

ДИРЕКТИВА 2001/12/ЕЗ НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ од 26 февруари 2001 година

се заменува со Директивата на Советот 91/440/ЕЕЗ за развој на железниците во Заедницата

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

Имајќи го предвид Договорот за основање на Европската економска заедница, особено членот 71 од него,

Имајќи го предвид предлогот на Комисијата ⁽¹⁾,

Имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет ⁽²⁾,

Имајќи го предвид мислењето на Комитетот на регионите ⁽³⁾,

Постапувајќи во согласност со постапката утвредена во членот 251 ⁽⁴⁾ од Договорот, а земајќи го предвид интегралниот текст одобрен за усогласување на 22 ноември 2000 година од страна на Комитетот,

Каде што:

(1) Директивата на Советот 91/440/ЕЕЗ од 29 јули 1991 година за Развој на железниците во Заедницата⁽⁵⁾ се менува за да се вклучи искуството кое произлегува од нејзиното спроведување, како и искуството од развојот во железничкиот сектор од нејзиното усвојување досега, со цел да се обезбеди постигнување на нејзините цели.

(2) Треба да се загарантира рамноправен и недискриминациски пристап до потребната инфраструктура преку одделување на некои клучни функции и/или создавање железнички регулатор кој ќе ги извршува функциите за контрола и спроведување, како и преку одделување на сметките за добивка и за загуба и книговодствените биланси.

(3) Треба да се загарантира рамноправен и недискриминациски пристап до потребната инфраструктура и преку одделување на функциите што се поврзани со безбедноста и/или создавањето железнички регулатор кој ќе ги извршува функциите за контрола и спроведување. Во секој случај, железничките претпријатија можат да бидат вклучени на недискриминациски начин на во спроведување и следење на стандардите за безбедност.

(4) Продолжувањето на правата за пристап треба, како и кај другите форми на транспорт, да бидат во врска со паралелното спроведување на потребните придружни мерки за хармонизација.

(5) Во согласност со целите за комплетирање на внатрешниот пазар, кој ќе ја опфати можноста сите железнички претпријатија што имаат дозвола и што ги задоволуваат условите за безбедност да обезбедуваат услуги, правото на пристап, за транзициски период до седум години, треба да се прошири и на железничките претпријатија со дозвола за меѓународен превоз на стока на дефинирана мрежа, наречена Трансевропска мрежа на товарни возови, вклучувајќи пристап до и обезбедување услуги на главните терминали и пристаништа. По овој транзициски период, Трансевропската мрежа на товарни возови треба да ја покрие целокупната европска железничка мрежа, а на железничките претпријатија треба да им се даде пристап до нив за меѓународен товарен транспорт.

¹ ОЈ бр. С 321, 20.10.1998 година, стр. 6, и
ОЈ бр. С 116 Е, 26.4.2000 година, стр. 21.

² ОЈ бр. С 209, 22.7.1999 година, стр. 22.

³ ОЈ бр. С 57, 29.2.2000 година, стр. 40.

⁴ Мислење на Европскиот парламент од 10 март 1999 година (ОЈ бр. С 175, 21.6.1999 година, стр. 115), потврдено на 16 септември 1999 година (ОЈ бр. С 54, 25.2.2000 година, стр. 56), Заеднички став на Советот од 28 март 2000 година (ОЈ бр. С 288, 11.10.2000 година, стр. 1) и Одлуката на Европскиот парламент од 5 јули 2000 година (џуште необјавена во Службениот весник). Одлука на Европскиот парламент од 1 февруари 2001 година и Одлука на Советот од 20 декември 2000 година.

⁵ ОЈ бр. L 237, 24.8.1991 година, стр. 25.

(6) Право на пристап им се гарантира на железничките претпријатија со дозвола кои ги задоволуваат условите за безбедност и кои бараат пристап, независно од тоа каков е начинот на работење.

