

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2001/12/EF

af 26. februar 2001

om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽³⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽⁴⁾, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 22. november 2000, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁵⁾ bør ændres for at tage hensyn til erfaringerne med direktivets gennemførelse og udviklingen i jernbanesektoren siden dets vedtagelse, således at det sikres, at direktivets målsætninger opfyldes.
- (2) Der bør sikres retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastrukturen ved adskillelse af visse væsentlige funktioner og/eller oprettelse af en jernbaneregulerende myndighed, som varetager kontrol- og gennemførelsesfunktionerne, samt ved adskillelse af driftsregnskaberne og balancen.

(3) Der bør ligeledes sikres retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastrukturen ved adskillelse af de sikkerhedsrelaterede funktioner og/eller oprettelse af en jernbaneregulerende myndighed, som udfører kontrol- og gennemførelsesfunktionerne. Under alle omstændigheder kan jernbanevirksomheder på en ikke-diskriminerende måde involveres i håndhævelsen og overvågningen af sikkerhedsstandarderne.

(4) Som det er tilfældet med andre transportformer, bør udvidelsen af adgangsrettighederne ske samtidig med iværksættelsen af de nødvendige ledsagende harmoniseringsforanstaltninger.

(5) I overensstemmelse med målsætningen om gennemførelse af det indre marked, der indebærer, at alle jernbanevirksomheder med licens, som opfylder sikkerhedsbetingelserne, kan få adgang til at udbyde tjenester, bør adgangsrettigheder i en overgangsperiode på op til syv år udvides til alle jernbanevirksomheder med licens, som udfører international godstransport på et defineret net, der benævnes det transeuropæiske banegodstransportnet, hvortil hører adgang til og levering af tjenester i vigtige terminaler og havne. Efter denne overgangsperiode bør det transeuropæiske banegodstransportnet dække hele det europæiske jernbanenet, og jernbanevirksomhederne bør tildeles adgangsrettigheden dertil for international godstransport.

(6) Jernbanevirksomheder med licens, som opfylder sikkerhedsbetingelserne, og som søger om adgang, sikres ret til adgang, uanset driftsform.

(7) Medlemsstaterne kan fortsat frit indrømme ret til adgang, der er mere vidtgående end adgangen for jernbanevirksomheder, der udfører international kombineret transport, til internationale sammenslutninger, der udfører international transport, og til jernbanevirksomheder, der udfører international godstransport inden for det

⁽¹⁾ EFT C 321 af 20.10.1998, s. 6, og EFT C 116 E af 26.4.2000, s. 21.

⁽²⁾ EFT C 209 af 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ EFT C 57 af 29.2.2000, s. 40.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 10.3.1999 (EFT C 175 af 21.6.1999, s. 115), bekræftet den 16.9.1999 (EFT C 54 af 25.2.2000, s. 56), Rådets fælles holdning af 28.3.2000 (EFT C 288 af 11.10.2000, s. 1) og Europa-Parlamentets afgørelse af 5.7.2000 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Europa-Parlamentets afgørelse af 1.2.2001 og Rådets afgørelse af 20.12.2000.

⁽⁵⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

transeuropæiske jernbanegodstransportnet; anvendelsen af denne mere vidtgående ret til adgang kan begrænses til jernbanevirksomheder med licens i medlemsstater, hvor der indrømmes ret til adgang af tilsvarende karakter, hvis denne begrænsning er forenelig med traktaten.

