

## I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

**DIRECTIVA 2001/12/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**de 26 de Fevereiro de 2001**

**que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(3)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(4)</sup>, em função do projecto comum aprovado pelo Comité de conciliação em 22 de Novembro de 2000,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários <sup>(5)</sup>, deve ser alterada em função da experiência adquirida com a sua aplicação e da evolução do sector ferroviário desde a sua adopção, com vista a garantir a consecução dos seus objectivos.
- (2) O acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura deve ser garantido por meio da separação de determinadas funções essenciais e/ou da criação de uma entidade reguladora dos transportes ferroviários com funções de controlo e execução, bem como por meio da separação das contas de ganhos e perdas e dos balanços financeiros.

<sup>(1)</sup> JO C 321 de 20.10.1998, p. 6, e JO C 116 E de 26.4.2000, p. 21.

<sup>(2)</sup> JO C 209 de 22.7.1999, p. 22.

<sup>(3)</sup> JO C 57 de 29.2.2000, p. 40.

<sup>(4)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Março de 1999 (JO C 175 de 21.6.1999, p. 115), confirmado em 16 de Setembro de 1999 (JO C 54 de 25.2.2000, p. 56), posição comum do Conselho de 28 de Março de 2000 (JO C 288 de 11.10.2000, p. 1) e decisão do Parlamento Europeu de 5 de Julho de 2000 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Parlamento Europeu de 1 de Fevereiro de 2001 e decisão do Conselho de 20 de Dezembro de 2000.

<sup>(5)</sup> JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

(3) O acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura deve igualmente ser garantido por meio da separação das funções relativas à segurança e/ou da criação de uma entidade reguladora dos transportes ferroviários com funções de controlo e execução. As empresas de transporte ferroviário poderão participar sempre, de forma não discriminatória, na aplicação e na fiscalização das normas de segurança.

(4) O alargamento dos direitos de acesso deverá, à semelhança de outros modos de transporte, efectuar-se em conjugação com a aplicação em paralelo das necessárias medidas de harmonização.

(5) De acordo com o objectivo da realização do mercado interno que inclua a possibilidade de todas as empresas de transporte ferroviário autorizadas que satisfaçam as condições de segurança prestarem serviços, os direitos de acesso devem ser alargados, por um período transitório que não exceda sete anos, às empresas de transporte ferroviário autorizadas para o transporte internacional de mercadorias numa rede definida, designada por rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias, incluindo o acesso e a prestação de serviços em terminais e portos importantes. Após este período transitório a rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias deve abranger a totalidade da rede ferroviária europeia e devem ser concedidos às empresas ferroviárias direitos de acesso para o transporte internacional de mercadorias naquela rede.

(6) O direito de acesso é garantido às empresas de transporte ferroviário autorizadas que o solicitem e que cumpram as condições de segurança, independentemente do seu modo de operação.

(7) Os Estados-Membros podem conceder direitos de acesso mais amplos do que os concedidos às empresas de transporte ferroviário que exploram transportes combinados internacionais, a agrupamentos internacionais que explorem serviços internacionais e a empresas de transporte ferroviário que explorem serviços internacionais de transporte de mercadorias no âmbito da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias, podendo

a utilização destes direitos de acesso mais amplos ser limitada às empresas de transporte ferroviário autorizadas nos Estados-Membros que concedem direitos de acesso de natureza análoga, desde que esta restrição seja compatível com o Tratado.

- (8) Para promover uma gestão eficiente da infra-estrutura, no interesse público, o gestor da infra-estrutura deve gozar de um estatuto de autonomia em relação ao Estado e de liberdade de acção para gerir as suas actividades internas, embora os Estados-Membros devam tomar as medidas necessárias ao desenvolvimento e à utilização segura da infra-estrutura ferroviária.
- (9) É necessário separar as contas dos serviços de transporte de passageiros e dos serviços de transporte de mercadorias, para promover a eficácia desses mesmos serviços e garantir a transparência das suas finanças, incluindo todas as compensações financeiras ou auxílios estatais.
- (10) É necessário criar um certo número de medidas para melhor acompanhar o desenvolvimento do sector dos transportes ferroviários e a evolução do mercado, avaliar o efeito das medidas tomadas e analisar o impacto das medidas previstas pela Comissão.
- (11) Convém criar organismos que disponham de um grau de independência suficiente para fiscalizar a concorrência no mercado dos serviços ferroviários quando não existam entidades que exerçam essas funções.
- (12) A Comissão apresentará um relatório sobre a execução da presente directiva e fará propostas adequadas.
- (13) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão<sup>(1)</sup>.
- (14) São necessárias medidas específicas para ter em conta as situações geopolíticas e geográficas características de determinados Estados-Membros, bem como uma organização específica do sector ferroviário em diversos Estados-Membros, assegurando-se simultaneamente a integridade do mercado interno.
- (15) Segundo os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade previstos no artigo 5.º do Tratado, os objectivos da presente directiva, nomeadamente o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, atendendo à necessidade de assegurar condições de

acesso justas e não discriminatórias à infra-estrutura e de ter em conta as dimensões manifestamente internacionais presentes no funcionamento de elementos significativos das redes ferroviárias, podendo pois, devido à necessidade de uma acção transnacional coordenada, ser melhor alcançados pela Comunidade. A presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

- (16) Por conseguinte, a Directiva 91/440/CEE deve ser alterada,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artigo 1.º

A Directiva 91/440/CEE é alterada do seguinte modo:

- 1) O título da secção I passa a ser: «Âmbito de aplicação e definições»;
- 2) É revogado o artigo 1.º;
- 3) No artigo 2.º é aditado um novo número:
  - «3. Ficam excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva, com excepção do n.º 1 do artigo 6.º e dos artigos 10.º e 10.ºA, as empresas cujas actividades de transporte ferroviário se limitam unicamente à prestação de serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários pelo túnel da Mancha.»;
- 4) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:
  - a) O primeiro e o segundo travessões passam a ter a seguinte redacção:
 

— “empresa de transporte ferroviário”, qualquer empresa de estatuto privado ou público, detentora de licença nos termos da legislação comunitária aplicável, cuja actividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias e/ou de passageiros por caminho-de-ferro, devendo a tracção ser obrigatoriamente assegurada por essa empresa, incluindo empresas que apenas prestem serviços de tracção,

— “gestor da infra-estrutura”, qualquer entidade ou empresa responsável concretamente pela instalação e manutenção da infra-estrutura ferroviária, bem como eventualmente pela gestão dos sistemas de controlo e de segurança. As funções do gestor da infra-estrutura de uma rede, ou de parte de uma rede, podem ser repartidas por diferentes organismos ou empresas.»;

<sup>(1)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação: JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

b) É aditado um travessão após o quarto travessão:

«— “serviços internacionais de transporte de mercadorias”, os serviços de transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado-Membro; a composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diversas secções da mesma podem ter diferentes origens ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira.»;

5) O título da secção II passa a ser: «Independência de gestão»;

6) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que as empresas de transporte ferroviário sejam dotadas de um estatuto autónomo em matéria de gestão, administração e controlo administrativo, económico e contabilístico interno, por força do qual disponham, nomeadamente, de um património, um orçamento e uma contabilidade separados dos do Estado.

