съответното сертифициране на подвижния състав и железопътните предприятия, както и разследването на злополуките. Тези задачи се изпълняват по начин, гарантиращ равнопоставен и недискриминационен достъп до инфраструктура от органи или предприятия, които самите не предоставят железопътни транспортни услуги и са независими от органи или предприятия, които извършват такива.

Железопътните предприятия прилагат тези стандарти и правила за безопасност. Освен ако не възложат на независими органи изпълнението и мониторинга, държавите-членки могат да изискат или да разрешат на железопътни предприятия да се ангажират с осигуряване на изпълнението и мониторинга на

стандартите и правилата за безопасност, като при това гарантират неутралното и недискриминационно изпълнение на тези функции.

3. Държавите-членки могат също, съобразявайки се с членове 73, 87 и 88 от Договора, да предоставят на управляващия инфраструктурата финансиране съобразно задачите, размера и финансовите изисквания, по-специално за обезпечаване на нови инвестиции.

4. В рамките на общата политика, определена от държавата, управляващият инфраструктурата изготвя бизнес-план, включващ инвестиционни и финансови програми. Планът цели осигуряването на оптимално и ефективно използване и развитие на инфраструктурата, като при това осигурява финансов баланс и определя средствата за постигане на тези цели.";

9) Член 9, параграф 3 се заменя със следното:

"3. В съответствие с членове 73, 87 и 88 от Договора, държавите-членки предоставят помощ за погасяване на дълговете, посочени в този член.";

10) Следният параграф се добавя към член 9:

"4. В случаите на железопътни предприятия се изготвят и публикуват отчети за приходите и разходите и/или баланси или годишни счетоводни отчети за активите и пасивите за дейност, свързана с предоставянето на услуги за железопътни товарни превози. Средства, изплатени като облекчения за публични услуги за дейности, свързани с предоставяне на пътнически транспортни услуги, трябва да се посочват отделно в съответните отчети и не могат да се прехвърлят към дейности, свързани с предоставянето на други транспортни услуги или каквито и да било други дейности.";

11) Член 10 се заменя със следното:

#### *"Член 10*

1. На международните организации се предоставят права на достъп и транзит в държавите-членки, в които са установени съставните им железопътни предприятия, както и права на транзит в други държави-членки за международни услуги между държавите-членки, в които са учредени предприятията, съставляващи посочените организации.

2. На железопътните предприятия в обхвата на член 2 се предоставя, при справедливи условия, достъп до инфраструктурата в други държави-членки с цел извършване на услуги на международен комбиниран транспорт на товари.

3. Независимо от начина на опериране, на железопътните предприятия в обхвата на член 2 се предоставя, при справедливи условия, търсеният от тях достъп до

Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози, определена в член 10а и в приложение I и, във всеки случай след 15 март 2008 г., до цялата железопътна мрежа, с цел извършване на услуги на международен превоз на товари.

4. По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива, Комисията разглежда в специфичен случай прилагането и изпълнението на този член и в рамките на два месеца след получаването на такова искане и след като се консултира с Комитета, споменат в член 11а, параграф 2, решава дали съответната мярка може да продължи да се прилага. Комисията информира за решението си Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.

Без да нарушава разпоредбите на член 226 от Договора, всяка държава-членка, в срок от един месец, може да отнесе решението на Комисията пред Съвета. Съветът, действайки с квалифицирано мнозинство, може при изключителни обстоятелства да вземе различно решение в срок от един месец.

5. Всяко железопътно предприятие, извършващо железопътни транспортни услуги в съответствие с параграфи 1, 2 и 3, сключва необходимите административни, технически и финансови споразумения, въз основа на публичното или частното право, с управляващите използваната инфраструктура, с оглед уреждане касаещи този транспорт въпроси, свързани с контрола на трафика и с безопасността. Условието, залегнали в такива споразумения, са недискриминационни и - ако е приложимо - в съответствие с разпоредбите на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност<sup>7</sup>.

6. Железопътен достъп до терминалите и пристанищата и осигуряването на услуги в тях, свързани с железопътни дейности, посочени в параграфи 1, 2 и 3, обслужващи или потенциално обслужващи повече от един краен потребител, се предоставят на всички железопътни предприятия по недискриминационен начин, и исканията от страна на железопътните предприятия могат да бъдат подложени на ограничения само в случай, че съществуват надеждни алтернативи при пазарни условия.

7. Без да влиза в противоречие с националната нормативна уредба, както и с тази на Общността, касаещи политиката на конкуренцията, а също и дейността на институциите, отговарящи в тази област, регулативният орган, създаден в съответствие с член 30 от Директива 2001/14/ЕО, или всеки друг орган, притежаващ същата степен на независимост, наблюдава конкуренцията на пазара на железопътните услуги, включително и на пазара на железопътни превози на товари.

Този орган се създава в съответствие с правилата в член 30, параграф 1 от горепосочената директива. Всеки заявител или заинтересована страна може да депозираща жалба в този орган, ако смята, че е бил третиран несправедливо, че е

---

<sup>7</sup> Виж стр.29 от настоящия *Официален вестник*.

бил подложен на дискриминация или засегнат по някакъв друг начин. Регулаторният орган при първа възможност, въз основа на жалбата и - по целесъобразност - по собствена инициатива, взима решение за подходящи мерки за коригиране на нежелателни развития на тези пазари. С цел осигуряване необходимата възможност за съдебен контрол и необходимото сътрудничество между националните регулаторни органи, в този контекст следва да се прилагат член 30, параграф 6 и член 31 от горепочената директива.

8. В съответствие с член 14, който предвижда доклад за прилагането на настоящата директива, придружен от подходящи предложения за продължаване действията на Общността за развитие на железопътния пазар и правната рамка, която го регулира, и във всеки случай, след 15 март 2008 година, Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози, дефинирана в член 10а и приложение I, предоставяща достъп за международен транспорт на железопътните предприятия, определени в член 3, се разширява, за да покрие цялата европейска железопътна мрежа. На железопътните предприятия се предоставя, при справедливи условия, гарантиран достъп и транзит за международен превоз на стоки върху цялата тази мрежа."

12). в Раздел V "Достъп до железопътна инфраструктура" се добавя следния член:

*"Член 10а*

1. Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози се състои от следните елементи:

а) Железопътни линии, както са посочени в картите в приложение I.

б) Заобиколни маршрути, където е необходимо, особено около претоварени инфраструктури по смисъла на Директива 2001/14/ЕО. Когато се предлагат тези маршрути, общите времетраения на пътуванията се запазват, доколкото това е възможно.

в) Железопътен достъп до терминали, обслужващи или потенциално обслужващи повече от един краен потребител, както и до други обекти и съоръжения, включително свързки за достъп към и от тях.

г) Железопътен достъп към и от пристанища, изброени в приложение I, включително свързки за достъп.