(7) Земји-членки се слободни да даваат права на пристап кои се пошироки отколку пристапот за железничките претпријатија што вршат меѓународен комбиниран транспорт, на меѓународните групации што вршат меѓународни услуги и на железничките претпријатија што вршат меѓународни товарни услуги во рамките на Трансевропска мрежа на товарни возови. Употребата на овие поопширни права на пристап може да им се ограничи на железнички претпријатија со дозвола во земјите-членки каде што се даваат права на пристап од слична природа, под услов ова ограничување да соодветствува на Договорот.

(8) За да промовира ефикасното управување со инфраструктурата, што е од јавен интерес, на раководителите во инфраструктурата треба да им се даде статус со кој ќе бидат независни од државата, како и слобода да управуваат со своите внатрешни работи, а земјите-членки, пак, треба да ги преземат мерките што се неопходни за развој и безбедна употреба на железничката инфраструктура.

(9) За да се промовира ефикасното функционирање на патничките и на товарните превозни услуги и за да се обезбеди транспарентност во нивното финансиско работење, вклучувајќи ги сите финансиски надоместоци или помошта дадена од државата, неопходно е да се одделат сметките на патничките и на товарните превозни услуги.

(10) Неопходно е да се спроведат низа мерки со цел подобро да се следи развојот на железничкиот сектор и напредувањето на пазарот, да се оцени ефектот од усвоените мерки и да се анализира влијанието на мерките што ги предвидува Комисијата.

(11) Треба да се основаат тела со доволен степен на независност за да ја регулираат конкуренцијата на пазарот на железнички услуги кога нема субјекти што ја изведуваат таа функција.

(12) Комисијата треба да известува за спроведувањето на оваа директива и да дава соодветни предлози.

(13) Мерките што се неопходни за спроведување на оваа директива треба да се усвојат во согласност со Одлуката 999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година која ги уредува постапките за извршување на надлежноста за спроведување која ѝ е дадена на Комисијата⁶.

(14) Потребни се посебни мерки за да се земат предвид специфичните геополитички и географски состојби во одредени земји-членки, како и специфичната организираност на железничкиот сектор во различните земји-членки, а притоа да се обезбеди интегритет на внатрешниот пазар.

(15) Во согласност со начелата за субвенционирање и пропорционалност, кои се наведуваат во членот 5 од Договорот, целите на оваа директива, имено, да се развијат железниците на Заедницата, не можат доволно подробно да се постигнат од страна на земји-членки во поглед на потребата да се обезбедат рамноправни и недискриминациски услови за пристап до инфраструктурата, како и да се земат предвид изразито меѓународните димензии вклучени во функционирањето на значајни елементи од железничките мрежи, и затоа можат, заради потребата од координирано транснационално дејствување, подобро да се постигнат од страна на Заедницата. Оваа директива не оди над она што е неопходно за да се постигнат тие цели.

(16) Според тоа, Директивата 91/440/ЕЗ треба соодветно да се измени,

ЈА ДОНЕСОА ОВАА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директивата 91/440/ЕЗ се изменува на следниов начин:

- 1) Насловот на Делот I се заменува со следниов наслов: „Цел и дефиниции“;
- 2) Членот 1 се укинува;

⁶ ОЈ бр. L 184, 17.7.1999 година, стр. 23.

3) Следниов став му се додава на членот 2:

'3. Претпријатијата чие железничко работење е ограничено на обезбедување постојани превозни услуги за патничките возила што поминуваат под каналот Ла Манш се исклучени од доменот на оваа директива, со исклучок на членовите 6(1), 10 и 10а.';

4) Членот 3 се заменува онака како што следува:

а) првата и втората алинеја се заменуваат на следниов начин:

'- „железничко претпријатие“ е секое приватно или јавно претпријатие што има дозвола во согласност со соодветното законодавство на Заедницата, чија главна дејност е да обезбеди патни услуги за транспорт на стока и/или патници со железница, под услов претпријатието да обезбедува уред за влечење; ова ги опфаќа и претпријатијата што обезбедуваат само погон за влечење;