- (8) For at fremme effektiv forvaltning af infrastruktur i almenvellets interesse bør infrastrukturforvaltere være uafhængige af staten og have ret til frit at forvalte deres interne anliggender, medens medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger med henblik på udvikling og sikker brug af jernbaneinfrastruktur.
- (9) For at fremme effektiv passagerbefordring og godstransport og sikre gennemsigtighed i de finansielle forhold, herunder enhver form for finansiell kompensation eller statsstøtte i forbindelse med leveringen af disse ydelser, er det nødvendigt at adskille regnskaberne for passagerbefordring og godstransport.
- (10) Det er nødvendigt at træffe en række foranstaltninger for bedre at følge udviklingen i jernbanesektoren og på markedet, evaluere følgerne af de vedtagne foranstaltninger og analysere virkningerne af de foranstaltninger, Kommissionen har planlagt.
- (11) Der bør oprettes organer med en tilstrækkelig grad af uafhængighed til at overvåge konkurrencen på markedet for jernbanetjenesteydelser, hvis der ikke findes enheder, der varetager sådanne opgaver.
- (12) Kommissionen bør aflægge rapport om gennemførelsen af dette direktiv og fremsætte passende forslag.
- (13) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽¹⁾.
- (14) Der er behov for specifikke foranstaltninger for at tage hensyn til den særlige geopolitiske og geografiske situation i nogle medlemsstater samt den særlige opbygning af jernbanesektoren i flere medlemsstater, samtidig med at det indre markeds integritet skal sikres.
- (15) Målene for dette direktiv, dvs. at udvikle Fællesskabets jernbaner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af nødvendigheden af dels at sikre retfærdig og ikke-diskriminerende betingelser for adgang

til infrastrukturen og dels at tage hensyn til de klart internationale aspekter, der er forbundet med driften af væsentlige dele af jernbanenettet; disse mål kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincippet i traktatens artikel 5 bedre opfyldes af Fællesskabet. Dette direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (16) Direktiv 91/440/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 91/440/EØF ændres således:

- 1) Overskriften i del I affattes således: »Anvendelsesområde og definitioner«.
- 2) Artikel 1 udgår.
- 3) I artikel 2 tilføjes følgende stykke:

»3. Virksomheder, hvis togaktivitet udelukkende omfatter pendultrafik med vej køretøjer gennem tunnelen under Kanalen, er ikke omfattet af direktivets anvendelsesområde, bortset fra artikel 6, stk. 1, artikel 10 og 10a.«
- 4) Artikel 3 ændres således:
 - a) Første og andet led affattes således:

»— »jernbanevirksomhed« enhver offentlig eller privat virksomhed med licens i henhold til gældende fællesskabslovgivning, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagerbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften; udtrykket omfatter også virksomheder, der kun leverer trækraft

— »infrastrukturforvalter« ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur. Dette kan også omfatte forvaltning af infrastrukturkontrol og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan tildeles forskellige organer eller virksomheder«.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

b) Efter fjerde led indsættes følgende led:

»— »international godstransport« transport af gods, hvor et tog krydser mindst en af en medlemsstats grænser; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt oprindelses- og bestemmelsessted, når blot alle togvogne krydser mindst én grænse.«

5) Overskriften til del II affattes således: »Forvaltningsmæssig uafhængighed«.

6) Artikel 4 affattes således:

»Artikel 4

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at jernbanevirksomhederne med hensyn til ledelse, forvaltning, administration og intern administrativ økonomisk og regnskabsmæssig kontrol har en uafhængig status, som navnlig sikrer dem særskilt kapital, budget og regnskabsføring i forhold til staten.

2. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for egen ledelse, forvaltning, administration og intern kontrol under overholdelse af de rammer og særlige regler for opkrævning og tildeling, som medlemsstaterne indfører.«

7) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Statsstøtte, der ydes til et af disse to aktivitetsområder, må ikke overføres til det andet.

Regnskaberne vedrørende de to aktivitetsområder skal føres således, at dette forbud kommer til udtryk heri.

2. Medlemsstaterne kan desuden bestemme, at denne adskillelse skal indebære, at der skal være særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed, eller at forvaltningen af infrastrukturen skal varetages af en særskilt enhed.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at fastlæggelse af retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur som opført på listen i bilag

II overdrages organer eller selskaber, der ikke selv udfører nogen form for jernbanetransport. Uanset strukturform skal det fremgå, at denne målsætning er opfyldt.

Medlemsstaterne kan imidlertid overdrage opkrævningen af afgifter og ansvaret for jernbaneinfrastrukturen, herunder investeringer, vedligeholdelse og finansiering, til jernbanevirksomheder eller ethvert andet organ.

4. Anvendelsen af stk. 3 behandles i en rapport som Kommissionen forelægger senest den 15. marts 2006 i overensstemmelse med artikel 10b.«

8) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at udvikle den nationale jernbaneinfrastruktur, idet de i nødvendigt omfang tager hensyn til Fællesskabets samlede behov.