2. Свързките за достъп, посочени в параграф 1, букви в) и г), покриват във всеки край от пътя 50 km или 20% от дължината на пътя по железопътните линии, посочени в параграф 1, буква а), в зависимост от това, кое от двете е по-голямо.

Белгия и Люксембург, като държави-членки с относително малка или концентрирана мрежа, могат да ограничат дължината на свързките за достъп през първата година след 15 март 2003 г. до поне 20 km и до края на втората година - до поне 40 km .";

13) след Раздел V "Достъп до железопътна инфраструктура" се прибавя следния раздел:



## "РАЗДЕЛ Va

### Задачи на Комисията, свързани с мониторинга

#### Член 10б

1. Комисията трябва да приеме най-късно до 15 септември 2001 г. необходимите мерки за мониторинг на техническите и икономическите условия и развитието на пазара на европейския железопътен транспорт. Комисията гарантира наличието на подходящи ресурси за осъществяването на ефективен мониторинг на този сектор.

2. В този смисъл, Комисията привлича представители на държавите-членки и от секторите, обхванати от работата ѝ, включително и потребители, така че те да могат по-добре да наблюдават развитието на железопътния сектор и еволюцията на пазара, да оценят ефекта от приетите мерки и да анализират въздействието на заплануваните от Комисията мерки.

3. Комисията осъществява мониторинг на използването на мрежите и еволюцията на рамковите условия в железопътния сектор, по-специално на таксуването на инфраструктурата, разпределянето на капацитети, правилата за безопасност и лицензиране, и степента на развиващото се хармонизиране. Тя осигурява активно сътрудничество между съответните регулаторни органи в държавите-членки.

4. Комисията докладва на Европейския парламент и Съвета за:

а) развитието на вътрешния пазар на железопътни услуги

б) рамковите условия

в) състоянието на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози

г) използването на правата на достъп

д) пречки за по-ефективни железопътни услуги

е) ограничения на инфраструктурата, и

ж) необходимостта от законова уредба."

14) Член 11 се заменя със следното:

#### "Член 11

1. Държавите-членки могат да представят на вниманието на Комисията всеки един въпрос, касаещ прилагането на настоящата директива. Съответните решения се приемат посредством използването на съвещателната процедура, посочена в член 11а, параграф 2.

2. Необходимите изменения за адаптиране на приложенията се приемат посредством регулаторната процедура, посочена в член 11а, параграф 3.";

15) добавя се следния член:

*"Член 11а*

1. Комисията се подпомага от Комитет.

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, прилагат се членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, във връзка с разпоредбите на член 8 от него.

3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, прилагат се членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, във връзка с разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

4. Комитет приема свой процедурен правилник.";

16) Член 14 се заменя със следното:

*"Член 14*

До 15 Март 2005 година Комисията ще представи на Европейския парламент, на Икономическия и социален комитет, Комитета на регионите и Съвета доклад за прилагането на настоящата директива, придружен от подходящи предложения за продължаване дейността на Общността за развитие на железопътния пазар и на регулиращата го законова рамка.";

17) добавя се следният член:

*"Член 14а*

1. За период от пет години, считано от 15 Март 2003 г., следните държави-членки:

- Ирландия, като държава-членка, разположена на остров с железопътна връзка само с една друга държава-членка

- Обединеното кралство, по отношение на Северна Ирландия, на същата основа, и

- Гърция, като държава-членка, която няма директна железопътна връзка с никоя друга държава-членка,

не са длъжни да прилагат изискването да прехвърлят на независим орган функциите, определящи справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктура, така както е посочено в член 6, параграф 3, алинея 1 и задачите, определени в член 7, параграф 2, алинея 1, доколкото тези членове задължават държавите-членки да създадат независими органи, изпълняващи задачите, предвидени в горепосочените членове.

2. Независимо от това, когато:

а) повече от едно железопътно предприятие, лицензирано в съответствие с член 4 от Директива 95/18/ЕО или, в случая с Ирландия и със Северна Ирландия, железопътно дружество, лицензирана някъде другаде, внесе официално заявление за извършване на конкурентни железопътни услуги в, до или от Ирландия, Северна Ирландия или Гърция, въпросът за постоянната приложимост на тази дерогация ще бъде решен в съответствие със съвещателната процедура, предвидена в член 11а, параграф 2; или

б) железопътно предприятие, извършващо железопътни услуги в Ирландия, Северна Ирландия или Гърция внесе официално заявление за извършване на железопътни услуги на, до или от територията на друга държава-членка (в случая на Ирландия, или на Обединеното Кралство по отношение на Северна Ирландия, или и двете, друга държава-членка извън техните територии), дерогацията, предвидена в параграф 1, не се прилага.

В рамките на една година от получаването или на решението, предвидено в буква а), прието в съответствие със съвещателната процедура, предвидена в член 11а, параграф 2, или от уведомлението за официално заявление, предвидено в буква б), съответните държава- или държави-членки (Ирландия, Обединеното Кралство по отношение на Северна Ирландия, или Гърция) привеждат в действие законодателството си, за да приложат членовете, посочени в параграф 1.

3. Дерогация, посочена в параграф 1, може да бъде подновена за периоди, не по-дълги от пет години. Най-късно до 12 месеца преди изтичане срока на действие на дерогацията, държавата-членка, която се ползва от такава дерогация, може да подаде заявление до Комисията за подновяване на дерогацията. Всяко едно такова заявление трябва да бъде обосновано. Комисията разглежда това заявление и приема решение в съответствие със съвещателната процедура, предвидена в член 11а, параграф 2. Споменатата съвещателна процедура се прилага за всяко едно решение, свързано със заявлението.

При приемането на решението Комисията взема предвид всяко развитие в геополитическата ситуация и развитието на железопътния пазар в, от и за държавата-членка, която е поискала подновяване на дерогацията.

4. Люксембург, като държава-членка със сравнително малка железопътна мрежа, не е необходимо да прилага до 31 август 2004 г. изискването да възложи на независим орган функциите, определящи справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктура, както е предвидено в член 6, параграф 3, алинея 1, доколкото той задължава държавите-членки да създадат независими органи, изпълняващи задачите, посочени в гореспоменатия член."