2. O gestor da infra-estrutura é responsável pela sua própria gestão, administração e controlo interno, no respeito do quadro e das regras específicas de tarifação e de repartição fixados pelos Estados-Membros.»;

7) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que sejam elaboradas e publicadas separadamente as contas de ganhos e perdas e os balanços relativos, por um lado, à actividade de prestação de serviços de transporte por empresas de transporte ferroviário e, por outro, à actividade de gestão da infra-estrutura ferroviária. O financiamento pelo Estado de uma das actividades não pode ser transferido para a outra.

A contabilidade relativa a cada actividade é mantida de forma a reflectir esta proibição.

2. Os Estados-Membros podem, além disso, prever que esta separação comporte divisões orgânicas distintas dentro da mesma empresa ou que a gestão da infra-estrutura seja assegurada por uma entidade distinta.

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que as funções determinantes para

um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura, descritas no anexo II, sejam atribuídas a entidades ou empresas que não efectuem, elas próprias, serviços de transporte ferroviário. Independentemente do tipo de estrutura organizacional, deve ser demonstrado que aquele objectivo foi atingido.

Contudo, os Estados-Membros podem encarregar as empresas de transporte ferroviário, ou qualquer outra entidade, da cobrança das taxas e da responsabilidade da gestão da infra-estrutura ferroviária, nomeadamente dos investimentos, da manutenção e do financiamento.

4. A aplicação do n.º 3 será objecto de um relatório da Comissão nos termos do artigo 10.ºB, a apresentar em 15 de Março de 2006.»;

8) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7.º

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para o desenvolvimento das respectivas infra-estruturas ferroviárias nacionais, tendo em conta, se for caso disso, as necessidades globais da Comunidade.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que sejam definidas normas e regras de segurança, que o material circulante e as empresas ferroviárias sejam devidamente certificados em conformidade e os acidentes investigados. Estas funções devem ser executadas por entidades ou empresas que não efectuem, elas próprias, serviços de transporte ferroviário e sejam independentes de entidades ou empresas que o efectuem, de modo a garantir um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura.

As empresas ferroviárias devem aplicar essas normas e regras de segurança. Excepto quando encarregarem entidades independentes da execução e fiscalização, os Estados-Membros podem exigir ou permitir que as empresas ferroviárias tomem parte na execução e fiscalização do cumprimento das normas e regras de segurança, assegurando simultaneamente a execução destas funções de forma neutra e não discriminatória.

3. Os Estados-Membros podem, além disso, conceder ao gestor da infra-estrutura, na observância dos artigos 73.º, 87.º e 88.º do Tratado, um financiamento proporcional às funções, à dimensão e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos.

4. No âmbito da política geral traçada pelo Estado, o gestor da infra-estrutura deve elaborar um plano de exploração que inclua programas financeiros e de investimento. Esse plano deve ser concebido por forma a garantir uma utilização e um desenvolvimento óptimos e eficazes da infra-estrutura, sem deixar de assegurar o equilíbrio financeiro e de disponibilizar meios para a prossecução desses objectivos.»;

9) No artigo 9.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. A concessão das ajudas dos Estados-Membros destinadas à anulação das dívidas a que se refere o presente artigo processar-se-á na observância dos artigos 73.º, 87.º e 88.º do Tratado.»;

10) No artigo 9.º, é aditado o seguinte número:

«4. No caso das empresas ferroviárias, devem ser elaboradas e publicadas as contas de ganhos e perdas e os balanços ou a relação anual do activo e do passivo relativamente à prestação de serviços ferroviários de transporte de mercadorias. Os financiamentos às actividades de prestação de serviço público de transporte de passageiros devem ser apresentados separadamente nas respectivas contas e não podem ser transferidos para actividades relacionadas com a prestação de outros serviços de transporte ou quaisquer outras actividades.»;

11) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 10.º

1. São concedidos aos agrupamentos internacionais direitos de acesso e de trânsito nos Estados-Membros em que se encontram estabelecidas as empresas de transporte ferroviário que os constituem, bem como direitos de trânsito nos outros Estados-Membros para a prestação de serviços de transporte internacionais entre os Estados-Membros em que se encontram estabelecidas as empresas que constituem os citados agrupamentos.

2. É concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º, em condições equitativas, o direito de acesso à infra-estrutura dos outros Estados-Membros para fins de exploração de serviços de transportes combinados internacionais de mercadorias.

3. Independentemente do seu modo de operação, é concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º, em condições equitativas, o direito de acesso que solicitem à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias definida no artigo 10.ºA e no anexo I e, de qualquer modo, após 15 de Março de 2008, o direito de acesso a toda a rede ferroviária, para fins de exploração de serviços de transporte internacionais de mercadorias.

4. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão deve analisar, em cada caso específico, a aplicação e execução do presente artigo e, no prazo de dois meses a contar da data de recepção do pedido e após consulta do Comité referido no n.º 2 do artigo 11.ºA, decidir se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão deve comunicar a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.

Sem prejuízo do disposto no artigo 226.º do Tratado, qualquer Estado-Membro pode submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode, em circunstâncias excepcionais, tomar uma decisão diferente no prazo de um mês.

5. Qualquer empresa ferroviária que efectue serviços de transporte ferroviário ao abrigo do disposto nos n.ºs 1 a 3 deve celebrar com os gestores da infra-estrutura ferroviária utilizada os acordos administrativos, técnicos e financeiros de direito público ou privado necessários para regular as questões de controlo e de segurança do tráfego relativas a esse transporte. As condições que regulam esses acordos devem ter um carácter não discriminatório e, se for caso disso, obedecer ao disposto na Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança<sup>(1)</sup>.

6. São fornecidos a todas as empresas ferroviárias, de forma não discriminatória, serviços e vias de acesso aos serviços dos terminais e portos ligados a actividades ferroviárias, referidos nos n.ºs 1, 2 e 3, que sirvam ou possam servir mais de um cliente final, podendo os pedidos das empresas ferroviárias apenas estar sujeitos a restrições se existirem alternativas viáveis em condições de mercado.

7. Sem prejuízo das regulamentações comunitária e nacional relativas à política da concorrência e às instituições competentes na matéria, a entidade reguladora instituída nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE, ou qualquer outra entidade que disponha do mesmo nível de independência, fiscalizará a concorrência nos mercados dos serviços ferroviários, incluindo no mercado do transporte ferroviário de mercadorias.

Esta entidade é instituída nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 30.º da referida directiva. Todos os candidatos ou partes poderão reclamar junto da referida entidade quando considerem terem sido tratados injustamente, discriminados ou lesados de qualquer outra forma. A entidade reguladora decidirá, o mais rapidamente possível, com base numa reclamação e, eventualmente, por sua própria iniciativa, sobre as medidas de correcção das evoluções negativas nestes mercados. Para garantir a possibilidade de um controlo judicial e a necessária colaboração entre os organismos nacionais de controlo, aplicar-se-á, neste contexto, o n.º 6 do artigo 30.º e o artigo 31.º da citada directiva.

