



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 3.3.2004  
COM(2004) 139 τελικό

2004/0047 (COD)

Πρόταση για

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**Που τροποποιεί την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των  
κοινοτικών σιδηροδρόμων**

(υποβάλλεται από την Επιτροπή)

{SEC(2004) 236}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Σύμφωνα με τους προσανατολισμούς που είχε εξαγγείλει στο Λευκό Βιβλίο της «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»<sup>1</sup>, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ με σκοπό το άνοιγμα των διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών δρομολογίων στον ανταγωνισμό.

Μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2003<sup>2</sup> στα δεκαπέντε κράτη μέλη δείχνει ότι το 70% των ερωτηθέντων συμφωνούν ότι: «εφόσον τηρηθούν τα πρότυπα ασφαλείας, το άνοιγμα στον ανταγωνισμό είναι ο καλύτερος τρόπος για να αυξηθεί η απόδοση των σιδηροδρομικών μεταφορών». Στην ίδια έρευνα, το 74% των ερωτηθέντων κρίνουν ότι «όπως και στις αερομεταφορές, οι χαμηλού κόστους εταιρείες μεταφορών πρέπει να είναι σε θέση να εκμεταλλεύονται τα διεθνή σιδηροδρομικά δρομολόγια, εφόσον αυτές τηρούν αυστηρούς κανόνες». Τα αποτελέσματα αυτά αναδεικνύουν λοιπόν μια διπλή προσδοκία: από τη μία, κρίνεται ευνοϊκά η εισαγωγή του ανταγωνισμού αλλά, από την άλλη, ο ανταγωνισμός πρέπει να συνοδευτεί από αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο σε ό,τι αφορά τους κανόνες ασφαλείας και τα δικαιώματα των επιβατών.

Την προσέγγιση αυτή έχει εκφράσει επανειλημμένα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ιδίως στις ψηφοφορίες του το 1999 σχετικά με την πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους και το 2003 σχετικά με τη δεύτερη δέσμη αντίστοιχων μέτρων. Τον Οκτώβριο του 2003, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε τροπολογία ζητώντας το άνοιγμα όλων των σιδηροδρομικών επιβατικών δρομολογίων, εθνικών και διεθνών, στον ανταγωνισμό από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2008<sup>3</sup>. Στη γνωμοδότησή της σχετικά με τις τροπολογίες αυτές<sup>4</sup>, η Επιτροπή επεσήμανε ότι το θέμα αυτό πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο ειδικής πρότασης, η οποία θα επιτρέπει να ληφθεί υπόψη η υπάρχουσα νομοθεσία σε ό,τι αφορά τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε να αποφευχθεί οιαδήποτε ασυνέπεια. Η Επιτροπή επιβεβαιώνει λοιπόν με αυτή την ευκαιρία την πρόθεσή της να υποβάλει ειδική πρόταση για το άνοιγμα της αγοράς μεταφοράς επιβατών και να συνοδεύσει την πρόταση από μέτρα προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών.

### **1. ΕΝΑ ΣΤΑΔΙΟ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ**

#### **1.1. Ένα ρυθμιστικό πλαίσιο που καθιστά δυνατό τον ανταγωνισμό**

Με τη μεταφορά των οδηγιών 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών που βρίσκεται σε πολύ προχωρημένο στάδιο, καθιερώνεται το πλαίσιο για την ολοκλήρωση των διεθνών σιδηροδρομικών δρομολογίων, το οποίο χρησιμοποιήθηκε αρχικά για τις εμπορευματικές μεταφορές. Το πλαίσιο έχει θεσμοθετηθεί ήδη σε περισσότερα από τα μισά κράτη μέλη και αναμένεται ότι αυτό θα γενικευθεί μέσα στο 2004.

---

<sup>1</sup> COM(2001)370 της 12.09.2001

<sup>2</sup> Ευρωβαρόμετρο 59.2 που πραγματοποιήθηκε τον άνοιξη του 2003.

<sup>3</sup> Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την κοινή θέση του Συμβουλίου ενόψει της έκδοσης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, το οποίο εκδόθηκε στις 23 Οκτωβρίου 2003 (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD))

<sup>4</sup> COM(2003) 719 της 26.11.2003

Το πλαίσιο ορίζει ακριβείς κανόνες σε ό,τι αφορά τη χορήγηση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης, τη διαφανή και ισότιμη διάθεση της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής και την τιμολόγηση χρήσης της υποδομής. Επιπλέον, απαιτεί από τα κράτη μέλη να συγκροτήσουν έναν «οργανισμό ελέγχου», ο οποίος θα είναι ο ρυθμιστής της πρόσβαση στην αγορά.