2. Medlemsstaterne sørger for, at der fastlægges sikkerhedsstandarder og -regler, at rullende materiel og jernbanevirksomheder certificeres i overensstemmelse hermed, og at ulykker undersøges. Disse opgaver varetages af organer eller virksomheder, som ikke selv udfører jernbanetransport, og som er uafhængige af organer eller virksomheder, der udfører sådan transport, således at der sikres retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastrukturen.

Jernbanevirksomheder anvender disse sikkerhedsnormer og -regler. Medmindre medlemsstaterne overdrager håndhævelse og overvågning til uafhængige organer, kan de kræve eller tillade, at jernbanevirksomhederne deltager i gennemførelse og overvågning af sikkerhedsnormerne og -reglerne, idet de sikrer en neutral og ikke-diskriminerende varetagelse af disse opgaver.

3. Medlemsstaterne kan desuden under overholdelse af traktatens artikel 73, 87 og 88 tildele infrastrukturforvalteren tilstrækkelige finansielle midler i forhold til opgaverne, dimensionen og de finansielle behov, navnlig til dækning af nyinvesteringer.

4. Inden for rammerne af medlemsstaternes overordnede politik udarbejder infrastrukturforvalteren en virksomhedsplan, som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiel balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger.«

9) Artikel 9, stk. 3, affattes således:

»3. Medlemsstaternes støtte til afvikling af den i denne artikel omhandlede gæld ydes under overholdelse af traktatens artikel 73, 87 og 88.«

10) I artikel 9 tilføjes følgende stykke:

»4. For jernbanevirksomheder føres og offentliggøres der driftsregnskaber og enten balancer eller årsopgørelser over aktiver og passiver for aktiviteterne i forbindelse med jernbanegodstransport. Midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med passagerbefordring som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med anden transportform eller anden form for aktivitet.«

11) Artikel 10 affattes således:

»Artikel 10

1. Internationale sammenslutninger har ret til adgang til samt ret til at udføre transittrafik i de medlemsstater, hvor de til sammenslutningerne hørende jernbanevirksomheder er etableret; de har endvidere ret til at udføre transittrafik i andre medlemsstater med henblik på udførelse af international transport mellem de medlemsstater, hvor de til sammenslutningerne hørende virksomheder er etableret.

2. Jernbanevirksomheder, der hører under anvendelsesområdet for artikel 2, tildeles på rimelige vilkår ret til adgang til andre medlemsstaters infrastruktur med henblik på udførelse af international kombineret godstransport.

3. Uanset driftsformen tildeles jernbanevirksomheder, der hører under anvendelsesområdet for artikel 2, på rimelige vilkår ret til den adgang til det i artikel 10a samt i bilag I definerede transeuropæiske jernbanegodstransportnet, som de søger om, og i hvert fald efter den 15. marts 2008 til hele det europæiske jernbanenet, med henblik på udførelse af international godstransport.

4. På anmodning af en medlemsstat eller på eget initiativ behandler Kommissionen i det konkrete tilfælde anvendelsen og gennemførelsen af denne artikel og træffer to måneder efter modtagelse af sådan en anmodning og efter at have hørt det i artikel 11a, stk. 2, omtalte udvalg, afgørelse om, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen meddeler sin afgørelse til Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne.

Med forbehold af traktatens artikel 226 kan alle medlemsstater henvise Kommissionens afgørelse til Rådet inden for en frist på en måned. Rådet kan i ganske særlige tilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned.

5. Jernbanevirksomheder, der udfører jernbanetransport i henhold til stk. 1, 2 og 3, indgår de nødvendige administrative, tekniske og finansielle aftaler på grundlag af den offentlige ret eller privatretten med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur for at løse spørgsmål vedrørende trafikregulering og -sikkerhed i forbindelse med denne transport. De betingelser, der gælder for disse aftaler, må ikke give anledning til forskelsbehandling og skal i givet fald være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerheds-certificering⁽¹⁾.

6. Spor, der fører til endestationer og havne, samt levering af tjenesteydelser på endestationer og i havne, som er knyttet til de former for jernbanedrift, der er omhandlet i stk. 1, 2 og 3, og som mere end én slutbruger benytter eller kunne benytte, stilles til rådighed for alle jernbanevirksomheder uden forskelsbehandling, og anmodninger fra jernbanevirksomheder må kun underlægges begrænsninger, hvis der foreligger levedygtige alternativer på markedsvilkår.