8. Nos termos do artigo 14.º, que prevê um relatório sobre a execução da presente directiva, acompanhado de propostas adequadas relativas ao prosseguimento da acção comunitária para o desenvolvimento do mercado dos transportes ferroviários e do respectivo quadro nominativo, e, de qualquer modo, após 15 de Março de 2008, a rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias referida no artigo 10.ºA e no anexo I, que concede às empresas ferroviárias definidas no artigo 3.º o acesso ao transporte internacional de mercadorias, deve ser tornada extensiva à

(1) Ver página 29 do presente Jornal Oficial.

totalidade da rede ferroviária europeia. Deve ser concedida às empresas ferroviárias uma garantia de acesso e de trânsito para efeitos de transporte internacional de mercadorias, na totalidade da rede e em condições equitativas.»;

12) Na secção V, «Acesso à infra-estrutura ferroviária», é inserido um novo artigo:

«Artigo 10.ºA

1. A rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias (RTTFM) compreende os seguintes elementos:

- a) As linhas ferroviárias indicadas nos mapas constantes do anexo I;
- b) Itinerários alternativos, sempre que se justifique, em especial em zonas congestionadas da infra-estrutura na acepção da Directiva 2001/14/CE. Sempre que estes itinerários sejam propostos, e na medida do possível, deverá ser mantido o tempo de duração da viagem;
- c) As vias de acesso a terminais que sirvam ou possam servir mais de um cliente final e outros locais e instalações, incluindo ramais de carga e descarga nesses locais e instalações;
- d) As vias de acesso aos portos constantes do anexo I, incluindo ramais de carga e descarga.

2. Os ramais mencionados nas alíneas c) e d) do n.º 1 cobrem, em qualquer dos sentidos, 50 quilómetros ou 20 % da extensão da viagem nas linhas ferroviárias referidas na alínea a) do n.º 1, consoante o valor mais elevado.

A Bélgica e o Luxemburgo, Estados-Membros com uma rede relativamente pequena ou concentrada, podem limitar o comprimento dos ramais, no primeiro ano a contar de 15 de Março de 2003, a menos de 20 quilómetros e, até ao fim do segundo ano, a menos de 40 quilómetros.»;

13) Após a secção V, «Acesso à infra-estrutura ferroviária», é inserida a seguinte secção:

«SECÇÃO V A

**Acompanhamento pela Comissão**

Artigo 10.ºB

1. O mais tardar em 15 de Setembro de 2001, a Comissão deve tomar as medidas necessárias para acompanhar a conjuntura técnica e económica bem como a evolução do mercado europeu dos transportes ferroviários. A Comissão deve assegurar a disponibilização dos meios adequados para permitir a supervisão eficaz deste sector.

2. Neste contexto, a Comissão associa estreitamente aos seus trabalhos representantes dos Estados-Membros e dos

sectores interessados, a fim de lhes permitir acompanhar melhor o desenvolvimento do sector ferroviário e a evolução do mercado, avaliar o efeito das medidas tomadas e analisar o impacto das medidas previstas pela Comissão.

3. A Comissão deve acompanhar a utilização das redes e a evolução das condições-quadro no sector ferroviário, em especial a tarifação da utilização da infra-estrutura, a repartição da capacidade, a regulamentação e a certificação da segurança e a evolução do nível da harmonização. O sistema deve assegurar uma cooperação activa entre as entidades reguladoras competentes dos Estados-Membros.

4. A Comissão deve informar o Parlamento Europeu e o Conselho sobre:

- a) A evolução do mercado interno dos serviços de transporte ferroviário;
- b) As condições-quadro;
- c) A situação da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias;
- d) A utilização dos direitos de acesso;
- e) Os obstáculos a uma utilização mais eficaz dos serviços ferroviários;
- f) As limitações da infra-estrutura e
- g) As necessidades em termos de legislação.»;

14) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11.º

1. Os Estados-Membros podem submeter à apreciação da Comissão qualquer questão relacionada com a aplicação da presente directiva. As decisões adequadas são tomadas pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 11.ºA.

2. As alterações necessárias à adaptação dos anexos são aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 11.ºA.»;

15) É inserido um novo artigo:

«Artigo 11.ºA

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

4. O comité aprovará o seu regulamento interno.»;

16) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 14.º

Em 15 de Março de 2005 a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões um relatório sobre a execução da presente directiva, acompanhado de propostas adequadas relativas ao prosseguimento da acção comunitária para o desenvolvimento do mercado dos transportes ferroviários e do respectivo quadro normativo.»;

17) É inserido um novo artigo:

«Artigo 14.ºA

1. Por um período de cinco anos a contar de 15 de Março de 2003, os seguintes Estados-Membros:

- a Irlanda, enquanto Estado-Membro situado numa ilha e com ligação ferroviária apenas a um outro Estado-Membro,
- o Reino Unido, na mesma situação em relação à Irlanda do Norte,
- a Grécia, enquanto Estado-Membro sem ligação ferroviária directa com nenhum outro Estado-Membro

não são obrigados a aplicar o requisito relativo à atribuição a uma entidade independente das funções determinantes para um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura, previstas no n.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 6.º, e das funções previstas no n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 7.º, que exigem que os Estados-Membros criem entidades independentes para a execução das funções referidas nesses artigos.

2. Todavia quando:

- a) Mais de uma empresa de transporte ferroviário à qual tenha sido concedida uma licença nos termos do artigo 4.º da Directiva 95/18/CE ou, no caso da Irlanda e da Irlanda do Norte, tendo essa licença sido obtida fora do território da ilha, apresentar um pedido oficial para

prestar serviços ferroviários concorrentes no interior, para ou a partir da Irlanda, da Irlanda do Norte ou da Grécia, a continuação da aplicação desta derrogação será decidida pelo procedimento consultivo previsto no n.º 2 do artigo 11.ºA; ou

- b) Uma empresa de transporte ferroviário que preste serviços de transporte ferroviário na Irlanda, na Irlanda do Norte ou na Grécia apresentar um pedido oficial para prestar serviços ferroviários no interior, para ou a partir do território de outro Estado-Membro (no caso da Irlanda, do Reino Unido em relação à Irlanda do Norte ou de ambos, num Estado-Membro fora dos seus territórios), a derrogação a que se refere o n.º 1 não é aplicável.

No prazo de um ano a contar da data de recepção da notificação da decisão a que se refere a alínea a), aprovada pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 11.ºA, ou da notificação do pedido oficial a que se refere a alínea b), o Estado ou os Estados-Membros interessados (a Irlanda, o Reino Unido, no que diz respeito à Irlanda do Norte, ou a Grécia) aplicarão a legislação necessária à execução do disposto nos artigos a que se refere o n.º 1.

3. A derrogação a que se refere o n.º 1 pode ser renovada por períodos não superiores a cinco anos. O mais tardar 12 meses antes do termo da derrogação, um Estado-Membro que dela beneficie pode requerer a renovação da derrogação à Comissão. A Comissão deve analisar o pedido e adoptar uma decisão pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 11.ºA. Esse procedimento consultivo é aplicável a qualquer decisão relativa ao pedido.

Ao adoptar a sua decisão, a Comissão tomará em consideração qualquer evolução da situação geopolítica, bem como a evolução do mercado dos transportes ferroviários no interior, para e a partir do Estado-Membro que pediu a renovação da prorrogação.

4. O Luxemburgo, enquanto Estado-Membro com uma rede ferroviária relativamente pequena, não é, até 31 de Agosto de 2004, obrigado a aplicar o requisito relativo à atribuição a uma entidade independente das funções determinantes para um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura, previstas no n.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 6.º, que exige que os Estados-Membros criem entidades independentes para o desempenho das funções referidas nesse artigo.».

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem aprovar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 15 de Março de 2003 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

*Artigo 3.º*

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

*Artigo 4.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 26 de Fevereiro de 2001.