Η εφαρμογή αυτού του πλαισίου από το 2003-2004, σε ό,τι αφορά το άνοιγμα της αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, θα επιτρέψει να καθιερωθεί μία πάγια και δοκιμασμένη πρακτική έως την ημερομηνία ανοίγματος των διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών δρομολογίων στον ανταγωνισμό το 2010.

## **1.2. Αυστηρή ρύθμιση των κανόνων ασφαλείας**

Η ευρωπαϊκή διάσταση που έχει προσλάβει πλέον ο τομέας των σιδηροδρόμων οδήγησε το νομοθέτη να θεσπίσει σαφείς κανόνες σε ό,τι αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η οδηγία 2004/... για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων<sup>5</sup> αποσαφηνίζει τους κανόνες σε ό,τι αφορά τη χορήγηση των πιστοποιητικών ασφαλείας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τη διαχείριση και τον έλεγχο της ασφάλειας και τη διενέργεια έρευνας σε περίπτωση ατυχήματος. Επίσης, η οδηγία προβλέπει την προοδευτική εκπόνηση ευρωπαϊκών κανόνων ασφαλείας, η οποία έχει ανατεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων.

Η οδηγία 2004/.. πρέπει να έχει μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών πριν τις ... και επομένως θα μπορεί να τεθεί πλήρως σε εφαρμογή την ημερομηνία που προτείνεται για το άνοιγμα των διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών δρομολογίων.

Σημειώνεται ότι η ύπαρξη ευρωπαϊκών κανόνων ασφαλείας δεν αποτελεί προϋπόθεση για το άνοιγμα στον ανταγωνισμό από τη στιγμή που οι εθνικοί κανόνες ασφαλείας εφαρμόζονται πλήρως. Υπενθυμίζεται ότι κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι κάτοχος αδειάς, πρέπει εξάλλου, πριν να είναι σε θέση να προσφέρει δρομολόγια, να διαθέτει:

- τροχιαίο υλικό και μηχανοδηγούς με άδεια κυκλοφορίας στα κράτη μέλη όπου πρόκειται να κυκλοφορούν·
- πιστοποιητικό ασφαλείας, το οποίο έχει εκδώσει η εθνική αρχή ασφαλείας καθενός από τα κράτη μέλη από τα οποία πρόκειται να διέρχονται.

Τέλος, το πλαίσιο αυτό θα συμπληρωθεί από τη συνοδευτική πρόταση που αφορά την πιστοποίηση των μηχανοδηγών μηχανών και συρμών που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών στην Κοινότητα.

## **1.3. Προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών**

Όπως και στις αερομεταφορές, είναι σημαντικό να καθοριστούν οι βασικοί κανόνες προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών. Σε αρκετά κράτη μέλη, το πλαίσιο των δικαιωμάτων των επιβατών καθίσταται περισσότερο σαφές, και από ρυθμιστική άποψη και από την άποψη των μέτρων που λαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η Επιτροπή υποβάλλει λοιπόν μαζί με την παρούσα πρόταση για το άνοιγμα της αγοράς, μια πρόταση κανονισμού για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι κανόνες αυτοί δεν θα παρεμβληθούν στην εμπορική ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν

---

<sup>5</sup> Οδηγία...

περισσότερο ελκυστικές εγγυήσεις στους πελάτες τους, θα αποτελέσουν όμως ένα ελάχιστο προς τήρηση επίπεδο για όλους.

## **2. ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΡΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

### **2.1. Εφαρμογή του κανονισμού αριθ. 1191/69 στα διεθνή δρομολόγια**

Τα κράτη μέλη και οι τοπικές τους αρχές μπορούν να επιλέξουν τη σύναψη συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την ολοκλήρωση ορισμένων σιδηροδρομικών επιβατικών δρομολογίων. Στην περίπτωση αυτή, όπως υπενθύμισε πρόσφατα το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων<sup>6</sup>, τα κράτη μέλη οφείλουν να εφαρμόζουν τις διατάξεις του κανονισμού αριθ. 1191/69<sup>7</sup>. Οι διατάξεις του κανονισμού αυτού προβλέπουν ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για τη δημιουργία ορισμένων δρομολογίων.

Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 1191/69 επεκτείνεται στα διεθνή δρομολόγια. Δύο κράτη μέλη, ή δύο τοπικές αρχές όμορων κρατών μελών, μπορούν να συντάξουν και να εκχωρήσουν από κοινού μία σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη δημιουργία ενός διεθνούς δρομολογίου ή ενός διαμεθωριακού περιφερειακού δρομολογίου. Στην περίπτωση αυτή, μπορούν να καθοριστούν αποκλειστικά δικαιώματα για το συγκεκριμένο δρομολόγιο.