## *Член 2*

Държавите-членки приемат необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в

съответствие с настоящата директива до 15 март 2003 година. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

### *Член 3*

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

### *Член 4*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 26 февруари 2001 година.

*За Европейския парламент:*  
*Председател*  
**N. FONTAINE**

*За Съвета:*  
*Председател*  
**A. LINDH**

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### ПРИСТАНИЩА

#### BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers  
Gent/Gand  
Zeebrugge/Zeebruges

#### DANMARK

Ålborg  
Århus  
Esbjerg  
Fredericia  
København  
Nyborg  
Odense

#### DEUTSCHLAND

Brake  
Bremen/Bremerhaven  
Brunsbüttel  
Cuxhaven  
Emden  
Hamburg  
Kiel  
Lübeck  
Nordenham  
Puttgarden  
Rostock  
Sassnitz  
Wilhelmshaven  
Wismar

#### ΕΛΛΑΣ

Αλεξανδρούπολις  
Ελευσίνα  
Πάτρα  
Πειραιάς  
Θεσσαλονίκη  
Βόλος

#### ESPAÑA

Algeciras  
Almería  
Barcelona

Cartagena-Escombreras  
Gijón  
Huelva  
Tarragona  
Valencia  
Vigo

#### FRANCE

Bayonne  
Bordeaux  
Boulogne  
Calais  
Cherbourg  
Dunkerque  
Fos-Marseille  
La Rochelle  
Le Havre  
Nantes  
Port-la-Nouvelle  
Rouen  
Sète  
St-Nazaire

#### IRELAND

Cork  
Dublin

#### ITALIA

Ancona  
Bari  
Brindisi  
C. Vecchia  
Genova  
Gioia Tauro  
La Spezia  
Livorno  
Napoli  
Piombino  
Ravenna  
Salerno  
Savona  
Taranto  
Trieste  
Venezia

#### NEDERLAND

Amsterdam Zeehaven  
Delfzijl/Eemshaven  
Vlissingen  
Rotterdam Zeehaven  
Terneuzen

#### ÖSTERREICH

#### PORTUGAL

Leixões  
Lisboa  
Setúbal  
Sines

#### SUOMI/FINLAND

Hamina  
Hanko  
Helsinki  
Kemi  
Kokkola  
Kotka  
Oulu  
Pori  
Rauma  
Tornio  
Turku

#### SVERIGE

Göteborg-Varberg  
Helsingborg  
Luleå  
Malmö  
Norrköping  
Oxelösund  
Stockholm  
Trelleborg-Ystad  
Umeå

#### UNITED KINGDOM

Всички пристанища с

Bilbao

LUXEMBOURG

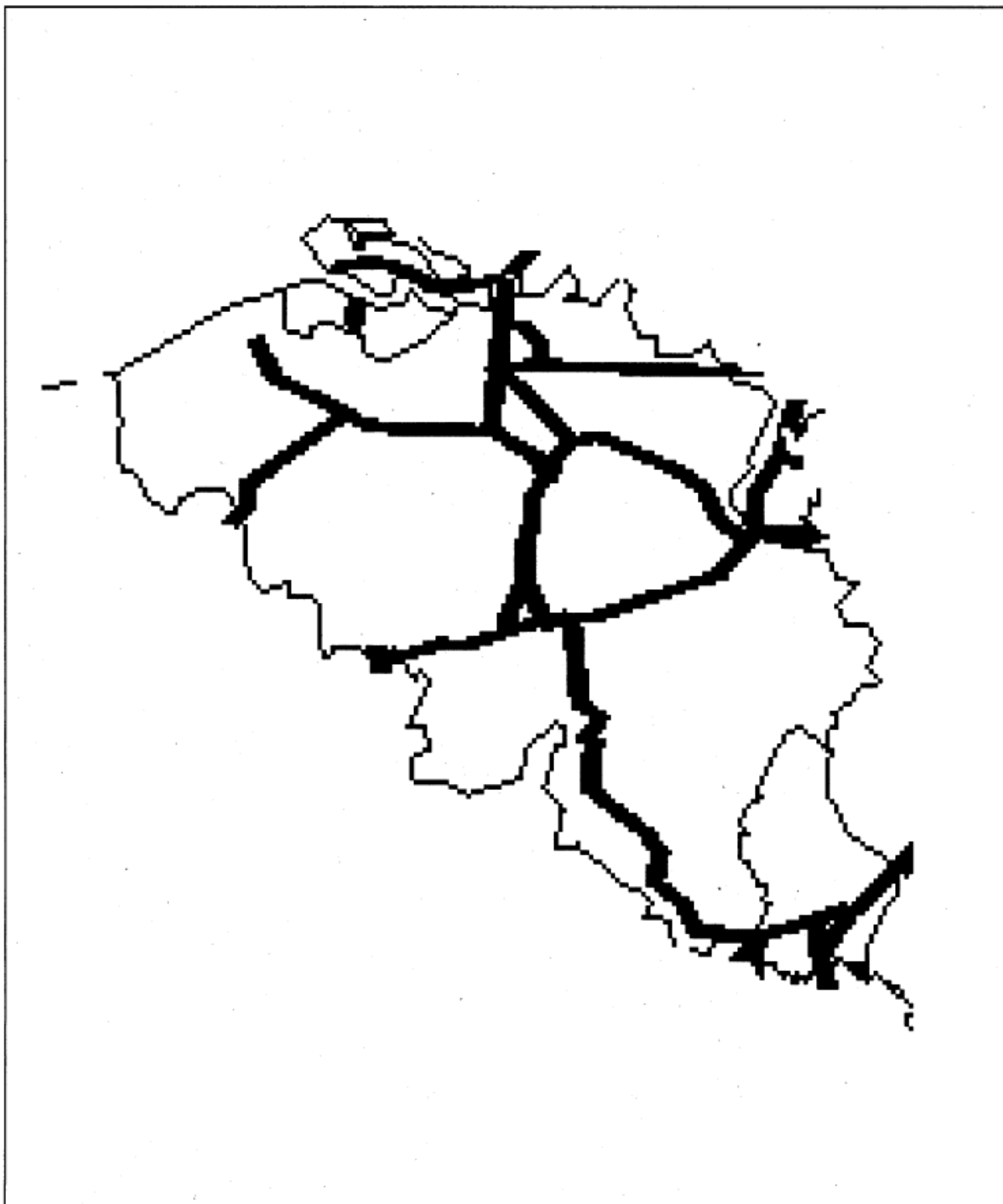
железопътна връзка

- 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/ΕΟΚ
- 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