*Pelo Parlamento Europeu*

*A Presidente*

N. FONTAINE

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

A. LINDH

## ANEXO I

## PORTOS

BELGIË/BELGIQUE	Cartagena-Escombreras	LUXEMBOURG
Antwerpen/Anvers	Gijón	NEDERLAND
Gent/Gand	Huelva	Amsterdam Zeehaven
Zeebrugge/Zeebruges	Tarragona	Delfzijl/Eemshaven
	Valencia	Vlissingen
DANMARK	Vigo	Rotterdam Zeehaven
Ålborg	FRANCE	Terneuzen
Århus	Bayonne	ÖSTERREICH
Esbjerg	Bordeaux	PORTUGAL
Fredericia	Boulogne	Leixões
København	Calais	Lisboa
Nyborg	Cherbourg	Setúbal
Odense	Dunkerque	Sines
DEUTSCHLAND	Fos-Marseille	
Brake	La Rochelle	SUOMI/FINLAND
Bremen/Bremerhaven	Le Havre	Hamina
Brunsbüttel	Nantes	Hanko
Cuxhaven	Port-la-Nouvelle	Helsinki
Emden	Rouen	Kemi
Hamburg	Sète	Kokkola
Kiel	St-Nazaire	Kotka
Lübeck	IRELAND	Oulu
Nordenham	Cork	Pori
Puttgarden	Dublin	Rauma
Rostock	ITALIA	Tornio
Sassnitz	Ancona	Turku
Wilhelmshaven	Bari	SVERIGE
Wismar	Brindisi	Göteborg-Varberg
ΕΛΛΑΣ	C. Vecchia	Helsingborg
Αλεξανδρούπολις	Genova	Luleå
Ελευσίνα	Gioia Tauro	Malmö
Πάτρα	La Spezia	Norrköping
Πειραιάς	Livorno	Oxelösund
Θεσσαλονίκη	Napoli	Stockholm
Βόλος	Piombino	Trelleborg-Ystad
ESPAÑA	Ravenna	Umeå
Algeciras	Salerno	UNITED KINGDOM
Almería	Savona	Todos os portos com ligação ao
Barcelona	Taranto	caminho-de-ferro
Bilbao	Trieste	
	Venezia	



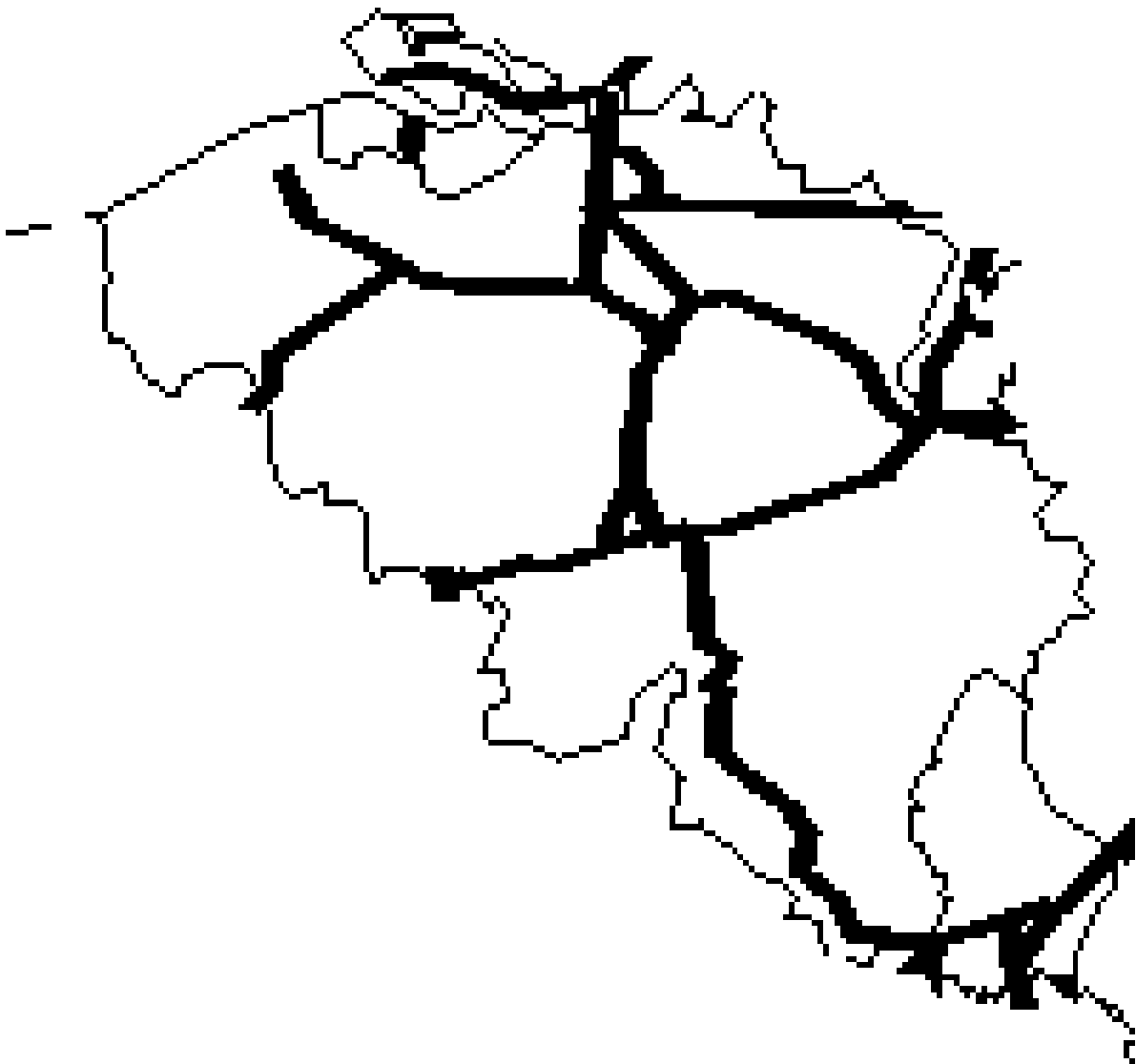


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF  
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG  
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC  
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG  
RTTFM Art. 10a (1) a,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





