



Ευρωπαϊκή Οδηγία υπ'Αριθμ. 32007L0058

Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής

Αποφασίζουμε:

3.12.2007 EL Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 315/44

ΟΔΗΓΙΑ 2007/58/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΫ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Οκτωβρίου 2007

για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (1),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών (2),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, υπό το πρίσμα του κοινού κειμένου που ενέκρινε η επιτροπή συνδιαλλαγής στις 31 Ιουλίου 2007 (3),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (4), είχε σκοπό να διευκολυνθεί η προσαρμογή των κοινοτικών σιδηροδρόμων στις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.

(2) Η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (5), αφορά τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και τη χρέωση τελών σιδηροδρομικής υποδομής και την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής

υποδομής.

(3) Η Επιτροπή είχε εξαγγείλει στη Λευκή Βίβλο της με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», την πρόθεσή της να συνεχίσει την οικοδόμηση της εσωτερικής αγοράς για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες προτείνοντας άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών.

(4) Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι το άνοιγμα της αγοράς για τις διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός της Κοινότητας, και, συνεπώς, δεν θα πρέπει να αφορά τις υπηρεσίες μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να αποκλείουν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας υπηρεσίες που αφορούν διέλευση μέσω της Κοινότητας.

(5) Η σημερινή κατάσταση όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπεριέχει αντιθέσεις. Από τη μία πλευρά, οι υπηρεσίες μεταφορών μεγάλων αποστάσεων (παραδείγματος χάριν νυκτερινά τρένα) αντιμετωπίζουν δυσκολίες και οι οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, τελευταίως, αποσύρει πολλές από αυτές τις υπηρεσίες, προκειμένου να περιορίσουν τις απώλειες. Από την άλλη πλευρά, στην αγορά των υπηρεσιών διεθνών μεταφορών μεγάλης ταχύτητας, η κυκλοφορία σημείωσε μεγάλη αύξηση και πρόκειται να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο με τον διπλασιασμό και τη διασύνδεση του ευρωπαϊκού δικτύου μεγάλης ταχύτητας έως το έτος 2010. Ωστόσο, η πίεση του ανταγωνισμού από τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους είναι πολύ σημαντική και στις δύο περιπτώσεις. Επομένως, είναι ουσιώδους σημασίας να τονωθούν νέες πρωτοβουλίες με την προώθηση του ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(6) Το άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών δεν θα ήταν δυνατό χωρίς λεπτομερείς διατάξεις για την πρόσβαση στην υποδομή, ουσιώδη πρόοδο στον τομέα της διαλειτουργικότητας και αυστηρό πλαίσιο για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Όλα αυτά τα στοιχεία συντρέχουν πλέον, με τη μεταφορά στο δίκαιο των κρατών μελών της οδηγίας 2001/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου (6), της οδηγίας 2004/51/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου (7), της οδηγίας 2001/13/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (8), της οδηγίας 2001/14/EK, καθώς και της οδηγίας 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (9). Είναι ανάγκη να υποστηριχθεί το νέο αυτό κανονιστικό πλαίσιο, με τη σύσταση εδραιωμένων πρακτικών έως την ημερομηνία που προτείνεται για το άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών. Αυτό θα απαιτήσει ορισμένο χρονικό διάστημα. Για τον λόγο αυτόν, η 1η Ιανουαρίου 2010 θα πρέπει να καθορισθεί ως ημερομηνία-στόχος για το άνοιγμα της αγοράς.

(7) Ο αριθμός των σιδηροδρομικών υπηρεσιών χωρίς ενδιάμεσες στάσεις είναι πολύ περιορισμένος. Στις διαδρομές που περιλαμβάνουν ενδιάμεσες στάσεις, είναι ουσιώδους σημασίας να επιτρέπεται στις νεοεισερχόμενες στην αγορά επιχειρήσεις η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών κατά μήκος της διαδρομής, προκειμένου να εξασφαλισθεί, για τις επιχειρήσεις αυτές, ρεαλιστική πιθανότητα προκειμένου τα δρομολόγια αυτά να είναι οικονομικά βιώσιμα και προκειμένου να μην τίθενται οι εν δυνάμει ανταγωνιστές σε μειονεκτική θέση ως προς τις υφιστάμενες επιχειρήσεις στις οποίες επιτρέπεται η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών κατά μήκος της διαδρομής. Το δικαίωμα αυτό θα πρέπει να ισχύει υπό την επιφύλαξη κοινοτικών και εθνικών κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικών με την πολιτική του ανταγωνισμού.