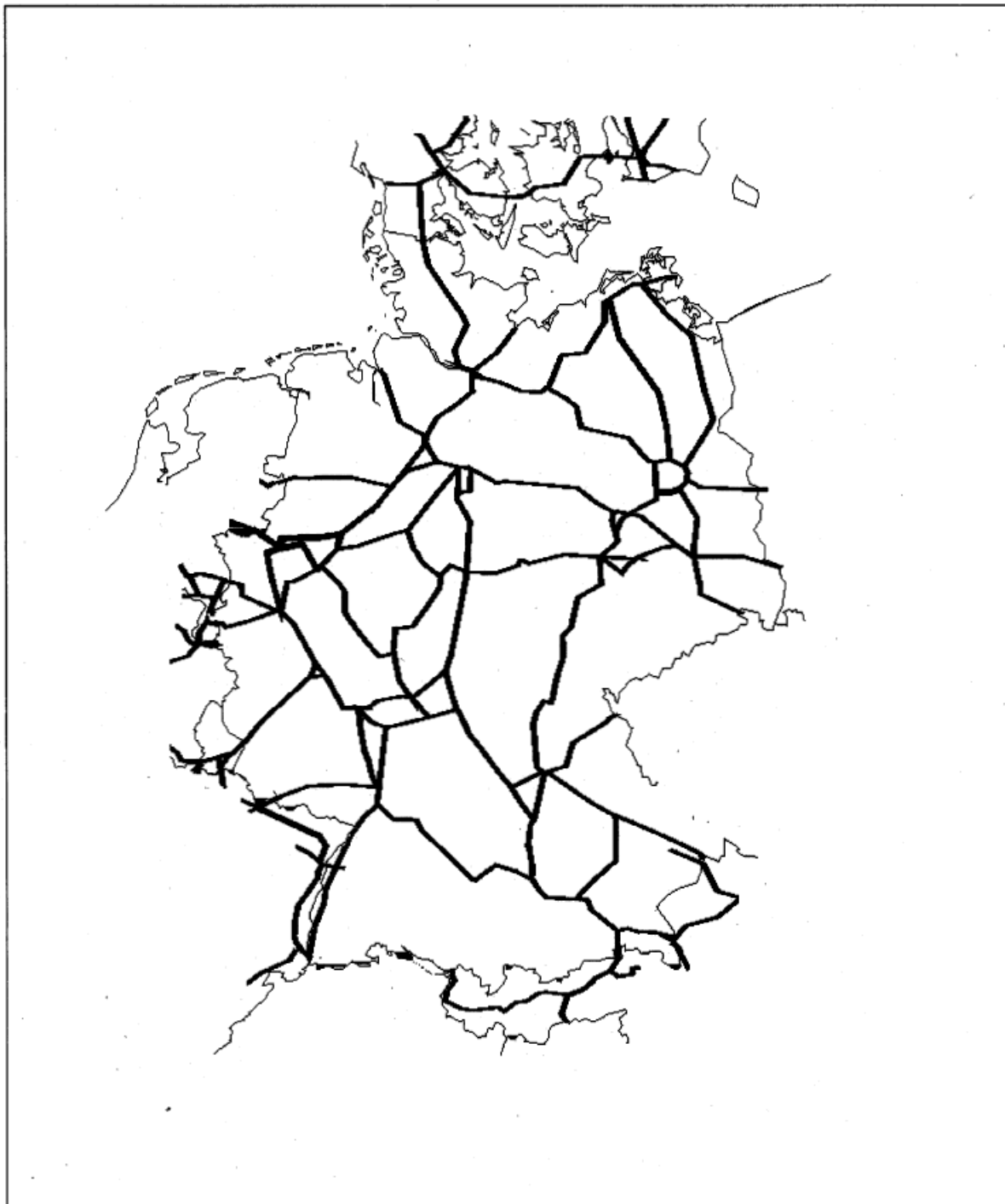


DANMARK



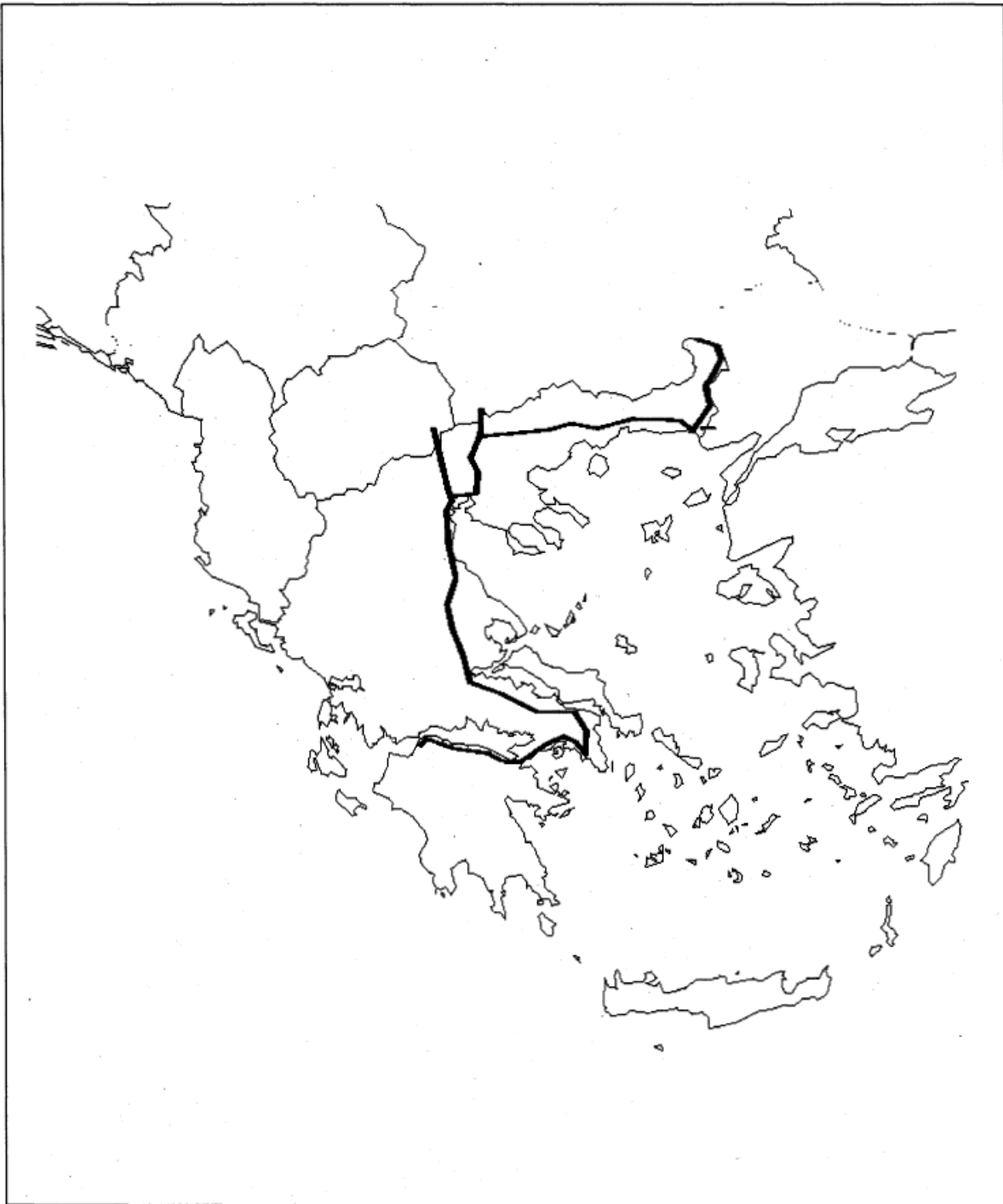


DEUTSCHLAND



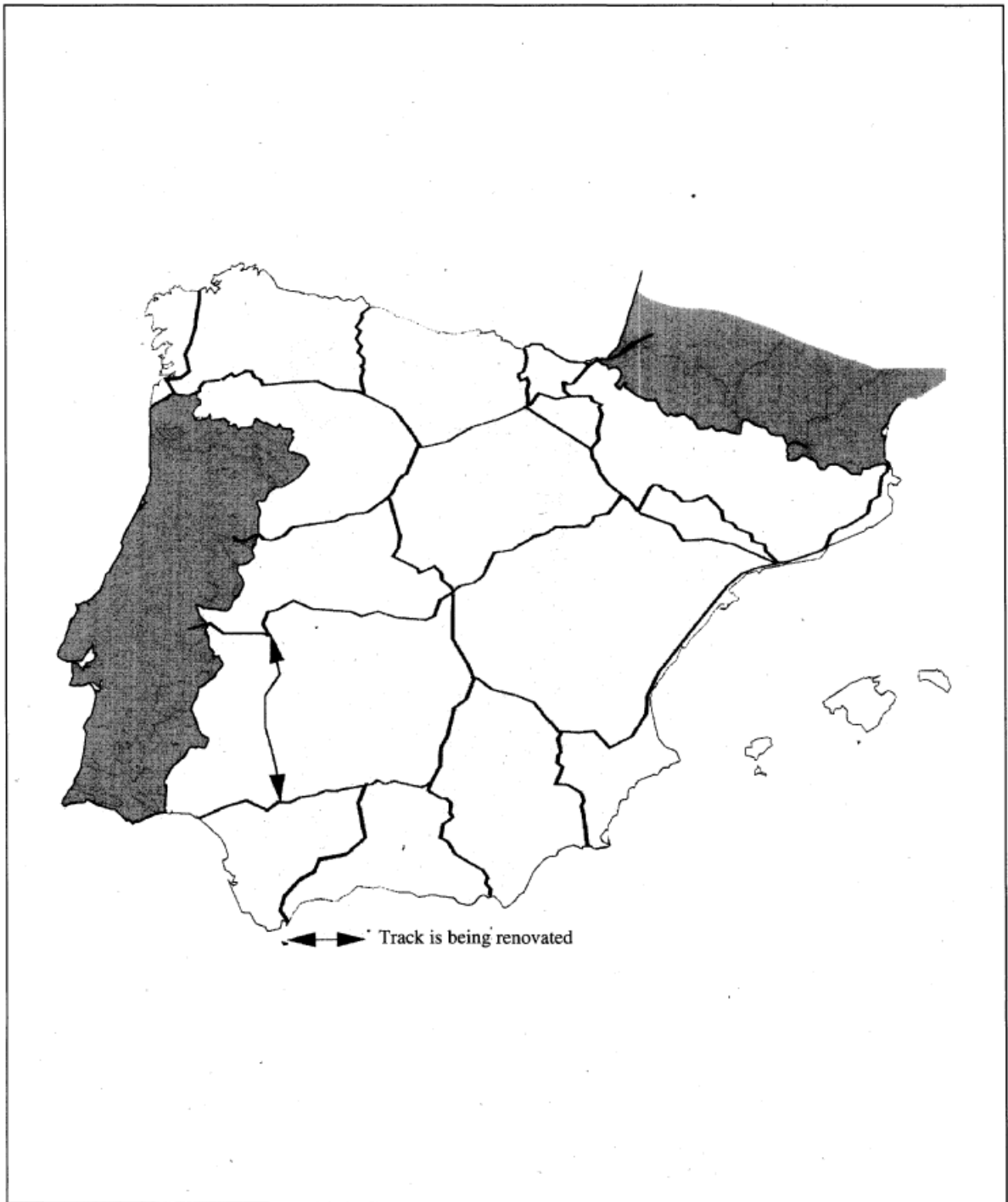


ΕΛΛΑΣ



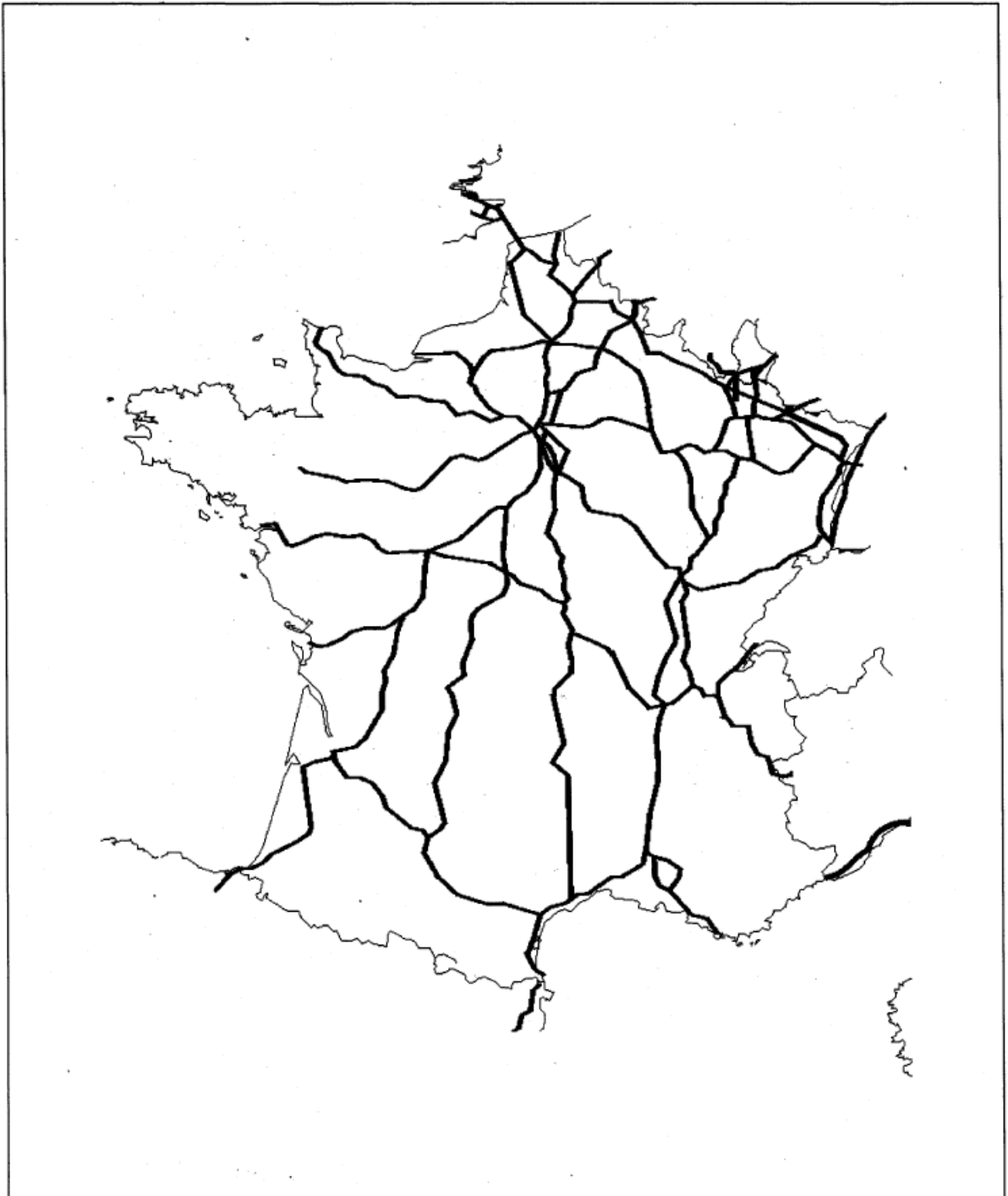


ESPAÑA