7. Med forbehold af Fællesskabets og medlemsstaternes regler om konkurrencepolitik og de beføjelser som institutioner med ansvar på dette område har, overvåger det efter artikel 30 i direktiv 2001/14/EF oprettede tilsynsorgan eller et andet organ, som er uafhængigt i samme omfang, konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransporteydelser, herunder markedet for jernbanegodstransport.

Dette organ er oprettet i henhold til artikel 30, stk. 1, i ovennævnte direktiv. Enhver ansøger eller berørt part kan indgive klage til dette organ, hvis de mener, at de er blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller krænket på anden måde. Tilsynsorganet træffer hurtigst muligt på grundlag af en klage eller, hvor det er nødvendigt, på eget initiativ afgørelse om passende foranstaltninger til afhjælpning af en negativ udvikling på disse markeder. For at sikre, at der er mulighed for domstolskontrol og det nødvendige samarbejde mellem de nationale tilsynsmyndigheder, finder artikel 30, stk. 6, og artikel 31 i samme direktiv anvendelse.

8. I overensstemmelse med artikel 14, hvorefter der skal forelægges en rapport om gennemførelsen af direktiv ledsaget af passende forslag vedrørende Fællesskabets fortsatte indsats for at udvikle jernbanemarkedet og de lovgivningsmæssige rammer herfor og i hvert fald efter den 15. marts 2008 skal det i artikel 10a og bilag I definerede transeuropæiske banegodstransportnet, der giver adgang for international godstransport for de i artikel 3 definerede

⁽¹⁾ Se side 29 i denne EFT.

jernbanevirksomheder, udstrækkes til at dække hele det europæiske jernbanenet. Jernbanevirksomhederne skal på fair betingelser tildeles garanteret adgang til og transit for international godstransport på hele jernbanenet.»

12) Følgende artikel indsættes i del V, »Adgang til jernbaneinfrastrukturen«:

»Artikel 10a

1. Det transeuropæiske jernbanegodstransportnet består af følgende:

- a) Jernbanelinjer, jf. kortene i bilag I.
- b) Eventuelt alternative ruter, navnlig i forbindelse med overbelastet infrastruktur som omhandlet i direktiv 2001/14/EF. I forbindelse med alternative ruter skal den generelle transporttid så vidt muligt overholdes.
- c) Spor, der fører til endestationer, og som mere end en slutbruger benytter eller kunne benytte, samt til andre områder og faciliteter, herunder fødelinjer til og fra disse.
- d) Spor, der fører til og fra havne som anført i bilag I, herunder fødelinjer.

2. De i stk. 1, litra c) og d), nævnte fødelinjer kan med 50 km lægges til rejsen ved dens begyndelse eller slutning eller beregnes med 20 % af jernbanerejsen som omhandlet i stk. 1, litra a), idet der vælges den længste afstand.

Belgien og Luxembourg er medlemsstater med relativt små eller koncentrerede net og kan derfor begrænse fødelinjernes længde i det første år efter den 15. marts 2003 til mindst 20 km og indtil udgangen af det andet år til 40 km.»

13) Efter del V, »Adgang til jernbaneinfrastrukturen«, indsættes følgende del:

»DEL Va

Kommissionens overvågningsopgaver

Artikel 10b

1. Senest den 15. september 2001 træffer Kommissionen de nødvendige foranstaltninger til nøje at følge de tekniske og økonomiske vilkår og markedsudviklingen for europæisk jernbanetransport. Kommissionen sikrer, at der stilles tilstrækkelige midler til rådighed for at skabe en effektiv overvågning i denne sektor.

2. I denne forbindelse inddrager Kommissionen repræsentanter for medlemsstaterne og de berørte sektorer, herunder brugerne, i sit arbejde, for at de bedre kan overvåge

udviklingen i jernbanesektoren og på markedet, evaluere følgerne af de vedtagne foranstaltninger og analysere virkningerne af de foranstaltninger, Kommissionen har planlagt.