Το άνοιγμα όλων των διεθνών δρομολογίων στον ανταγωνισμό με βάση μόνο την ελεύθερη πρόσβαση θα μπορούσε λοιπόν να έρθει σε αντίθεση με τις διατάξεις του κανονισμού αριθ. 1191/69 και να αφαιρέσει από τα κράτη μέλη τη δυνατότητα να θεσπίζουν αποκλειστικά δικαιώματα στο πλαίσιο μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Είναι επομένως αναγκαίο να διευκρινισθεί η σχέση μεταξύ των δύο τομέων, ιδίως στην περίπτωση που στην ίδια γραμμή θα συνυπάρχουν διεθνή δρομολόγια και τοπικά δρομολόγια πραγματοποιούμενα στο πλαίσιο μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

### **2.2. Η πρόταση της Επιτροπής για την αντικατάσταση του κανονισμού αριθ. 1191/69**

Στις 21 Φεβρουαρίου 2004 η Επιτροπή υπέβαλε αναθεωρημένη πρόταση<sup>8</sup> κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την εκχώρηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των επιβατικών σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, με σκοπό να αντικατασταθεί ο κανονισμός αριθ. 1191/69. Η πρόταση αποβλέπει στη δημιουργία ενός συστήματος ελεγχόμενου ανταγωνισμού, το οποίο θα εξασφαλίζει ότι ο ανταγωνισμός στην εκχώρηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα συνοδεύεται από κανόνες που θα ευνοούν την προστασία του κοινού συμφέροντος με την προσφορά σε όλες τις περιφέρειες δημόσιων συγκοινωνιών υψηλής ποιότητας σε προσιτές τιμές οι οποίες θα καλύπτουν όλες τις κοινωνικές ανάγκες. Το νομοθέτημα αποβλέπει ιδίως στην εισαγωγή του ελεγχόμενου ανταγωνισμού για την εκχώρηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Σήμερα είναι προς το παρόν υπό εκπόνηση από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό

<sup>6</sup> Απόφαση Altmark Trans της 24ης Ιουλίου 2003, υπόθεση C-280/00

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

<sup>8</sup> COM 2002(107) της 21.2.2002, EE C 151 E της 25/06/2002, σ. 0146 – 0183.

Κοινοβούλιο. Οι παραπομπές στην ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία που περιέχει η παρούσα πρόταση επιτρέπουν να ληφθεί υπόψη τόσο ο υπάρχων όσο και ο μελλοντικός κανονισμός όταν εκδοθεί.

Η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να εξετάσουν όσο το δυνατόν πιο σύντομα την αναθεωρημένη πρότασή της για την αντικατάσταση του κανονισμού αριθ. 1191/69 και να αρχίσουν το γρηγορότερο δυνατόν την εξέταση της παρούσας πρότασης, προκειμένου να λάβουν υπόψη τον συμπληρωματικό χαρακτήρα των δύο νομοθετημάτων, τα οποία σκοπό έχουν να οδηγήσουν σε πραγματικό άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και σε ελεγχόμενο ανταγωνισμό για την εκχώρηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο δεδομένο τομέα.

### **2.3. Ο συνυπολογισμός των ενδομεταφορών αποτελεί αναγκαιότητα.**

Στα τρένα των διεθνών γραμμών επιβιβάζονται και αποβιβάζονται επιβάτες μέσα στο αυτό κράτος μέλος (ενδομεταφορές). Το ποσοστό της κυκλοφορίας αυτής δεν είναι σταθερό αλλά συχνά είναι πολύ μεγάλο. Π.χ., μεταξύ Βρυξελλών και Κολωνίας, τα τρένα έχουν μεγάλη πληρότητα μεταξύ Βρυξελλών και Λιέγης, πολύ μικρότερη όμως μεταξύ Λιέγης και Κολωνίας. Ο αριθμός των τρένων διεθνών γραμμών που δεν κάνουν ενδιάμεσες στάσεις μέσα στο ίδιο κράτος μέλος είναι εξαιρετικά χαμηλός και περιορίζεται σε ορισμένες συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας του τύπου Βρυξελλών-Παρισιού.