-„раководител на инфраструктура“ е секое тело или претпријатие одговорно особено за основање и одржување на железничката инфраструктура. Ова може да опфаќа и управување со инфраструктурните системите за контрола и безбедност. Функциите на раководителот на инфраструктурата на мрежа или на дел од мрежата можат да се доделуваат на различни тела или претпријатија';

б) следната алинеја се вметнува по четвртата алинеја:

'- „меѓународни товарни услуги“ се превозни услуги каде што возот преминува барем една граница на некоја земја-членка; возот може да биде споен и/или раздвоен и различните делови можат да бидат со различно потекло и различна дестинација, под услов сите вагони да поминат барем една граница“;

5) насловот на Делот II се заменува онака како што следува: 'Независност во раководењето';

6) Членот 4 се заменува онака како што следува :

'Член 4

1. Земјите-членки ќе ги преземат неопходните мерки за да се осигураат дека, што се однесува до раководењето, администрирањето и внатрешната контрола на административните, економските и сметководствените работи, железничките претпријатија имаат независен статус, и во согласност со него тие ќе поседуваат, пред сè, средства, буџети и сметки што се одделни од оние на државата.

2. Почитувајќи ја рамката и специфичните правила за надоместоци и распределба кои се воспоставени од страна на земјите-членки, раководителот на инфраструктурата ќе има одговорност за сопственото управување, администрирање и внатрешната контрола';

7) Членот 6 се заменува онака како што следува:

'Член 6

1. Земјите-членки ќе ги преземат неопходните мерки за да обезбедат дека се водат и се објавуваат посебни сметки за добивката и загубата и книгоговорствените биланси, од една страна, за деловното работење во врска со обезбедувањето превозни услуги од страна на железнички претпријатија и, од друга страна, за деловното работење кое се однесува на раководењето со железничката инфраструктура. Јавните средства што се исплаќаат на едната од овие две области на работење, не смеат да и се префрлуваат на другата.

Сметките за двете области на работење ќе се водат на начин што ќе ја отсликува оваа забрана.

2. Земјите-членки исто така можат да обезбедат ова разделување да бара организирање посебни оддели во рамките на едно претпријатие или пак со инфраструктурата да раководи друг субјект.

3. Земјите-членки ќе ги преземат неопходните мерки за да обезбедат дека функциите што одредуваат праведен и недискриминациски пристап до инфраструктурата, наведени во Анексот Б, им се доверуваат на тела или фирми кои сами не обезбедуваат железнички превозни услуги. Без разлика на структурната организираност, мора да се покаже дека оваа цел е постигната.

Сепак, земјите членки можат на железнички претпријатија или кое било друго тело да им ја пренесат задачата за собирање на давачките и одговорноста за раководење со железничката инфраструктура, како што се инвестициите, раководењето и финансирањето.

4. Примената на ставот 3 ќе биде предмет на извештај кој го изготвува Комисијата во согласност со членот 10 б, и истиот треба да се поднесе до 15 март 2006 година.“;

8) Членот 7 се заменува онака како што следува:

Член 7

1. Земјите-членки ќе ги преземат сите неопходни мерки за развој на нивната национална железничка инфраструктура, земајќи ги предвид, онаму каде што е неопходно, општите потреби на Заедницата.

2. Земјите-членки ќе гарантираат дека пропишаните стандарди за безбедност и пропишаните правила, железничкиот возен парк и железничките претпријатија се соодветно заведени, а несреќите се предмет на истрага. Овие задачи треба да ги извршат тела или претпријатија кои сами не обезбедуваат железнички превозни услуги и кои се независни од телата или претпријатијата што ги обезбедуваат истите, така што ќе се обезбеди рамноправен и недискриминациски пристап до инфраструктурата.

Железничките претпријатија ќе ги применат овие правила и стандардите за безбедност. Доколку земјите-членки не овластат независни тела за извршување на спроведувањето и на следењето, тие можат да побараат или да им дозволат на железнички претпријатија да се вклучат за да го обезбедат спроведувањето и следењето на стандардите за безбедност и правилата, а притоа тие треба да гарантираат неутрално и недискриминациско извршување на овие функции.