(8) Η εισαγωγή αυτών των νέων διεθνών υπηρεσιών μεταφορών ανοικτής πρόσβασης με ενδιάμεσες στάσεις θα

πρέπει να μην έχει ως επακόλουθο το άνοιγμα της αγοράς για υπηρεσίες μεταφορών επιβατών εσωτερικού, αλλά θα πρέπει απλώς να επικεντρωθεί σε στάσεις βοηθητικές των διεθνών διαδρομών. Στη βάση αυτή, η εισαγωγή τους θα πρέπει να αφορά υπηρεσίες μεταφορών των οποίων ο βασικός σκοπός είναι η μεταφορά επιβατών σε διεθνές ταξίδι. Ο προσδιορισμός του κατά πόσον αυτός είναι ο βασικός σκοπός μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη κριτήρια, όπως είναι ο λόγος του κύκλου εργασιών επιβατών εσωτερικών μεταφορών προς τον κύκλο εργασιών επιβατών διεθνών μεταφορών και του αριθμού των επιβατών εσωτερικών μεταφορών προς τον αριθμό των επιβατών εξωτερικών μεταφορών καθώς και το μήκος του δρομολογίου. Ο προσδιορισμός αυτός θα πρέπει να διενεργείται από τον αντίστοιχο εθνικό ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν αιτήσεως ενός των ενδιαφερομένων μερών.

(9) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (10) για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, επιτρέπει στα κράτη μέλη και στις τοπικές αρχές να αναθέτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι συμβάσεις αυτές ενδέχεται να προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών μεταφορών. Είναι, επομένως, αναγκαίο να εξασφαλισθεί η συνοχή μεταξύ των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού και της αρχής του ανοίγματος της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό.

(10) Το άνοιγμα της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό, το οποίο περιλαμβάνει το δικαίωμα επιβίβασης επιβατών σε κάθε σταθμό που βρίσκεται επί της διαδρομής του διεθνούς δρομολογίου και αποβίβασής τους σε άλλο σταθμό, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκομένων στο ίδιο κράτος μέλος, μπορεί να έχει επιπτώσεις για την οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται στα πλαίσια σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στην αγορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαίωμα αυτό θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η έγκριση χορηγείται από τον σχετικό ρυθμιστικό φορέα κατά το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ με βάση αντικειμενική οικονομική ανάλυση, κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων αρχών ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(11) Ορισμένα κράτη μέλη έχουν κινηθεί ήδη προς το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών με διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών για την παροχή ορισμένων από τις υπηρεσίες αυτές, η οποία είναι διαφανής και ανοικτή. Δεν θα πρέπει να οφείλουν να παράσχουν τελείως ελεύθερη πρόσβαση στις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών, δεδομένου ότι ο ανταγωνισμός αυτός για το δικαίωμα χρήσης ορισμένων σιδηροδρομικών διαδρομών εμπεριέχει ικανοποιητική δοκιμασία της αγοραστικής αξίας της λειτουργίας των εν λόγω υπηρεσιών.

(12) Η εκτίμηση του εάν θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη προκαθορισμένα κριτήρια, όπως είναι ο αντίκτυπος στην αποδοτικότητα κάθε υπηρεσίας μεταφορών παρεχόμενης στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των συνακόλουθων επιπτώσεων στο καθαρό κόστος για την αρμόδια δημόσια αρχή ανάθεσης της σύμβασης, η επιβατική ζήτηση, η τιμολόγηση των εισιτηρίων, οι διακανονισμοί ως προς τα εισιτήρια, η θέση και ο αριθμός των στάσεων εκατέρωθεν των συνόρων και το χρονοδιάγραμμα και η συχνότητα της προτεινόμενης νέας υπηρεσίας. Στο πλαίσιο σεβασμού της εκτίμησης αυτής και της απόφασης του σχετικού ρυθμιστικού φορέα, τα κράτη μέλη θα είχαν τη δυνατότητα να χορηγούν, να τροποποιούν ή να αρνούνται το δικαίωμα πρόσβασης για την επιδιωκόμενη υπηρεσία διεθνών μεταφορών επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική ανάλυση και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο και τις αρχές της ισότητας και της μη διακριτικής μεταχείρισης.