3. Kommissionen skal overvåge anvendelsen af nettet og udviklingen af rammebetingelserne i jernbanesektoren, navnlig infrastrukturafgifter, kapacitetstildeling, sikkerhedsregler og udstedelse af licenser samt det harmoniseringsniveau, der følger heraf. Den skal sikre et aktivt samarbejde mellem de berørte tilsynsorganer i medlemsstaterne.

4. Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om:

- a) udviklingen af det indre marked inden for jernbanetransport
- b) rammebetingelserne
- c) situationen for det transeuropæiske jernbanegodstransportnet
- d) anvendelsen af adgangsrettigheder
- e) hindringer for mere effektiv jernbanetransport
- f) infrastrukturbegrænsninger, og
- g) behovet for lovgivning.»

14) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

1. Medlemsstaterne kan forelægge Kommissionen ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af dette direktiv. De relevante afgørelser træffes efter rådgivningsproceduren i artikel 11a, stk. 2.

2. De nødvendige ændringer med henblik på tilpasning af bilagene vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 11a, stk. 3.»

15) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 11a

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.«

16) Artikel 14 affattes således:

»Artikel 14

Kommissionen forelægger senest den 15. marts 2005 Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Rådet en rapport om gennemførelsen af direktivet ledsaget af passende forslag vedrørende Fællesskabets fortsatte indsats for at udvikle jernbanemarkedet og de lovgivningsmæssige rammer herfor.«

17) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 14a

1. I en periode på 5 år fra den 15. marts 2003 gælder følgende:

- Irland, der er en medlemsstat beliggende på en ø med jernbaneforbindelse til kun en anden medlemsstat
- Det Forenede Kongerige, der er i samme situation for så vidt angår Nordirland, og
- Grækenland, der er en medlemsstat uden direkte jernbaneforbindelse til en anden medlemsstat

behøver ikke opfylde kravet om at overdrage et uafhængigt organ sikringen af en retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur som omhandlet i artikel 6, stk. 3, første afsnit, og udførelse af de i artikel 7, stk. 1, andet afsnit, omhandlede opgaver, for så vidt disse bestemmelser forpligter medlemsstaterne til at etablere uafhængige organer til udførelse af de opgaver, der er omhandlet i disse artikler.

2. Dog gælder følgende:

- a) hvis mere end en jernbanevirksomhed med licens i henhold til artikel 4 i direktiv 95/18/EF (i Irlands og Nordirlands tilfælde en jernbanevirksomhed med licens andetsteds) indgiver en officiel ansøgning om at udføre konkurrerende jernbanetransport i, til eller fra enten

Irland, Nordirland eller Grækenland, træffes der afgørelse om, hvorvidt denne undtagelse fortsat skal finde anvendelse, efter rådgivningsproceduren i artikel 11a, stk. 2, eller

- b) hvis en jernbanevirksomhed, der udfører jernbanetransport i Irland, Nordirland eller Grækenland indgiver en officiel ansøgning om at udføre jernbanetransport på, til eller fra en anden medlemsstats territorium (for Irlands eller Det Forenede Kongeriges, for så vidt angår Nordirland, eller begge vedkommende, en anden medlemsstat uden for deres områder), gælder undtagelserne i stk. 1 ikke.

Senest et år efter modtagelsen af enten afgørelsen vedtaget efter rådgivningsproceduren i artikel 11a, stk. 2, jf. litra a), eller meddelelsen om den officielle ansøgning, jf. litra b), skal den/de pågældende medlemsstat(er) (Irland, Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland, eller Grækenland) indføre den nødvendige lovgivning til gennemførelse af de i stk. 1 nævnte artikler.

3. En undtagelse som omhandlet i stk. 1, første afsnit, kan fornyes for perioder på højst fem år. Senest 12 måneder før udløbet af undtagelsens gyldighed kan en medlemsstat, der benytter sig af en sådan undtagelse, henvende sig til Kommissionen med anmodning om en fornyet undtagelse. En sådan anmodning skal begrundes. Kommissionen behandler anmodningen og vedtager en afgørelse efter rådgivningsproceduren i artikel 11a, stk. 2. Denne procedure anvendes på enhver afgørelse vedrørende anmodningen.

Når Kommissionen træffer afgørelse, tager den hensyn til udviklingen i den geopolitiske situation og til udviklingen på jernbanemarkedet i, til og fra den medlemsstat, der har anmodet om en fornyet undtagelse.