BELGIQUE/BELGIË



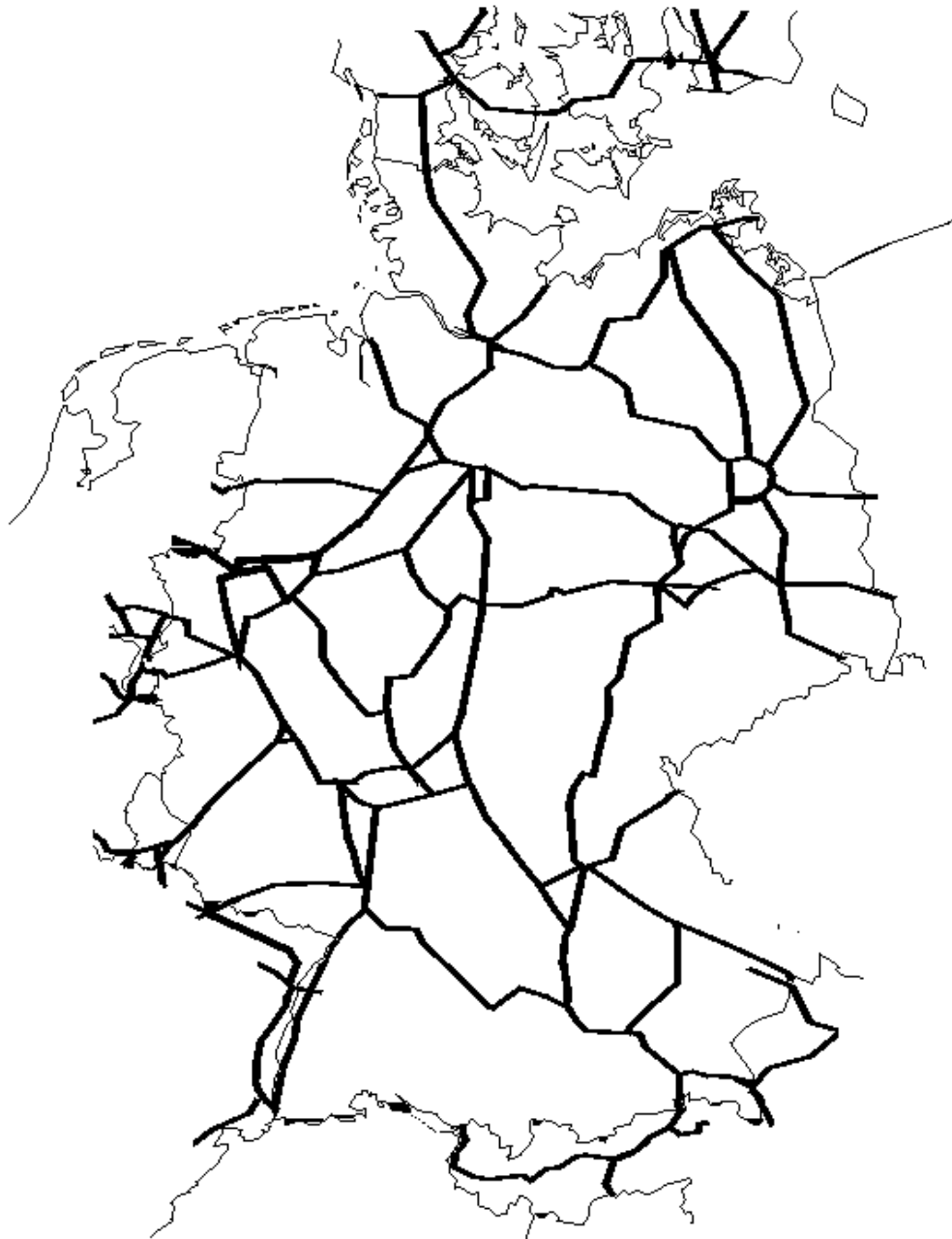


# DANMARK





# DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ



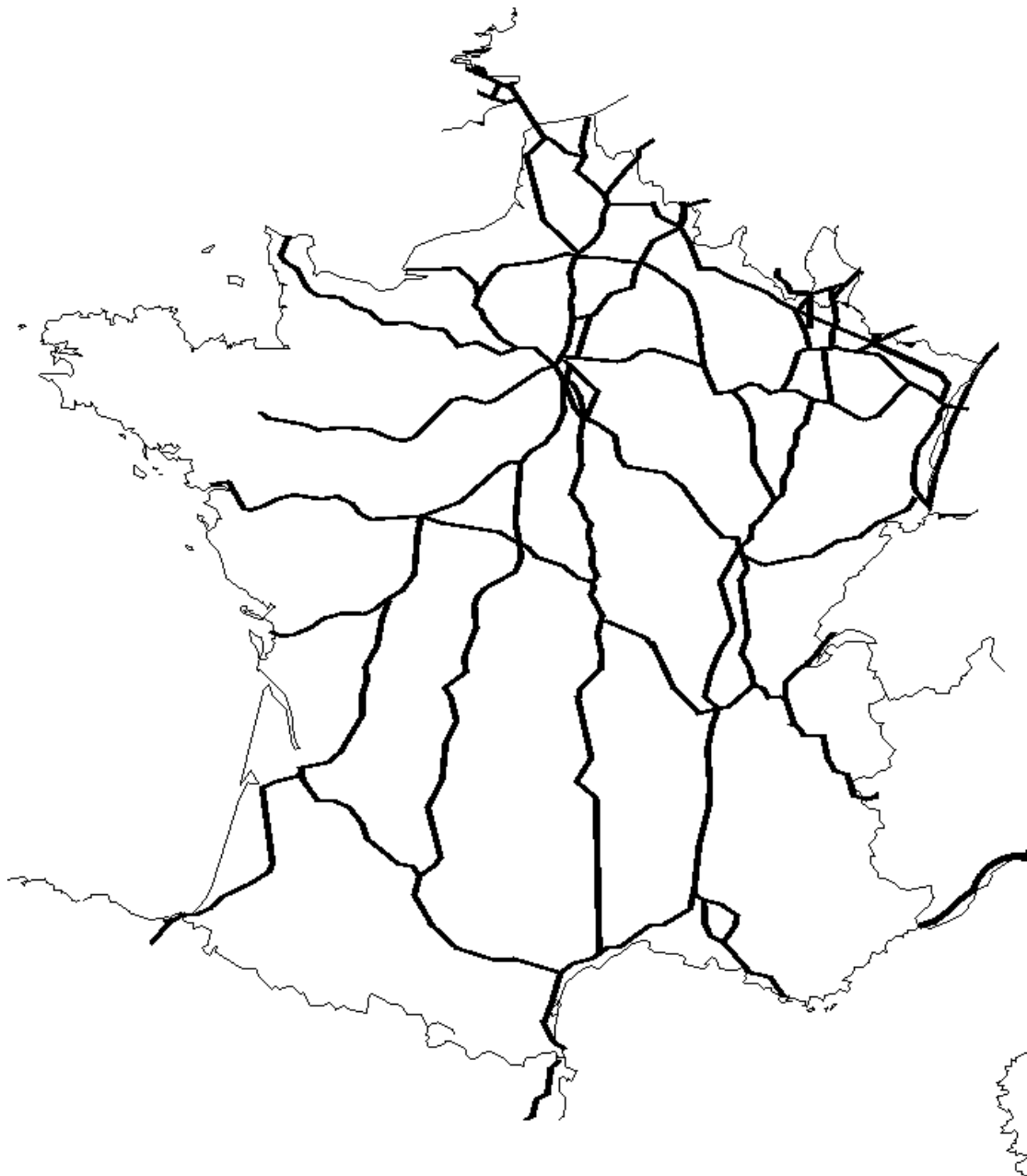


ESPAÑA





FRANCE





# IRELAND





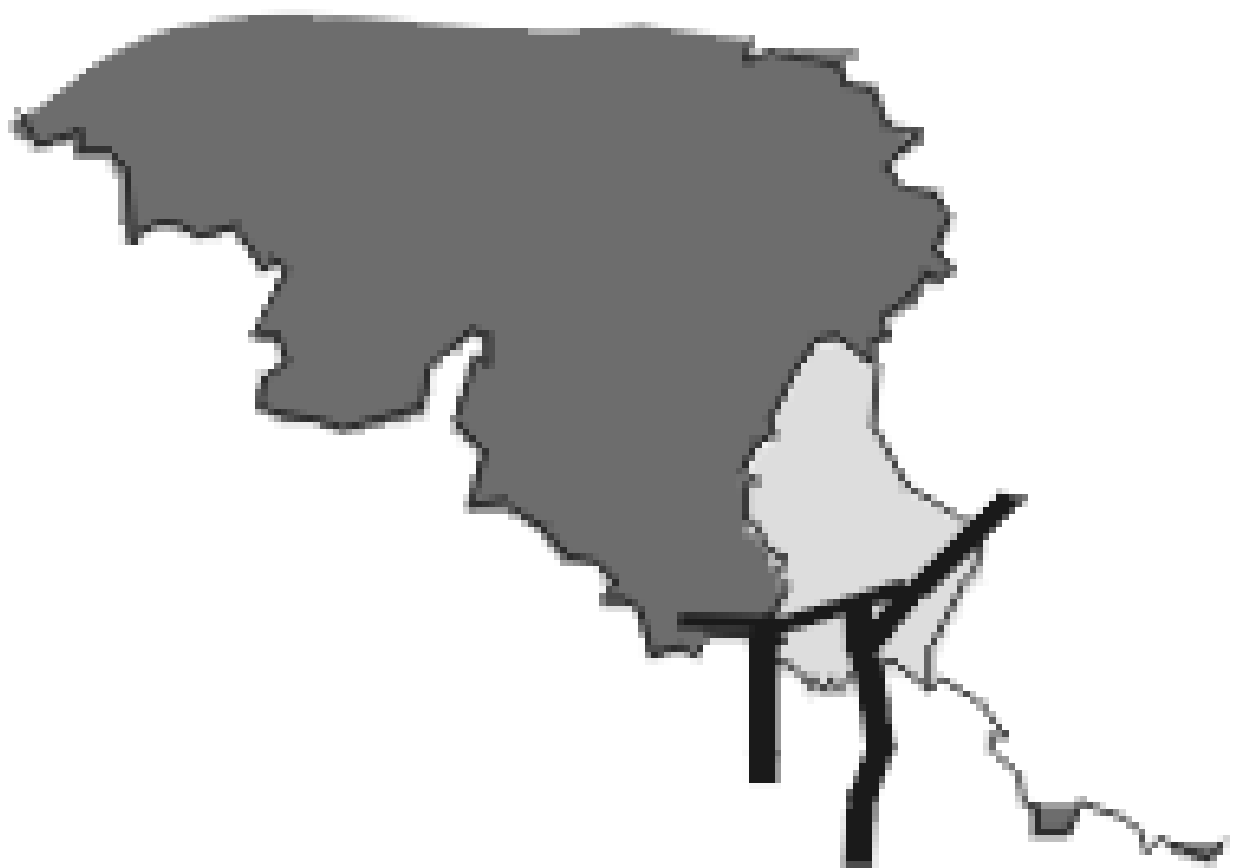


ITALIA



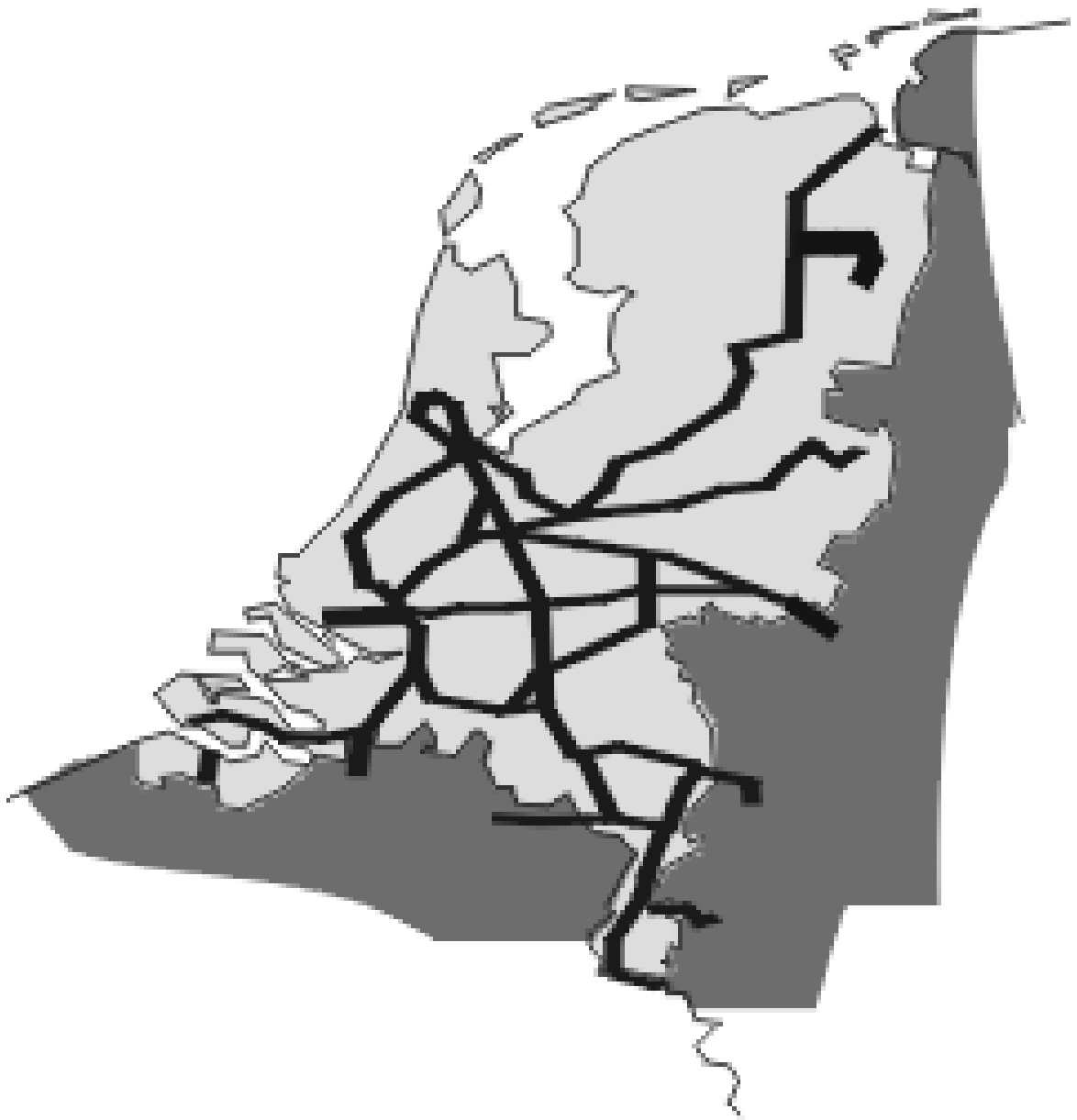