Το κατώτατο όριο απόδοσης ενός διεθνούς δρομολογίου, το οποίο εξαρτάται απευθείας από τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών, καθορίζεται από τη δυνατότητα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Η άρση της δυνατότητας αυτής σημαίνει ότι αφαιρείται κάθε δυνατότητα από μια νεοεισερχόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση να δημιουργήσει ένα οικονομικά βιώσιμο δρομολόγιο. Επιπλέον, αυτό θα αποτελούσε εισαγωγή διακρίσεων εφόσον η εγκατεστημένη επιχείρηση θα συνέχιζε να μπορεί να παίρνει και να αφήνει επιβάτες κατά τη διάρκεια της διαδρομής ενώ ο ανταγωνιστής της δεν θα μπορούσε.

Για το λόγο αυτό το άνοιγμα της αγοράς που θα απέκλειε τις ενδομεταφορές στην εκτέλεση ενός διεθνούς δρομολογίου δεν θα είχε σοβαρές επιπτώσεις στην αγορά. Η πρόταση που υποβάλλεται περιλαμβάνει λοιπόν για τις επιχειρήσεις που προσφέρουν διεθνή δρομολόγια το δικαίωμα να παίρνουν και να αφήνουν επιβάτες μεταξύ δύο σταθμών ευρισκόμενων επάνω στη διεθνή διαδρομή, ακόμη και μεταξύ δύο σταθμών ευρισκόμενων μέσα στο ίδιο κράτος μέλος.

Η πτυχή αυτή δείχνει ακόμη περισσότερο πόσο σημαντικό είναι να υπάρξει σαφής σύνδεση μεταξύ του προτεινόμενου ανοίγματος με βάση την ελεύθερη πρόσβαση και του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 1191/69.

### **2.4. Η λύση που επελέγη**

Οι ανάγκες διαφέρουν ανάλογα με τα τμήματα της αγοράς (διαμεθοριακή περιφερειακή, διεθνής μεγάλων αποστάσεων, μεγάλης ταχύτητας ...) και ανάλογα με την αποδοτική ή μη φύση του συγκεκριμένου δρομολογίου. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε μία ευέλικτη προσέγγιση που επιτρέπει ταυτόχρονα τον ανταγωνισμό με βάση την ελεύθερη πρόσβαση και την εκχώρηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις οποίες μπορούν να περιληφθούν αποκλειστικά δικαιώματα για ορισμένα δρομολόγια.

Προτείνεται λοιπόν ως γενική αρχή το άνοιγμα στον ανταγωνισμό με βάση την ελεύθερη πρόσβαση αλλά με τη δυνατότητα για τα κράτη μέλη να περιορίζουν την πρόσβαση αυτή εφόσον συνάπτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο, τηρουμένων αυστηρά των διατάξεων του κανονισμού αριθ. 1191/69 ή του κανονισμού που θα τον αντικαταστήσει, και εφόσον τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία αυτής της δημόσιας υπηρεσίας.

Στην πράξη, τρεις περιπτώσεις είναι δυνατές:

- είτε δύο κράτη μέλη (ή δύο τοπικές αρχές όμορων κρατών μελών) καθορίζουν και εκχωρούν από κοινού σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για ένα διεθνές δρομολόγιο, τηρουμένου του κανονισμού αριθ. 1191/69, και περιλαμβάνουν στη σύμβαση αυτή αποκλειστικά δικαιώματα για το συγκεκριμένο δρομολόγιο·

- είτε δύο κράτη μέλη (ή δύο τοπικές αρχές όμορων κρατών μελών) καθορίζουν και εκχωρούν από κοινού σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για ένα διεθνές δρομολόγιο, τηρουμένου του κανονισμού αριθ. 1191/69, χωρίς αποκλειστικά δικαιώματα ή με περιορισμένα αποκλειστικά δικαιώματα·

- είτε το δρομολόγιο θεωρείται ανοικτό στον ανταγωνισμό με βάση την ελεύθερη πρόσβαση.