4. Luxembourg er en medlemsstat med et relativt lille jernbanenet og behøver derfor ikke før den 31. august 2004 at opfylde kravet om at overdrage et uafhængigt organ sikringen af en retfærdig og ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur som omhandlet i artikel 6, stk. 3, første afsnit, for så vidt medlemsstaterne herved forpligtes til at etablere uafhængige organer til udførelse af de opgaver, der er omhandlet i denne artikel.«

Artikel 2

Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest den 15. marts 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. februar 2001.

På Europa-Parlamentets vegne

N. FONTAINE

Formand

På Rådets vegne

A. LINDH

Formand

BILAG I

HAVNE

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

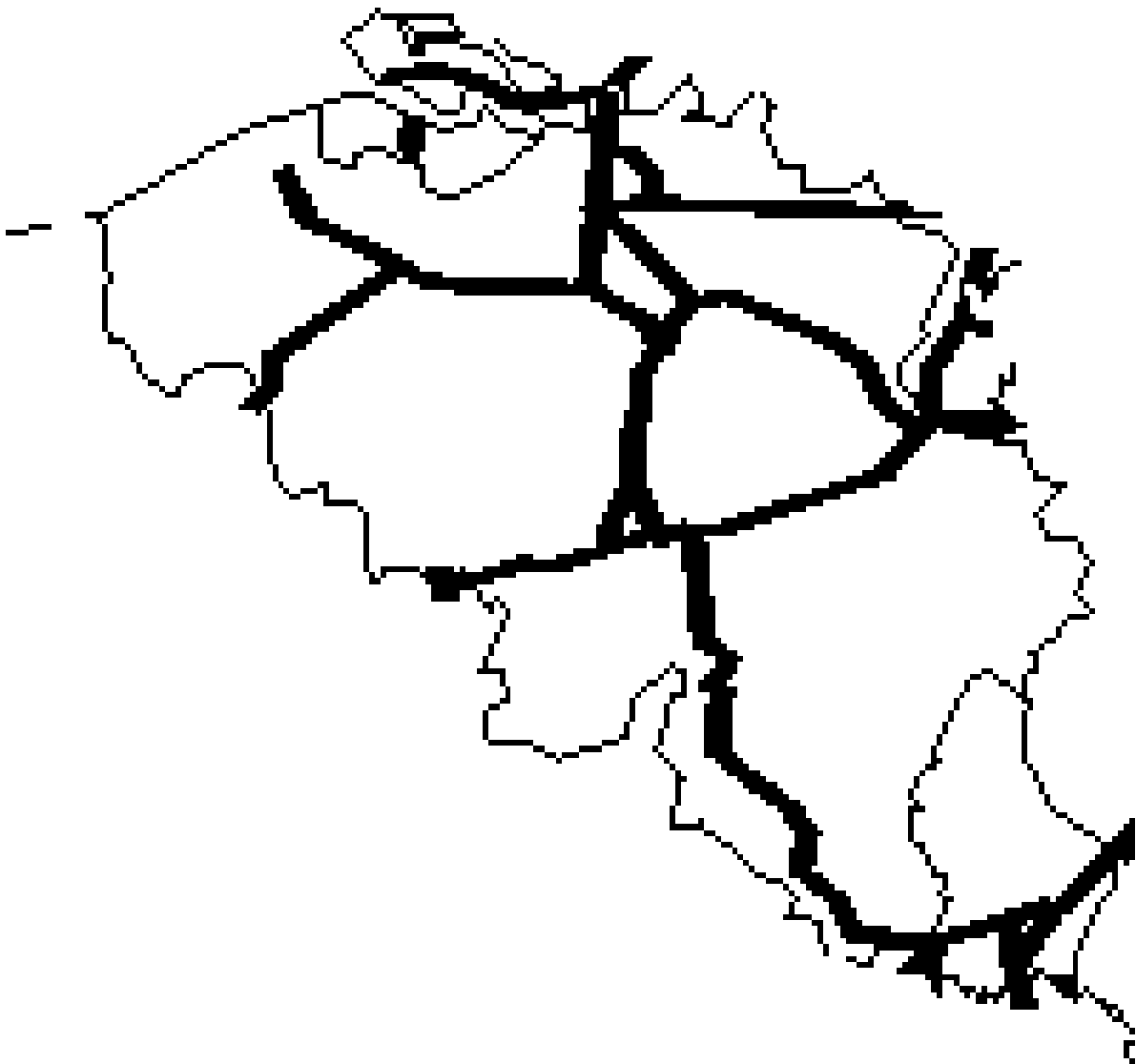


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN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