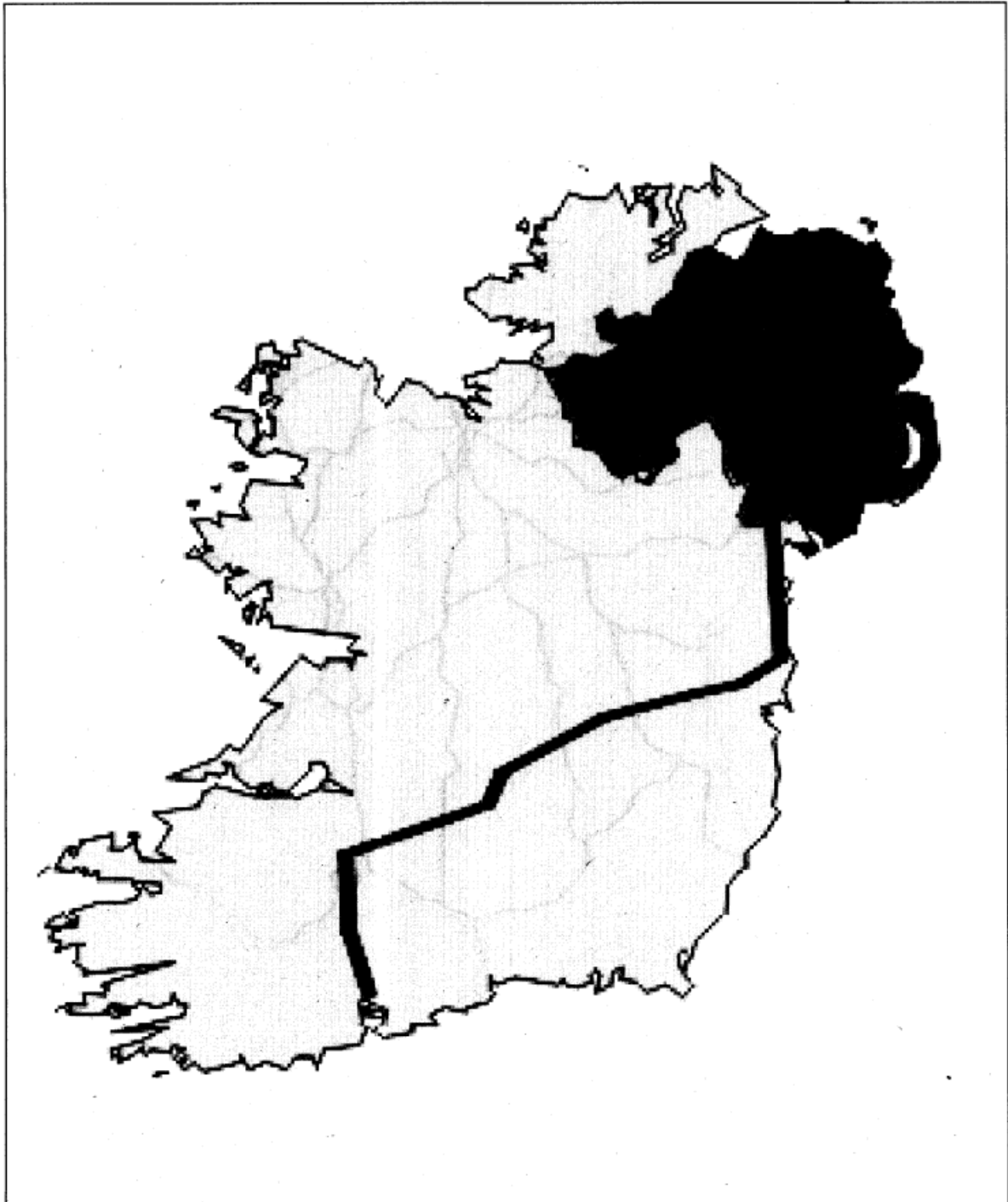


FRANCE



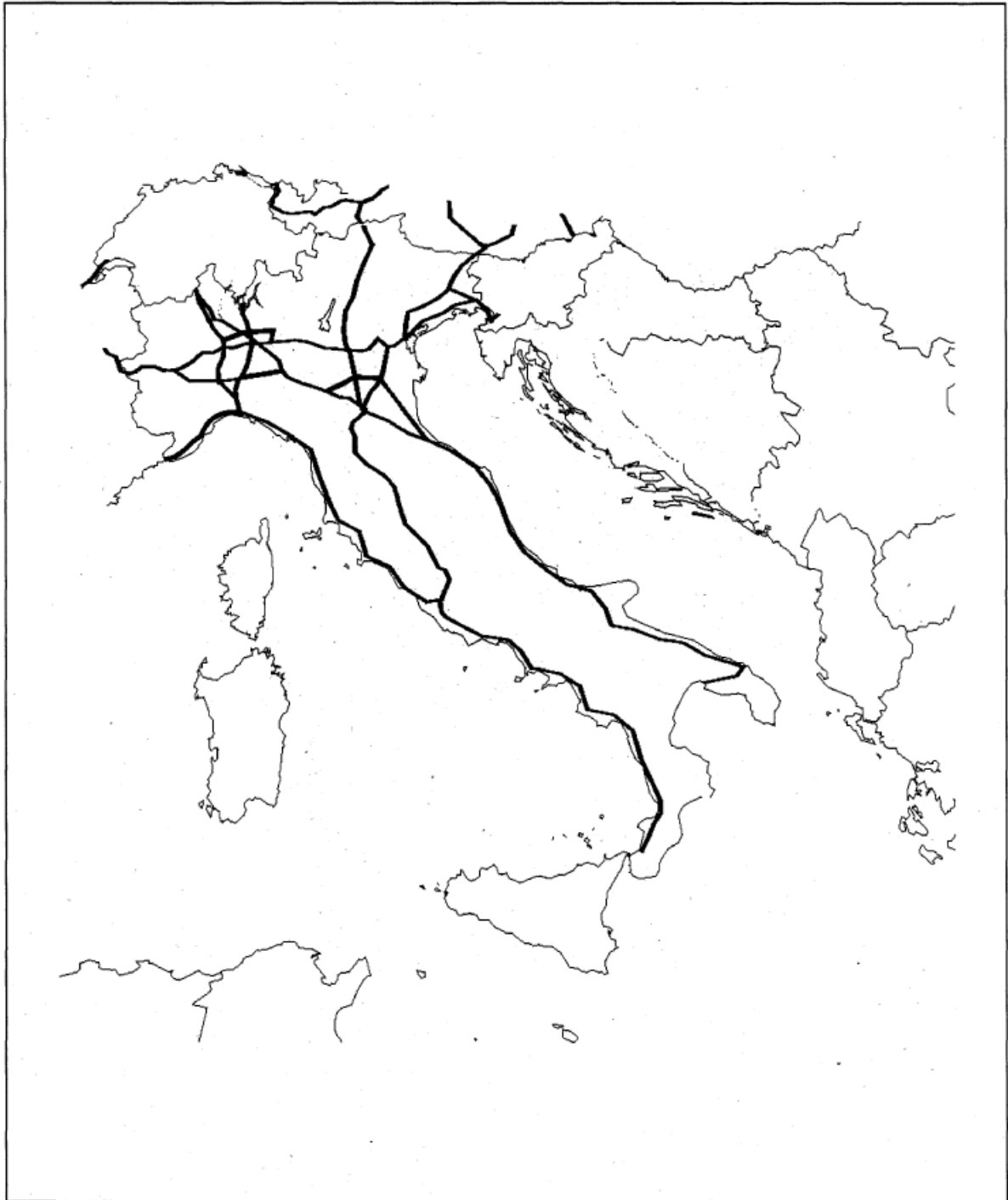


IRELAND





ITALIA





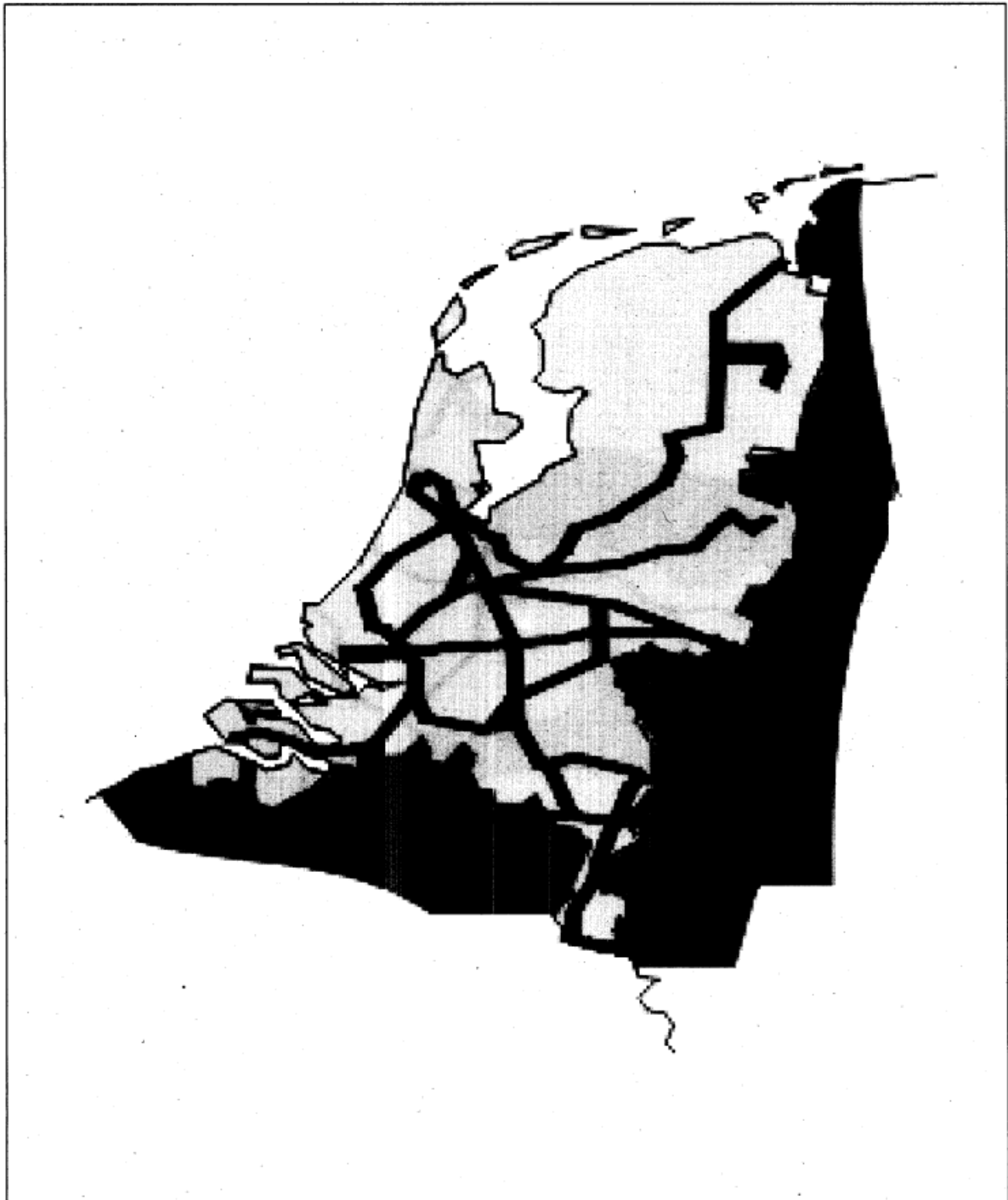
LUXEMBOURG







NEDERLAND





ÖSTERREICH



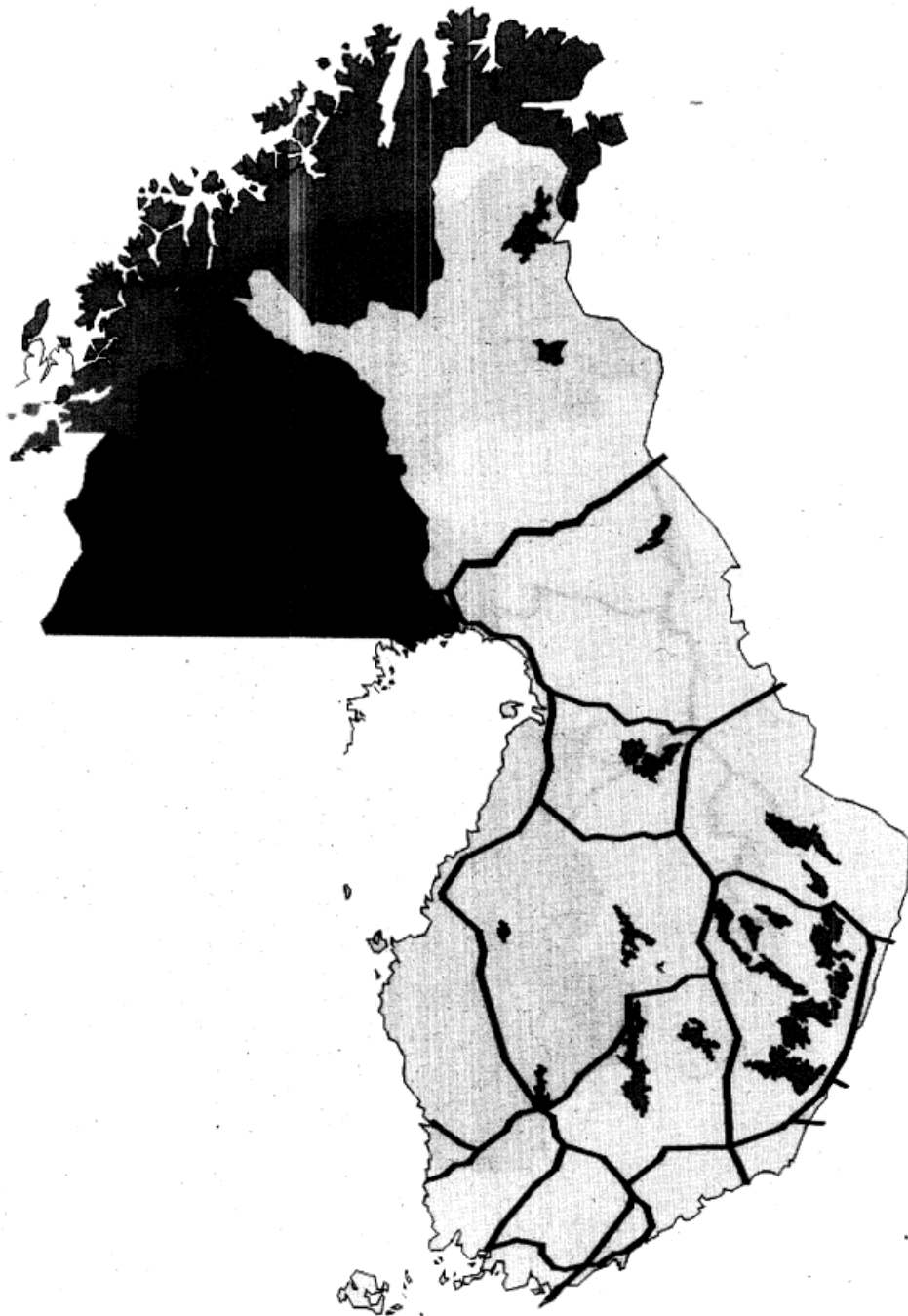