Σε κάθε περίπτωση, είναι δυνατό το διεθνές δρομολόγιο να διέρχεται από μία γραμμή μέσω της οποίας εκτελούνται ορισμένα δρομολόγια με βάση σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε εθνικό επίπεδο. Π.χ., στη μελλοντική γραμμή μεγάλης ταχύτητας που θα συνδέει τη Μαδρίτη με το Perpignan, θα είναι δυνατόν να συναφθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο τμήμα μεταξύ Μαδρίτης και Βαρκελώνης, η οποία θα περιλαμβάνει αποκλειστικά δικαιώματα. Αυτά τα αποκλειστικά δικαιώματα σημαίνουν ότι καμία άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση δεν θα μπορεί να δημιουργήσει εθνικό δρομολόγιο περιοριζόμενο στο τμήμα Μαδρίτης-Βαρκελώνης. Αντίθετα, αυτά τα αποκλειστικά δικαιώματα δεν θα μπορούν να εμποδίσουν μία διεθνή σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί δρομολόγιο μεταξύ Perpignan και Μαδρίτης να παίρνει ή να αφήνει επιβάτες στην Βαρκελώνη, εκτός εάν αποδειχθεί ότι αυτό μπορεί να θίξει την οικονομική ισορροπία της συγκεκριμένης σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Πρέπει ωστόσο να επισημανθεί ότι οι αγορές που εξυπηρετούνται από τα διεθνή δρομολόγια, αφενός, και από τα δρομολόγια που εκτελούνται με βάση σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε εθνικό επίπεδο, από την άλλη, δεν είναι ίδιες. Πράγματι, τα δρομολόγια που εκτελούνται με βάση σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι σε γενικές γραμμές περιφερειακά, περιλαμβάνουν συχνές στάσεις, προς εξυπηρέτηση των επιβατών που μετακινούνται σε μικρή ή μέση απόσταση. Αντίθετα, τα διεθνή δρομολόγια έχουν εν γένει λιγότερες ενδιάμεσες στάσεις και απευθύνονται σε μία πελατεία που μετακινείται σε μεγαλύτερη απόσταση.

Η λύση που προτείνεται για το άνοιγμα της αγοράς είναι ισόρροπη διότι επιτρέπει στις εθνικές ή τοπικές αρχές που επιθυμούν να εκχωρήσουν από κοινού συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αφήνοντας ταυτόχρονα ανοικτό το πεδίο στην ανάπτυξη νέων πρωτοβουλιών και διατηρώντας τη δυνατότητα των ενδομεταφορών, έτσι ώστε τα διεθνή δρομολόγια να αναπτυχθούν υπό ρεαλιστικές οικονομικές συνθήκες.

Εφόσον ανοίξουν τα δικαιώματα πρόσβασης για την εκτέλεση διεθνών δρομολογίων, η υποχρέωση σχηματισμού διεθνούς ένωσης που υπάρχει σήμερα δεν θα δικαιολογείται πλέον την ημερομηνία ανοίγματος αυτών των δικαιωμάτων πρόσβασης. Όπως αποδείχθηκε

άλλωστε και στην απόφαση της Επιτροπής GVG/FS<sup>9</sup>, η υποχρέωση σχηματισμού διεθνούς ένωσης μπορεί να δημιουργήσει σοβαρό εμπόδιο στην είσοδο στην αγορά. Για το λόγο αυτό, προτείνεται να διαγραφούν όλες οι παραπομπές στην έννοια της διεθνούς ένωσης από την 1η Ιανουαρίου 2010.

### 3. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το ποσοστό των διεθνών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, το οποίο υπολογίζεται με βάση τις πωλήσεις διεθνών εισιτηρίων, ανέρχεται στο 10% περίπου του κύκλου εργασιών του τμήματος επιβατών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων<sup>10</sup> (2,4 δις €). Πρόκειται για τις διεθνείς διαδρομές, στις οποίες κάθε επιβάτης διέρχεται τουλάχιστον ένα σύνορο.

Ορισμένοι τύποι διεθνών σιδηροδρομικών δρομολογίων σημειώνουν σήμερα σοβαρή κάμψη. Συγκεκριμένα τα νυκτερινά τρένα, παρά τις εν γένει υψηλές τιμές, δεν μπορούν με τον σημερινό τρόπο οργάνωσής τους να αποβούν αποδοτικά. Για να περιορίσουν τις απώλειές τους, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εγκατέλειψαν πρόσφατα αρκετά από αυτά τα δρομολόγια (π.χ. το δρομολόγιο Βρυξελλών-Μιλάνου και Βιέννης-Άμστερνταμ).

Το μερίδιο της διεθνούς κυκλοφορίας στην αγορά, όπου περιλαμβάνονται οι ενδομεταφορές, δηλαδή οι επιβάτες που πραγματοποιούν μετακινήσεις εντός των συνόρων με διεθνή τρένα, υπολογίζεται ότι καταλαμβάνει περίπου το 20% κατ'ανώτατο όριο της αγοράς εφόσον γίνει η ακραία υπόθεση ότι στα διεθνή τρένα ο ένας στους δύο ταξιδιώτες πραγματοποιεί αυστηρά μετακίνηση εντός των συνόρων.