(13) Προκειμένου να συμβάλουν στη λειτουργία υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε διαδρομές που υπόκεινται στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα πρέπει τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν στις αρχές που είναι αρμόδιες για τις υπηρεσίες αυτές να εισπράττουν εισφορά για τις υπηρεσίες μεταφορών επιβατών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους. Η εισφορά αυτή θα πρέπει να συμβάλει στη χρηματοδότηση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζουν οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνήφθησαν κατά το κοινοτικό δίκαιο. Η εισφορά θα πρέπει να επιβάλλεται σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, και ιδίως με τις αρχές της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας.

(14) Ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να λειτουργεί κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων και κάθε δυνατή ανάμειξη στην ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η λειτουργική του ανεξαρτησία, εάν για λόγους οργανωτικούς ή νομικής φύσεως είναι στενά συνδεδεμένος με την αρμόδια αρχή που εμπλέκεται στην ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να επεκταθεί προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση του σκοπού διεθνούς υπηρεσίας και, εφόσον απαιτείται, των πιθανών οικονομικών επιπτώσεων στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(15) Η παρούσα οδηγία αποτελεί περαιτέρω φάση του ανοίγματος της αγοράς των σιδηροδρόμων. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη ανοίξει την αγορά των υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στο έδαφός τους. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εννοηθεί ως δημιουργούσα υποχρεώσεις για τα εν λόγω κράτη μέλη ώστε αυτά να χορηγήσουν, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, δικαιώματα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν άδεια σε κράτος μέλος στο οποίο δεν έχουν χορηγηθεί παρόμοια δικαιώματα.

(16) Για την προώθηση των επενδύσεων σε υπηρεσίες που χρησιμοποιούν ειδικευμένες υποδομές, όπως οι σιδηροδρομικές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας, οι αιτούντες πρέπει να είναι σε θέση να προγραμματίζουν και απαιτούν ασφάλεια δικαίου, ανταποκρινόμενη στις εκτεταμένες και μακροπρόθεσμες επενδύσεις που αναλαμβάνουν. Για τον λόγο αυτόν, θα πρέπει να επιτραπεί στις επιχειρήσεις αυτές να συνάπτουν κατά κανόνα συμφωνίες-πλαίσιο με διάρκεια έως 15 έτη.

(17) Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει, βάσει του άρθρου 31 της οδηγίας 2001/14/EK, να ανταλλάσσουν πληροφορίες και, εφόσον αρμόζει σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, να συντονίζονται όσον αφορά τις αρχές και τις πρακτικές της εκτίμησης του κινδύνου της οικονομικής ισορροπίας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Θα πρέπει να αναπτύσσουν βαθμιαία κατευθυντήριες γραμμές με βάση την εμπειρία τους.

(18) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να αξιολογηθεί με βάση έκθεση που θα υποβάλει η Επιτροπή δύο έτη από την ημερομηνία του ανοίγματος της αγοράς παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Η έκθεση αυτή θα πρέπει επίσης να αναλύει την ανάπτυξη της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της κατάστασης της προετοιμασίας για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Με την έκθεση αυτή, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να αναλύει τα διάφορα πρότυπα οργάνωσης της αγοράς και τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας στις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και στη χρηματοδότησή τους. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και τις ενδογενείς διαφορές μεταξύ των κρατών μελών (πυκνότητα δικτύων, αριθμός επιβατών, μέση απόσταση διαδρομών). Με την έκθεσή της η Επιτροπή θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προτείνει συμπληρωματικά μέτρα για τη διευκόλυνση του εν λόγω ανοίγματος και θα πρέπει να εκτιμά τις επιπτώσεις των τυχόν σχετικών μέτρων.

(19) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των οδηγιών 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/EK θα πρέπει να ληφθούν

σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (11).

(20) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προσαρμόζει τα παραρτήματα των εν λόγω οδηγιών. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων των εν λόγω οδηγιών, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(21) Κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν αντιμετωπίζουν άμεση προοπτική να αποκτήσουν, θα υποβάλλοντο σε δυσανάλογη και περιττή υποχρέωση εάν ώφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο και να εφαρμόσουν τις οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/ΕΚ. Επομένως, τα κράτη μέλη αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν, για όσο διάστημα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, από την υποχρέωση να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκτυο και να εφαρμόσουν τις εν λόγω οδηγίες.

(22) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, δεδομένης της ανάγκης να εξασφαλίζονται δίκαιοι όροι πρόσβασης στην υποδομή, χωρίς διακρίσεις, και να λαμβάνεται υπόψη η προφανής διεθνής διάσταση του τρόπου λειτουργίας σημαντικών τμημάτων των σιδηροδρομικών δικτύων καθώς και η ανάγκη για συντονισμένη διακρατική δράση, και μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(23) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας (12), τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συντάσσουν και να δημοσιοποιούν, προς ίδιο όφελος και προς το συμφέρον της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, στους οποίους θα παρουσιάζεται, όσο το δυνατόν περισσότερο, ο συσχετισμός μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

(24) Θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως οι οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

2. Στο άρθρο 3, απαλείφεται η τέταρτη περίπτωση.