3. Земјите-членки исто така можат да му овозможат на раководителот на инфраструктурата, притоа почитувајќи ги членовите 73, 87 и 88 од Договорот, финансирање што одговара на задачите, опсегот и финансиските барања, особено за да се покријат новите инвестиции.

4. Во рамките на општата политика што ја одредува државата, раководителот на инфраструктурата изготвува деловен план кој ќе ги опфати инвестициските и финансиските програми. Планот се изготвува со цел да се обезбеди оптимална и ефикасна употреба и развој на инфраструктурата, притоа обезбедувајќи финансиска рамнотежа и средства за постигнување на овие цели.“;

9) Членот 9(3) се заменува онака како што следува:

“3. Помошта овозможена од страна на земјите-членки за отпишување на долговите посочени во овој член ќе биде дадена во согласност со членовите 73, 87 и 88 од Договорот.“;

10) Следниов став му се додава на членот 9:

“4. Кога се работи за железничките претпријатија, сметките за добивката и за загубата, како и книговодствените биланси или годишните извештаи за средствата и обврските ќе се водат и ќе се објавуваат за работење кое се однесува на обезбедувањето железнички товарни превозни услуги. Средствата исплатени за дејностите поврзани со обезбедувањето патнички превозни услуги како јавни услуги, преносите на средства мораат да се прикажуваат одделно во релевантните сметки и не можат да се пренесуваат на дејностите што се однесуваат на обезбедувањето други превозни услуги или на какво било друго работење.“;

11) Членот 10 се заменува онака како што следува:

Член 10

1. На меѓународните групации ќе им се даде пристап и право на транзит во земјите-членки кои се основачи на нивните составни железнички претпријатија, како и право на транзит во други земји-членки, за меѓународни услуги помеѓу земјите-членки каде што се основани претпријатијата што ги сочинуваат споменатите групации.

2. На железничките претпријатија во рамките на опсегот на членот 2 ќе им се обезбеди, под рамноправни услови, пристап до инфраструктурата во други земји-членки заради обезбедување меѓународни услуги за комбиниран превоз на стока.

3. Каков и да е начинот на работење, на железнички претпријатија, во рамките на опсегот на членот 2, ќе им се обезбеди, под рамноправни услови, пристапот што го бараат од Трансевропската мрежа на товарни возови (ова е официјално име?), дефинирана во членот 10(а) и во Анексот А по 15 март 2008 година, до целата железничка мрежа, заради обезбедување меѓународни услуги за товарен транспорт.

4. На барање на земјата-членка или пак на сопствена иницијатива, Комисијата, во посебни случаи, ќе ја испита примената и спроведувањето на овој член и два месеци откако ќе добие такво барање, а откако ќе се консулира со Комитетот посочен во членот 11а(2), ќе одлучи дали соодветните мерки можат и понатаму да се применуваат. Комисијата ќе ги известат за таквото свое решение Европскиот парламент, Советот и земјите-членки.

Не прекршувајќи го членот 226 од Договорот, која било земја-членка може да ја упати одлуката на Комисијата во рок од еден месец. Советот, дејствувајќи врз основа на квалификувано мнозинство, може во исклучителни ситуации да донесе поинаква одлука во рок од еден месец.

5. Железничките претпријатија што се вклучени во железнички превозни услуги според ставовите 1, 2 и 3 ќе ги склучат потребните административни, технички и финансиски договори врз основа на јавното или приватно право со раководителите на железничката инфраструктура која се користи со цел да се регулира контролата на превозот и безбедносните прашања што се однесуваат на тој превоз. Условите што ги регулираат тие договори ќе бидат недискриминациски доколку е тоа применливо, во согласност со одредбите на Директивата 2000/14/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 16 февруари 2001 година за распределба на капацитетот на железничката инфраструктура и собирањето на давачките за користење на железничката инфраструктура и сертификатот за безбедност⁽⁷⁾.