Σε ό,τι αφορά τα είδη των αντίστοιχων δρομολογίων, πρόκειται ουσιαστικά για:

- διεθνή δρομολόγια μεγάλης ταχύτητας·
- διεθνή νυκτερινά δρομολόγια τρένων και αμαξοστοιχιών μεταφοράς αυτοκινήτων, τα οποία σήμερα βρίσκονται σε κρίση αλλά θα μπορούσαν να τονωθούν και πάλι με τις νέες πρωτοβουλίες που επιτρέπει το άνοιγμα της αγοράς·
- διεθνή έκτακτα και εποχικά δρομολόγια για τα οποία θα μπορούσαν να αναπτυχθούν νέες εμπορικές πρωτοβουλίες.

Σημειώνεται ότι ο διπλασιασμός (από 2600km σήμερα σε 6000km το 2010) και η διασύνδεση του δικτύου μεγάλης ταχύτητας έως το 2010, καθώς και η πρόοδος της διαλειτουργικότητας, θα μπορούσαν να ανοίξουν νέες πολύ σημαντικές αγορές για τους σιδηροδρόμους και να δώσουν την ευκαιρία για νέες εμπορικές πρωτοβουλίες.

Η πολύ ισχυρή πίεση ανταγωνισμού από τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους στις συνδέσεις μεταξύ των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων αποτελεί πολύ αξιόλογη απειλή για τις διεθνείς σιδηροδρομικές συνδέσεις. Στο θέμα αυτό, το άνοιγμα στον ανταγωνισμό αναμένεται ότι θα επιτρέψει στους σιδηροδρόμους να αναπτύξουν νέες πρωτοβουλίες και να μειώσουν το κόστος τους προκειμένου να προσφέρουν ανταγωνιστικά διεθνή δρομολόγια έως το 2010.

---

<sup>9</sup> Υπόθεση COMP/37.685.

<sup>10</sup> Για τις χώρες μικρής έκτασης, το μερίδιο αυτό είναι πολύ πιο σημαντικό: Λουξεμβούργο 70%, Βέλγιο 33%, Αυστρία 17%. Βλέπε συνημμένο πίνακα.

#### 4. ΣΧΟΛΙΟ ΑΝΑ ΑΡΘΡΟ

##### Άρθρο 1

Το άρθρο εισάγει τον ορισμό του «διεθνούς επιβατικού δρομολογίου».

Το άρθρο καθιερώνει την αρχή του ανοίγματος των δικαιωμάτων πρόσβασης το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2010 για τη δημιουργία διεθνών επιβατικών δρομολογίων, στα οποία επιτρέπονται οι ενδομεταφορές.

Κατά συνέπεια, το άρθρο καταργεί από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2010 τις μνείες περί υποχρέωσης σχηματισμού «διεθνούς ένωσης» για την απόκτηση δικαιωμάτων πρόσβασης στις υποδομές.

Διευκρινίζει ότι αυτά τα δικαιώματα πρόσβασης μπορούν να είναι περιορισμένα στις συνδέσεις που αποτελούν το αντικείμενο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό την έννοια του κανονισμού αριθ. 1191/69. Επισημαίνει ότι ο περιορισμός αυτός επιτρέπεται ωστόσο μόνον εφόσον αποδειχθεί αναγκαίος για να διατηρηθεί η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

##### Άρθρο 2

Το άρθρο προβλέπει τη σύνταξη έκθεσης από την Επιτροπή για την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων πριν τις 31 Δεκεμβρίου 2012.



Πρόταση για

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**Που τροποποιεί την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>1</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>2</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>3</sup>,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρει το άρθρο 251 της συνθήκης<sup>4</sup>,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29<sup>ης</sup> Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>5</sup>, είχε ως σκοπό να διευκολυνθεί η προσαρμογή των κοινοτικών σιδηροδρόμων στις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.
- (2) Η Επιτροπή είχε εξαγγείλει στο Λευκό Βιβλίο της «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»<sup>6</sup> την πρόθεσή της να συνεχίσει την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς για τα σιδηροδρομικά δρομολόγια προτείνοντας άνοιγμα της αγοράς για τα διεθνή επιβατικά δρομολόγια.
- (3) Τον Οκτώβριο του 2003, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε τροπολογία με την οποία ζητούσε το άνοιγμα όλων των σιδηροδρομικών επιβατικών δρομολογίων, εθνικών ή διεθνών, στον ανταγωνισμό από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2008. Η Επιτροπή είχε επισημάνει με την ευκαιρία αυτή ότι επρόκειτο να υποβάλει ειδική πρόταση, όπου θα λαμβάνεται υπόψη η σύνδεση της πρότασης με την ισχύουσα νομοθεσία σε ό,τι αφορά

---

<sup>1</sup> ΕΕ C της, σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C της, σ. .