PORTUGAL





SUOMI/FINLAND



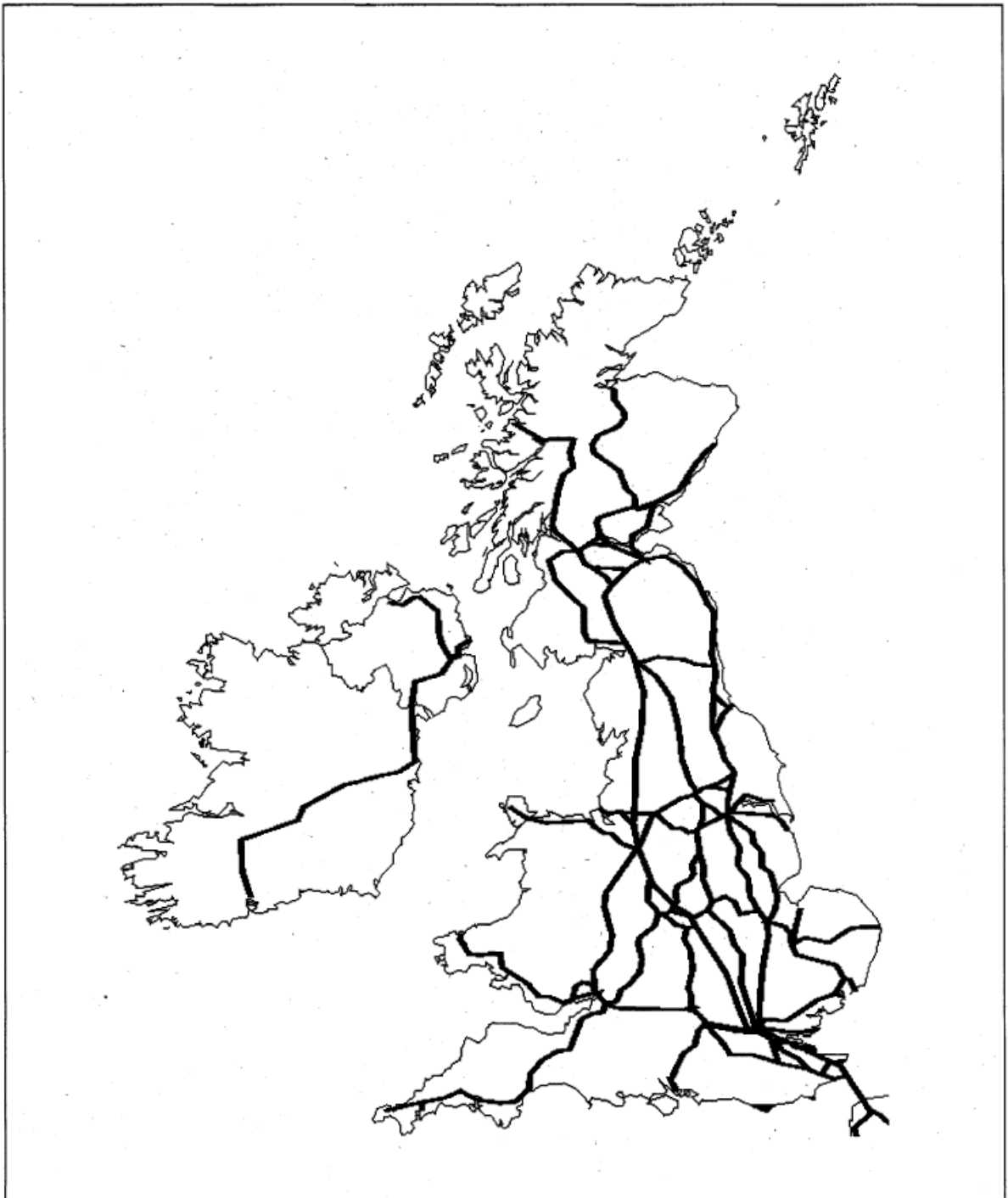


SVERIGE





# UNITED KINGDOM



## *ПРИЛОЖЕНИЕ II*

Списък на съществени функции, посочени в член 6, параграф 3:

- подготовка и взимане на решения във връзка с лицензиране на железопътни предприятия, включващо предоставяне на индивидуални лицензии,
- взимане на решения във връзка с определяне на маршрут, включващо както определянето, така и оценка на наличността и определяне на индивидуални влакови маршрути,
- взимане на решения във връзка с таксуване на инфраструктурата,
- мониторинг на спазването на задълженията за публични услуги, изисквани при предоставянето на определени услуги.