6. Следењето на пристапот до и на обезбедувањето услуги на терминалите и на пристаништата поврзани со железничките активности од ставовите 1, 2, и 3, кои услужуваат или кои можат да услужат повеќе од еден краен клиент, ќе им се овозможи на сите железнички претпријатија на недискриминациски начин, а барањата на железнички претпријатија можат да станат предмет на ограничувања само доколку постојат алтернативи кои се дозволени со пазарните услови.

7. Без прекршување на регулативата на Заедницата и националните регулативи која се однесува на политиката за конкурентност и институциите што се одговорни во таа област, регулативното тело оформено во согласност со членот 30 од Директивата 2000/14/ЕЗ или кое било друго тело што ужива ист степен на независност ќе ја следи конкуренцијата на пазарите на железнички услуги, вклучувајќи го и пазарот за товарен железнички превоз.

Тоа тело ќе се оформи во согласност со правилата од членот 30(1) од споменатата директива. Секој подносител на молба или секоја заинтересирана страна може да поднесе жалба до ова тело доколку мисли дека била неправедно третирана, била предмет на дискриминација или пак е оштетена на кој било друг начин врз основа на жалбата, а тогаш кога е соодветно и на сопствена иницијатива, регулативното тело ќе донесе што е можно порано одлука за соодветните мерки со кои ќе се поправи несаканиот развој на настаните на тие пазари. За да се обезбеди неопходната можност за судска контрола и соработката помеѓу националните регулативни тела, членот 30(6) и членот 31 од споменатата директива ќе се применува во овој контекст.

8. Во согласност со членот 14, кој го уредува подготвувањето извештај за спроведувањето на оваа директива, заедно со соодветните предлози за продолжување на напорите на Заедницата да го развие железничкиот пазар и законодавната рамка што го уредува, и во секој случај, седум години по 15 март 2008 година, Трансевропската мрежа на товарни возови дефинирана во член 10а и Анекс А, која обезбедува пристап за меѓународниот транспорт на стока на железнички претпријатија дефинирани во членот 3, ќе се прошири за да ја опфати целокупната европска железничка мрежа. На железничките претпријатија ќе им се обезбеди, низ целата таа мрежа и според рамноправни услови, гарантиран пристап и транзит за меѓународниот превоз на стока.;

12) Во Делот V 'Пристап до железничка инфраструктура' се додава следниов член:

⁷ Види страна 29 од овој Службен весник .

Член 10а

1. Трансевропската мрежа на товарни возови се состои од следниве елементи:

- а) Железнички линии онака како што се посочени на мапите во Прилогот А.
- б) Пренасочени делници, кога е соодветно, особено околу преоптоварената инфраструктура во смисла на Директивата 2000/14/ЕЗ. Кога овие делници ќе бидат понудени, целокупното времетраење на патувањето ќе се заштити колку што тоа е возможно.
- в) Пристап по шини до терминалите кои услужуваат или кои можат да услужат повеќе од еден краен клиент и до други пунктови и објекти, вклучувајќи ги и доводните линии до и од нив.
- г) Пристап по шини до и од пристаништата дадени во Анексот А, вклучувајќи ги и доводните линии.

2. Доводните линии споменати во ставот 1(в)и (г) покриваат, на обата краја од патувањето, 50 километри, или 20% од должината на патувањето на железничките линии од ставот 1(а), односно ја покриваат поголемата од двете.

Белгија и Луксембург, како земји-членки со релативно мала или концентрирана мрежа, можат да ја ограничат должината на доводните линии во првата година по 15 март 2003 година на барем 20 километри, а до крајот на втората година барем до 40 километри“;

13) По Делот „Пристап до железничка инфраструктура“, ќе се додаде следниов дел:

’ ДЕЛ Va

Задачата на Комисијата за надгледување

Член 10 б

1. Не подоцна од 15 септември 2001 година Комисијата ќе ги заврши сите потребни подготовки за следење на техничките и економските услови и развојот на пазарот на европскиот железнички транспорт. Комисијата ќе се погрижи соодветните средства да се стават на располагање за да се овозможи ефикасното следење на овој сектор.