<sup>3</sup> ΕΕ C της, σ. .

<sup>4</sup> ΕΕ C της, σ. .

<sup>5</sup> ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία που τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

<sup>6</sup> COM(2001)370 της 12.09.2001

τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ότι επρόκειτο να προτείνει ταυτόχρονα μέτρα για να προστατευθούν τα δικαιώματα των επιβατών των διεθνών δρομολογίων.

- (4) Η σημερινή κατάσταση των διεθνών σιδηροδρομικών δρομολογίων εμπεριέχει αντιθέσεις. Από τη μία πλευρά, τα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων (νυκτερινά τρένα) αντιμετωπίζουν δυσκολίες και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έπαυσαν να εκτελούν πολλά από τα δρομολόγια αυτά για να περιορίσουν τις απώλειες. Από την άλλη πλευρά, στην αγορά των διεθνών δρομολογίων μεγάλης ταχύτητας η κυκλοφορία σημείωσε μεγάλη αύξηση και πρόκειται να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο με το διπλασιασμό και τη διασύνδεση του διευρωπαϊκού δικτύου μεγάλης ταχύτητας έως το έτος 2010. Ωστόσο, η πίεση του ανταγωνισμού από τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους είναι πολύ σημαντική και είναι απαραίτητο να τονωθούν οι νέες πρωτοβουλίες με την εισαγωγή του ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- (5) Το άνοιγμα της αγοράς για τα διεθνή επιβατικά δρομολόγια δεν θα ήταν δυνατό χωρίς ένα αναλυτικό ρυθμιστικό πλαίσιο των τρόπων πρόσβασης στην υποδομή, τις σημαντικές προόδους στον τομέα της διαλειτουργικότητας και το αυστηρό πλαίσιο της σιδηροδρομικής ασφάλειας σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Όλα αυτά τα στοιχεία υπάρχουν πλέον, με τη μεταφορά στο δίκαιο των κρατών μελών της οδηγίας 2001/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001 που τροποποιεί την οδηγία 91/440/EOK του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, της οδηγίας 2001/13/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001 που τροποποιεί την οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>7</sup> και της οδηγίας 2001/14/EK 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 καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας<sup>8</sup>, καθώς και της οδηγίας 2004/./EK<sup>9</sup> για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Έως την ημερομηνία που προτείνεται για το άνοιγμα της αγοράς για τα διεθνή επιβατικά δρομολόγια πρέπει να έχει εξασφαλισθεί η καθορισμένη και εδραιωμένη εφαρμογή αυτού του νέου θεσμικού πλαισίου. Για το λόγο αυτό προτείνεται ως στόχος το έτος 2010.
- (6) Ο αριθμός των σιδηροδρομικών συνδέσεων χωρίς ενδιάμεσες στάσεις είναι πολύ περιορισμένος. Στις διαδρομές που περιλαμβάνουν ενδιάμεσες στάσεις, είναι απαραίτητο να επιτραπεί στις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών κατά τη διάρκεια της διαδρομής, προκειμένου να εξασφαλισθεί ένα ρεαλιστικό κατώτατο όριο απόδοσης για τα δρομολόγια αυτά και προκειμένου να μην τεθούν οι τυχόν ανταγωνιστές σε δυσμενή θέση ως προς τα υπάρχοντα δρομολόγια, στα οποία επιτρέπεται η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών κατά τη διάρκεια της διαδρομής.
- (7) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26<sup>ης</sup> Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και

---

<sup>7</sup> EE L 175 της 15.3.2001, σ. 26

<sup>8</sup> EE L75 της 15.3.2001, σ. 29

<sup>9</sup> EE L...

εσωτερικών πλωτών μεταφορών<sup>10</sup>, προβλέπει τη δυνατότητα των κρατών μελών και των τοπικών αρχών να εκχωρούν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι συμβάσεις αυτές μπορούν να προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για την εκμετάλλευση ορισμένων δρομολογίων. Είναι επομένως αναγκαίο να εξασφαλισθεί συνοχή μεταξύ των διατάξεων του κανονισμού αυτού και της αρχής ανοίγματος των διεθνών επιβατικών δρομολογίων στον ανταγωνισμό. Στις 21 Φεβρουαρίου 2004 η Επιτροπή υπέβαλε αναθεωρημένη πρόταση<sup>11</sup> κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την εκχώρηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των επιβατικών σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, με σκοπό να αντικατασταθεί ο κανονισμός αριθ. 1191/69. Το νομοθέτημα αποβλέπει ιδίως στην εισαγωγή του ελεγχόμενου ανταγωνισμού για την εκχώρηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