3. Στο άρθρο 3, μετά την πέμπτη περίπτωση, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— 'υπηρεσία διεθνών μεταφορών επιβατών': υπηρεσία μεταφορών επιβατών στο πλαίσιο της οποίας η αμαξοστοιχία διέρχεται τουλάχιστον μία συνοριακή γραμμή κράτους μέλους και ο κύριος σκοπός της οποίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη· η αμαξοστοιχία μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα μπορεί να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον μία συνοριακή γραμμή.»

4. Στο άρθρο 3, μετά την έκτη περίπτωση, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— 'διέλευση': η διάσχιση κοινοτικού εδάφους, η οποία πραγματοποιείται χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο κοινοτικό έδαφος.»

5. Στο άρθρο 5 παράγραφος 3 απαλείφεται η πρώτη περίπτωση.

6. Στο άρθρο 8 παράγραφος 1 απαλείφονται οι λέξεις «και οι διεθνείς ενώσεις».

7. Στο άρθρο 10 απαλείφεται η παράγραφος 1.

8. Στο άρθρο 10 παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

- της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- κάθε άλλης ενδιαφερόμενης αρμόδιας αρχής με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του παρόντος άρθρου,
- του διαχειριστή της υποδομής, ή
- της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- η σχετική αρμόδια αρχή ή αρχές,
- ο διαχειριστής της υποδομής,
- η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή
- η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση,

9. Στο άρθρο 10 αντικαθίσταται η παράγραφος 8 από το ακόλουθο κείμενο:

- την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη, ιδίως τις επιπτώσεις της στα κράτη μέλη κατά την παράγραφο 3α, δεύτερο εδάφιο, και την αποτελεσματική λειτουργία των διάφορων φορέων τους οποίους αφορά,
- τις εξελίξεις της αγοράς, ιδίως τις διεθνείς τάσεις της κυκλοφορίας, τις δραστηριότητες και το μερίδιο αγοράς όλων των παραγόντων της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των νεοεισερχομένων.»

10. Στο άρθρο 10 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

11. Στο άρθρο 11 αντικαθίσταται η παράγραφος 2 από το ακόλουθο κείμενο:

12. Στο άρθρο 11α αντικαθίσταται η παράγραφος 3 από το ακόλουθο κείμενο:

13. Στο άρθρο 15 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

Άρθρο 2

Η οδηγία 2001/14/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 παράγραφος 3, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«ε) δραστηριότητες μεταφορών υπό μορφή παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση διά της Κοινότητας».

2. Στο άρθρο 2 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«ιδ) 'διέλευση': η διάσχιση κοινοτικού εδάφους, η οποία πραγματοποιείται χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο κοινοτικό έδαφος».

3. Στο άρθρο 13 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

4. Στο άρθρο 17 αντικαθίσταται η παράγραφος 5 από το ακόλουθο κείμενο:

5. Στο άρθρο 30 παράγραφος 1, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίοδος πριν από την τελευταία:

6. Στο άρθρο 34 αντικαθίσταται η παράγραφος 3 από το ακόλουθο κείμενο:

7. Στο άρθρο 35 αντικαθίσταται η παράγραφος 3 από το ακόλουθο κείμενο:

8. Στο άρθρο 38 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από τις 4 Ιουνίου 2009. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα τον οποίο διέπει η παρούσα οδηγία.

3. Οι διατάξεις των σημείων 2, 5, 6 και 7 του άρθρου 1 εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2010.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Οκτωβρίου 2007.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. LOBO ANTUNES

(1) ΕΕ C 221 της 8.9.2005, σ. 56.

(2) ΕΕ C 71 της 22.3.2005, σ. 26.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 (ΕΕ C 227 Ε της 21.9.2006, σ. 460), κοινή θέση του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 2006 (ΕΕ C 289 Ε της 28.11.2006, σ. 30), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2007 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, και απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Σεπτεμβρίου 2007.

(4) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344).

(5) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/ΕΚ (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44). Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16.

(6) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.

(7) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164. Διορθωμένη έκδοση: ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 58.

(8) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.

(9) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44. Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16.

(10) Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

(11) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

(12) ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

(13) ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1».

Βρυξέλλες, 2007-12-03