2. Во оваа насока, Комисијата непосредно ќе вклучи претставници од земјите- членки и од секторите што имаат удел во нејзината работа, вклучувајќи ги и корисниците, така што тие ќе можат подобро да го следат развојот на железничкиот сектор и напредокот на пазарот, да го проценат ефектот од усвоените мерки и да го анализираат влијанието од мерките планирани од страна на Комисијата.

3. Комисијата ќе ја следи употребата на мрежите и развојот на рамковните услови во железничкиот сектор, особено давачките за инфраструктурата, распределбата на капацитетот, безбедносната регулатива и давањето дозволи и степенот на усогласување, кој се зголемува. Таа ќе обезбеди активна соработка помеѓу соодветните регулативни тела во земјите-членки.

4. Комисијата ќе поднесува извештај до Европскиот парламент и до Советот за:

- а) развојот на внатрешниот пазар во железничките услуги
- б) рамковните услови
- в) државата на трансевропската мрежа на товарни возови
- г) користењето на правата за пристап
- д) пречките за поефикасни железнички услуги
- ѓ) инфраструктурните ограничувања, и
- е) потребата од законодавство.’

14) Членот 11 се заменува онака како што следува:

’Член 11

1. Земјите-членки можат да излезат со кое било прашање што се однесува на примената на оваа директива пред Комисијата. Соодветни решенија ќе се усвојат со следење на советодавната процедура од членот 11а (2).

2. Амандманите неопходни за усогласувањето на Анексите ќе се усвојат со следењена регулативната процедура од членот 11а (3).;

15) Следниов член се вметнува:

Член 11а

1. На Комисијата ќе ѝ помага Комитет.

2. Во врска со овој став, ќе се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од неа.

3. Во врска со овој став, ќе се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од неа.

Временската рамка дадена во членот 5(6) од Одлуката 1999/468/ЕЗ ќе биде поставена на три месеци.

4. Комитетот ќе го усвои својот деловодник.;

16) Членот 14 се заменува онака како што следува:

Член 14

До 15 март 2005 година, Комисијата ќе достави до Европскиот парламент, до Економско-социјалниот комитет, до Комитетот на регионите и до Советот извештај за примената на оваа директива, кој ќе биде придружен со соодветни предлози за да се продолжи дејствувањето на Заедницата за развој на железничкиот пазар и законодавната рамка што го уредува.;

17) следниов член се вметнува:

Член 14а

1. Пет години, почнувајќи од 15 март 2003 година, следниве земји-членки:

- Ирска, како земја-членка сместена на остров, која има железничка врска само со една земја-членка

- Велика Британија, во однос на Северна Ирска, врз истата основа, и

- Грција, како земја-членка која нема ниту една директна железничка врска со ниту една земја-членка,

не се обврзани да ги применат барањата за доверување на функциите што одредуваат рамноправен и недискриминациски пристап до инфраструктурата на независното тело, онака како што е уредено со членот 6(3), точка 1 и со задачите посочени во членот 7(2), точка 1, во таа мера во која тие членови ги обрзуваат земјите членки да основаат независни тела кои ќе ги изведуваат задачите посочени во споменатите членови.

2. Сепак, во случај кога:

а) повеќе од едно железничко претпријатие кое има дозвола во согласност со членот 4 од Директивата 95/18/ЕЗ, или, во случајот на Ирска и Северна Ирска, железничка компанија која има дозвола на друго место, поднесе официјално барање да нуди конкурентни железнички услуги во, до или од Ирска, Северна Ирска или Грција, за продолжувањето со примената на ова ослободување ќе се одлучува во согласност со советодавните процедури од членот 11а(2); или

б) железничко претпријатие кое обезбедува железнички услуги во Ирска, Северна Ирска или Грција поднесува официјално барање да изведува железнички услуги на, до или од територијата на друга земја-членка (во случајот на Ирска или Велика Британија, во однос на Северна Ирска, или обете, друга земја-членка надвор од нивните територии), отстапката од ставот 1 не важи.