- (8) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να αξιολογηθεί με βάση έκθεση που θα υποβάλει η Επιτροπή δύο έτη μετά την ημερομηνία ανοίγματος των διεθνών επιβατικών δρομολογίων στην αγορά.
- (9) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, δεν μπορούν να επιτευχθούν με ικανοποιητικό τρόπο από τα κράτη μέλη, δεδομένου ότι είναι αναγκαίο να εξασφαλισθούν δίκαιοι όροι πρόσβασης στην υποδομή που δεν θα εισάγουν διακρίσεις και να ληφθεί υπόψη η προφανής διεθνής διάσταση της λειτουργίας σημαντικών στοιχείων των σιδηροδρομικών δικτύων, και ότι μπορούν λοιπόν λόγω της διεθνικής συντονισμένης δράσης που χρειάζεται να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως αυτή αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (10) Είναι σκόπιμο συνεπώς να τροποποιηθεί η οδηγία 91/440/ΕΟΚ,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### *Άρθρο 1*

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) στο άρθρο 3, διαγράφεται η τέταρτη περίπτωση.
- 2) στο άρθρο 3, μετά την πέμπτη περίπτωση, προστίθεται η εξής περίπτωση:

« - διεθνές επιβατικό δρομολόγιο: το επιβατικό δρομολόγιο με το οποίο ένα τρένο διέρχεται τουλάχιστον μία φορά το σύνορο ενός κράτους μέλους: το τρένο μπορεί να είναι συναρμολογημένο ή/και υποδιαιρούμενο, και τα διάφορα μέρη που το αποτελούν μπορούν να έχουν σημεία αναχώρησης και προορισμού διαφορετικά, με την προϋπόθεση ότι όλες οι αμαξοστοιχίες διέρχονται τουλάχιστον ένα σύνορο,».

<sup>10</sup> ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (JO L 169 της 29.6.1991, σ. 1).

<sup>11</sup> COM 2002(107) της 21.2.2002, ΕΕ C 151 E της 25/06/2002, σ. 0146 – 0183.

- 3) στο άρθρο 5 παράγραφος 3, διαγράφεται η πρώτη περίπτωση.
- 4) στο άρθρο 8, παράγραφος 1, διαγράφεται ο όρος « και οι διεθνείς ενώσεις ».
- 5) στο άρθρο 10, διαγράφεται η πρώτη παράγραφος.
- 6) οι διατάξεις των σημείων 1), 3), 4) και 5) προηγουμένως εφαρμόζονται από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2010.
- 7) στο άρθρο 10, προστίθενται οι εξής παράγραφοι 3α, 3β και 3γ:
- « 3α. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 χορηγείται, το αργότερο από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2010, δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή όλων των κρατών μελών με σκοπό την εκμετάλλευση διεθνών επιβατικών δρομολογίων. Κατά τη διάρκεια ενός διεθνούς επιβατικού δρομολογίου, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν επιβάτες μεταξύ δύο σιδηροδρομικών σταθμών ευρισκόμενων επί της διεθνούς διαδρομής, ακόμη και μεταξύ δύο σιδηροδρομικών σταθμών ευρισκόμενων μέσα στο αυτό κράτος μέλος.
- 3β. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης που ορίζεται στην παράγραφο 3α για τις συνδέσεις αναχώρησης-προορισμού οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να επιφέρει περιορισμό του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών μεταξύ δύο σιδηροδρομικών σταθμών ευρισκόμενων επί της διαδρομής του διεθνούς δρομολογίου, ακόμη και μεταξύ δύο σιδηροδρομικών σταθμών ευρισκόμενων στο αυτό κράτος μέλος, εκτός εάν αυτό αποδεικνύεται ρητά αναγκαίο για τη διατήρηση της οικονομικής ισορροπίας του δρομολογίου που ορίζεται σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κατόπιν ευνοϊκής γνώμης του ρυθμιστικού φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ<sup>12</sup>.
- 3γ. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι αποφάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 β να υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο».

8) στο άρθρο 14, προστίθεται το εξής εδάφιο:

« Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή θα υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, στην Επιτροπή των Περιφερειών και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων που προβλέπει το άρθρο 10 στις παραγράφους 3α και 3β.»

## *Άρθρο 2*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις [...] <sup>13</sup>. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των

<sup>12</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

<sup>13</sup> 18 μήνες μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας.

διατάξεων αυτών, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διατάξεων αυτών και της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που καλύπτει η παρούσα οδηγία.

### *Άρθρο 3*

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

### *Άρθρο 4*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*