LUXEMBOURG



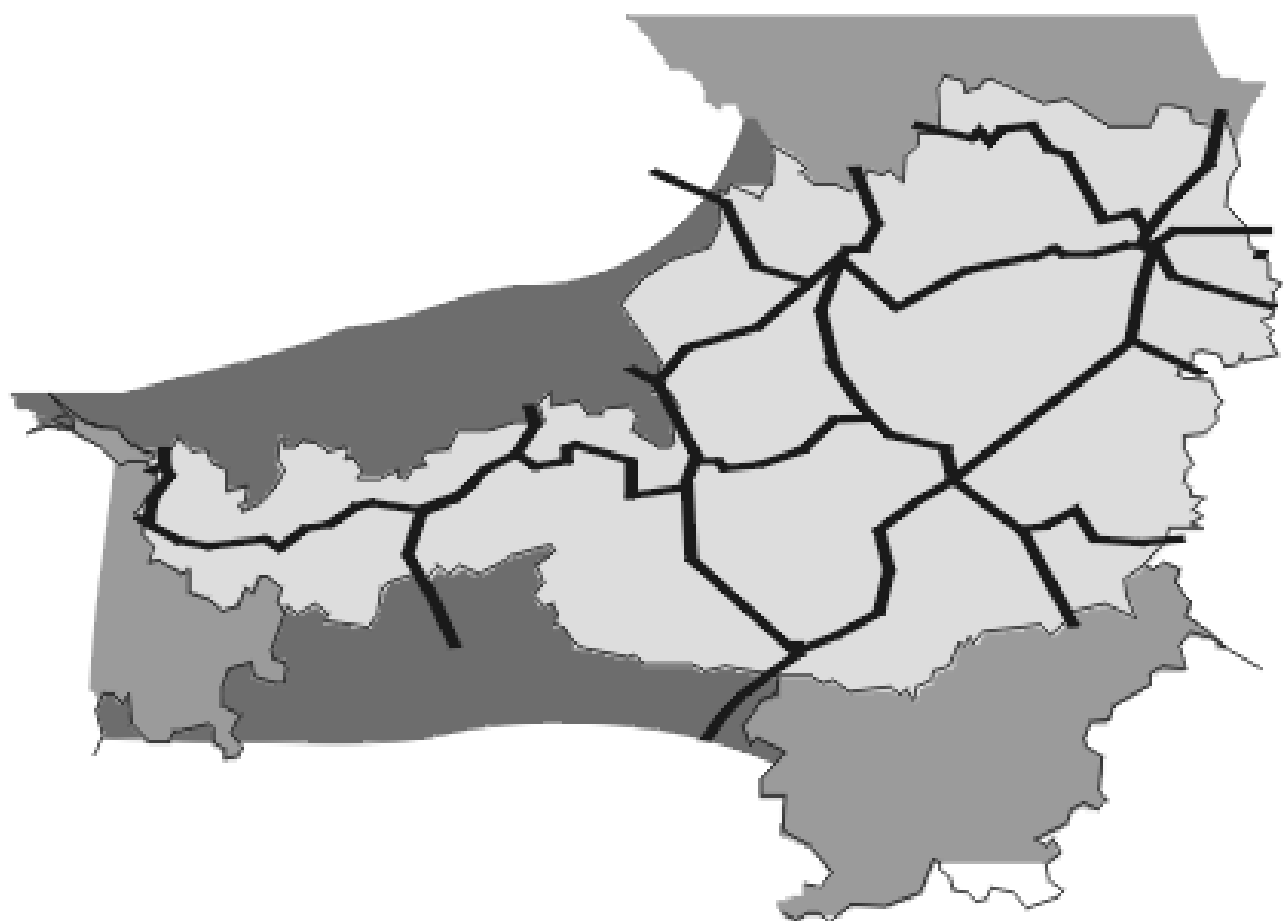


NEDERLAND



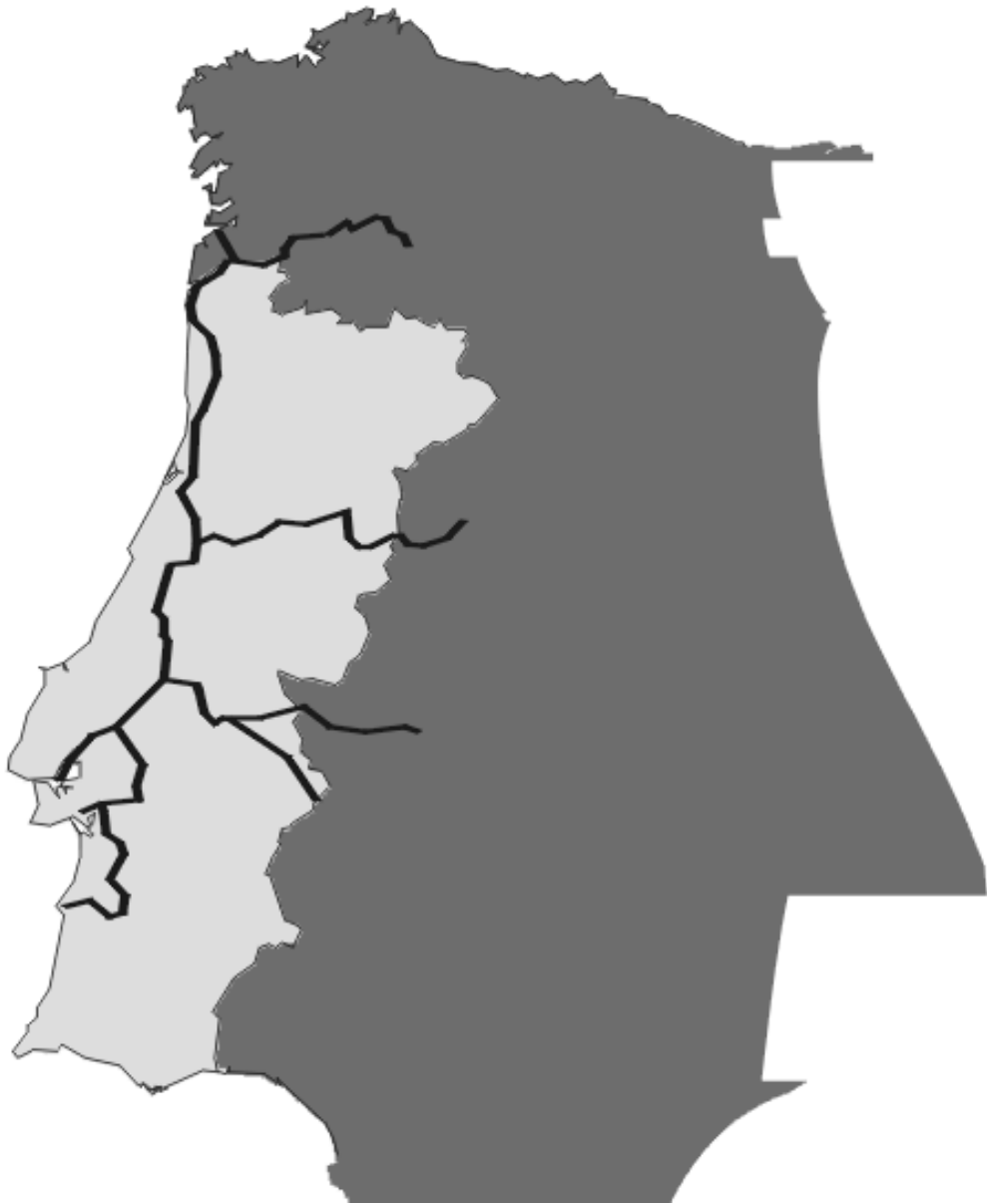


ÖSTERREICH



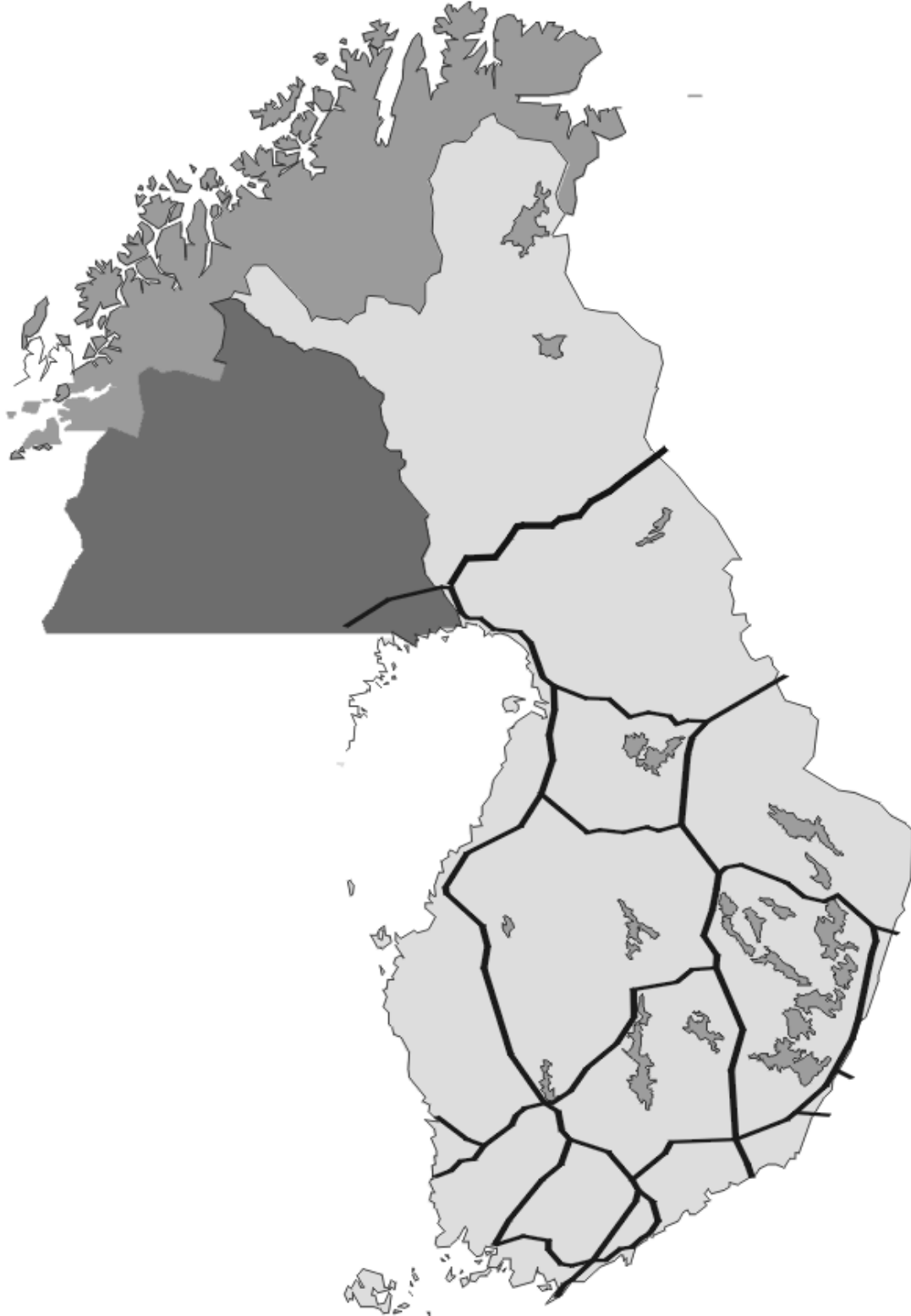


# PORTUGAL



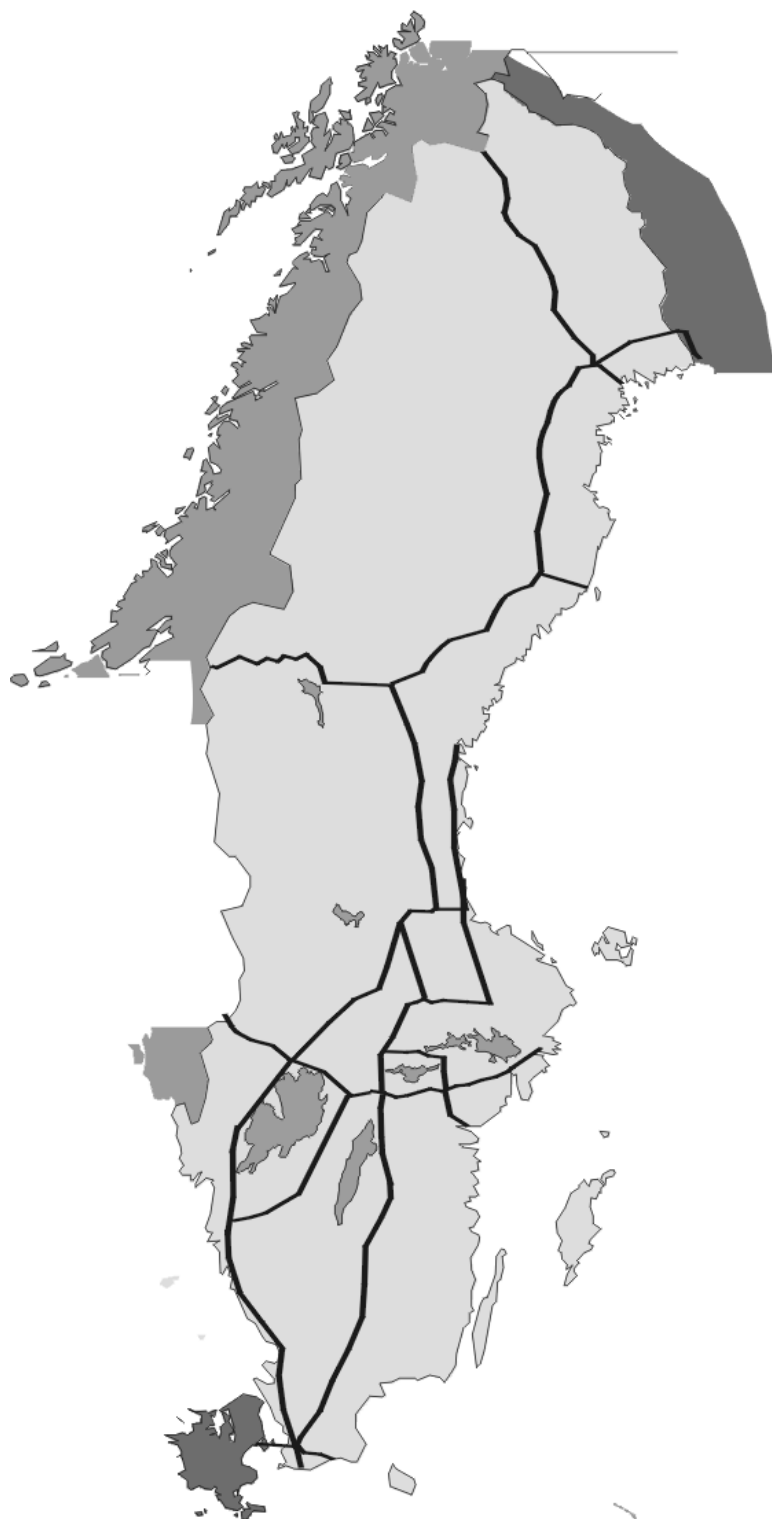


# SUOMI/FINLAND





SVERIGE





# UNITED KINGDOM





*ANEXO II*

Lista de funções essenciais a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º:

- preparação e processo de decisão relativo à concessão de licenças a empresas de transporte ferroviário, incluindo a concessão de licenças individuais,
  - processo de decisão relativo à atribuição de canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a atribuição de canais horários individuais,
  - processo de decisão relativo à tarificação da utilização da infra-estrutura,
  - supervisão do cumprimento das obrigações de serviço público impostas pela prestação de determinados serviços.
-