Една година од добивањето на некоја од одлуките посочени во точката (а), усвоени во согласност со советодавните процедури од членот 11а(2) или на известување за официјалното барање од точката (б), земјата-членка или засегнатите држави (Ирска, Велика Британија во однос на Северна Ирска, или Грција) ќе почнат со примена на законодавни норми за спроведување на членовите од ставот 1.

3. Ослободувањето од ставот 1 може да се обновува за временски периоди не подолги од пет години. Не подоцна од 12 месеци пред истекување на датумот на ослободувањето, земјата-членка што го ужива истото може да поднесе барање до Комисијата за обнова на ослободувањето. Секое такво барање мора да биде издржано. Комисијата ќе го разгледа таквото барање и ќе усвои одлука во согласност со процедурите од членот 11а (2). Споменатата советодавна процедура ќе се применува за секоја одлука што е поврзана со барањето.

Кога ќе ја донесува одлуката, Комисијата ќе го земе предвид развојот на геополитичката ситуација и развојот на железничкиот пазар во, од и до земјата-членка која побарала обновување на ослободувањето.

4. Луксембург, како земја-членка со релативно мала железничка мрежа, до 31 август 2004 година не е обврзана да го примени барањето да ги пренесе на независно тело функциите што одредуваат рамноправен и недискриминациски пристап до инфраструктурата, онака како што е предвидено со членот 6 (3), точка еден, кој ги обврзува земјите членки да основаат независни тела за изведување на задачите посочени во тој член.'

Член 2

Земјите-членки ќе ги усвојат законите, регулативите и административните одредби кои се потребни за почитување на оваа директива до 15 март 2003 година. Потоа, за тоа веднаш ќе ја информираат Комисијата.

Кога земјите-членки ќе ги усвојат овие мерки, тие во себе ќе содржат упатување кон оваа директива или ќе бидат придружени со таков упат при нивното официјално објавување. Земјите-членки ќе го утврдат начинот како ќе биде изготвено тоа упатување.

Член 3

Оваа директива стапува на сила на денот на нејзиното објавување во Службениот весник на Европските заедници.

Член 4

Оваа директива се однесува на земјите-членки.

Во Брисел, на 26 февруари 2001 година

За Европскиот парламент

Претседател

Н. Фонтејн (N. Fontaine)

За Советот

Претседател

А. Линд (A. Lindh)

АНЕКС А

ПРИСТАНИШТА

БЕЛГИЈА

Антверпен

Гент

Zeebrugge/Zeebruges

ДАНСКА

Елборг

Erhus

Езбјерг

Fredericia

Кшbenhavn

Nyborg

Odense

ГЕРМАНИЈА

Браке

Бремен/Бремерхавен

Брунсбител

Куксхавен

Емден

Хамбург

Кил

Либек

Норденхам

Путгарден

Росток

Sassnitz

Вилхелмхавен

Визмар

ГРЦИЈА

Алексодрополис

Елефсина

Патра

Пирајас

Солун

Волос

ШПАНИЈА

Алхесирас

Алтегна

Барселона

Билбао

Картахена-Ескомбрерас

Хихон

Хуелва

Тарагона

Валенсија

Виго

ФРАНЦИЈА

Бајон

Бордо

Булоњ

Кале

Шербург

Дункерк

Фо-Марсел

Ла Рошел

Ле Авр

Нант

Порт-ла-Новел

Руен

Сет

Сент Назер

ИРСКА

Корк

Даблин

ИТАЛИЈА

Анкона

Бари

Бриндизи

К. Векија

Џенова

Џоја Тауро

Ла Специја

Ливорно

Наполи

Пјомбино

Равена

Салерно

Савона

Таранто

Трст

Венеција

ЛУКСЕМБУРГ

ХОЛАНДИЈА

Амстердам Зеехавен

Delfzijl/Eemshaven

Флисинген

Ротердам Зеехавен

Terneuzen

АВСТРИЈА

ПОРТУГАЛИЈА

Leixxes

Лисабон

Сетубал

Sines

ФИНСКА

Намина

Напко

Хелсинки

Кеми

Кокола

Котка

Oulu

Пори

Раума

Торнио

Турку

ШВЕДСКА

Гетерборг-Варберг

Хелсингборг

Лул

Малме

Norrköping

Oxelösund

Стокхолм

Trelleborg-Ystad

Умеа

ОБЕДИНЕТО КРАЛСТВО

Сите пристаништа што се поврзани со железница

Track is being renovated - Пругата се реновира

BELGIQUE - БЕЛГИЈА

DANMARK - ДАНСКА

DEUTSCHLAND - ГЕРМАНИЈА

□□□□□ - ГРЦИЈА

ESPANA - ШПАНИЈА

Track is being renovated - Пругата се реновира

FRANCE - ФРАНЦИЈА

IRELAND - ИРСКА

ITALIA - ИТАЛИЈА

LUXEMBOURG - ЛУКСЕМБУРГ

NEDERLAND - ХОЛАНДИЈА

OSTERREICH - АВСТРИЈА

PORTUGAL - ПОРТУГАЛИЈА

FINLAND - ФИНСКА

SVERIGE - ШВЕДСКА

UNITED KINGDOM - ОБЕДИНЕТО КРАЛСТВО

АНЕКС Б

Листа на клучните функции посочени во членот 6(3):

- подготовка и донесување одлуки во врска со давањето дозволи на железничките претпријатија, вклучувајќи и обезбедување индивидуални дозволи,
- донесување одлуки за распределба на трасите вклучувајќи ја притоа и проценката колку стојат на располагање и како се распределени индивидуалните траси за возовите,
- донесување одлуки во врска со давачките за инфраструктура,
- следење на тоа како се исполнуваат обврските за јавни услуги кои се бараат при обезбедувањето одредени услуги.

ОБРАЗЕЦ Бр. 1

Поимник на термини и изрази

За секој CELEX број на правниот акт на ЕУ, се пополнува овој Образец бр.1 - Поимник на термини и изрази. Пополнетиот Образец бр.1, прикачете го на крајот на преводот, така да преводот и Образец бр.1 претставуваат ЕДЕН документ.

CELEX број	32001L0012
Наслов на документот (АНГ)	Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways
Наслов на документот (МАК)	ДИРЕКТИВА 2001/12/ЕЗ НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ од 26 февруари 2001 година се заменува со Директива на Советот 91/440/ЕЕЗ за развој на железниците во Заедницата

Област примена	на	<i>Развој на железничкиот сообраќај</i>
-----------------------	----	---

Агенција превод	за	KOPA SAMC	Преведувач	Мирјана Македонска	
Тел	070327221	e-mail	mm@mol.com.mk	Дата	25.1.2004

Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот ⁸ (користен речник / МАКТЕРМ)
(2)	Balance sheets	Книговодствени биланси		Узунов-Анчевска, Економски и деловен речник
(2)	Regulator	регулатор		МАКТЕРМ
(3)	Railway undertaking	Железничко претпријатие		МАКТЕРМ
Измена на член 7. точка 2	Rolling stock	Возен парк		МАКТЕРМ
(5)	Trans-European Rail Freight Network	Трансевропска мрежа на товарни возови		МАКТЕРМ
Член 10а, 1) в	Feeder line	Доводна линија		МАКТЕРМ
(8)	Infrastructure manager	раководител на инфраструктура		
Член 11а, 4)	rules of procedure	деловодник		МАКТЕРМ
Измена на Член 7, 10), 4)	remits	Преноси на средства		Узунов-Анчевска, Економски и деловен речник

⁸ КОРИСТЕН РЕЧНИК/ МАКТЕРМ – Ве молиме, запишете го името на речникот кој е користен при преводот. Во случај терминот да се наоѓа во МАКТЕРМ - базата на термини на Веб сајтот на СЕИ, ве молиме нотирајте. Базата на термини има слободен пристап за сите корисници во процесот.