BELGIQUE/BELGIË



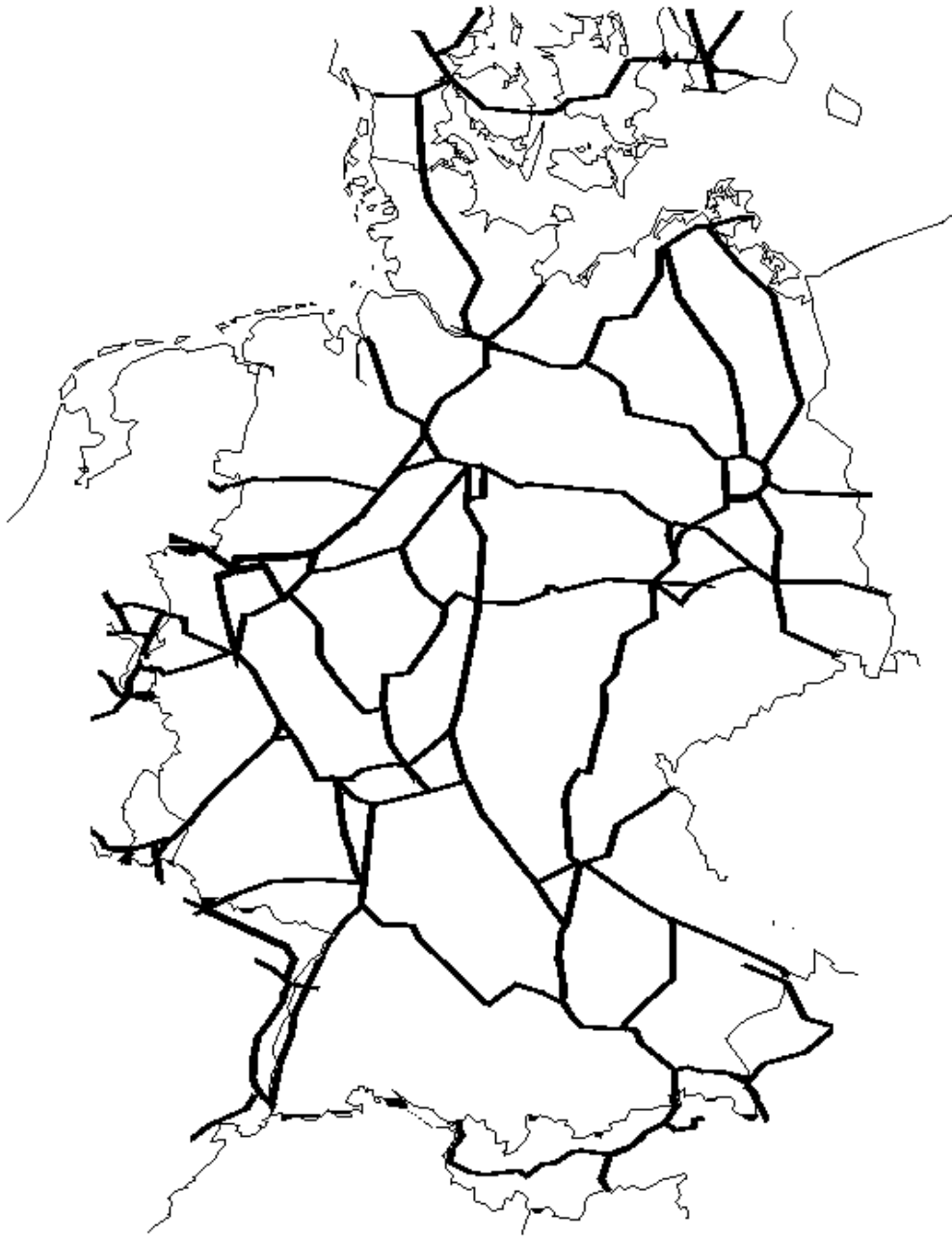


DANMARK





DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ



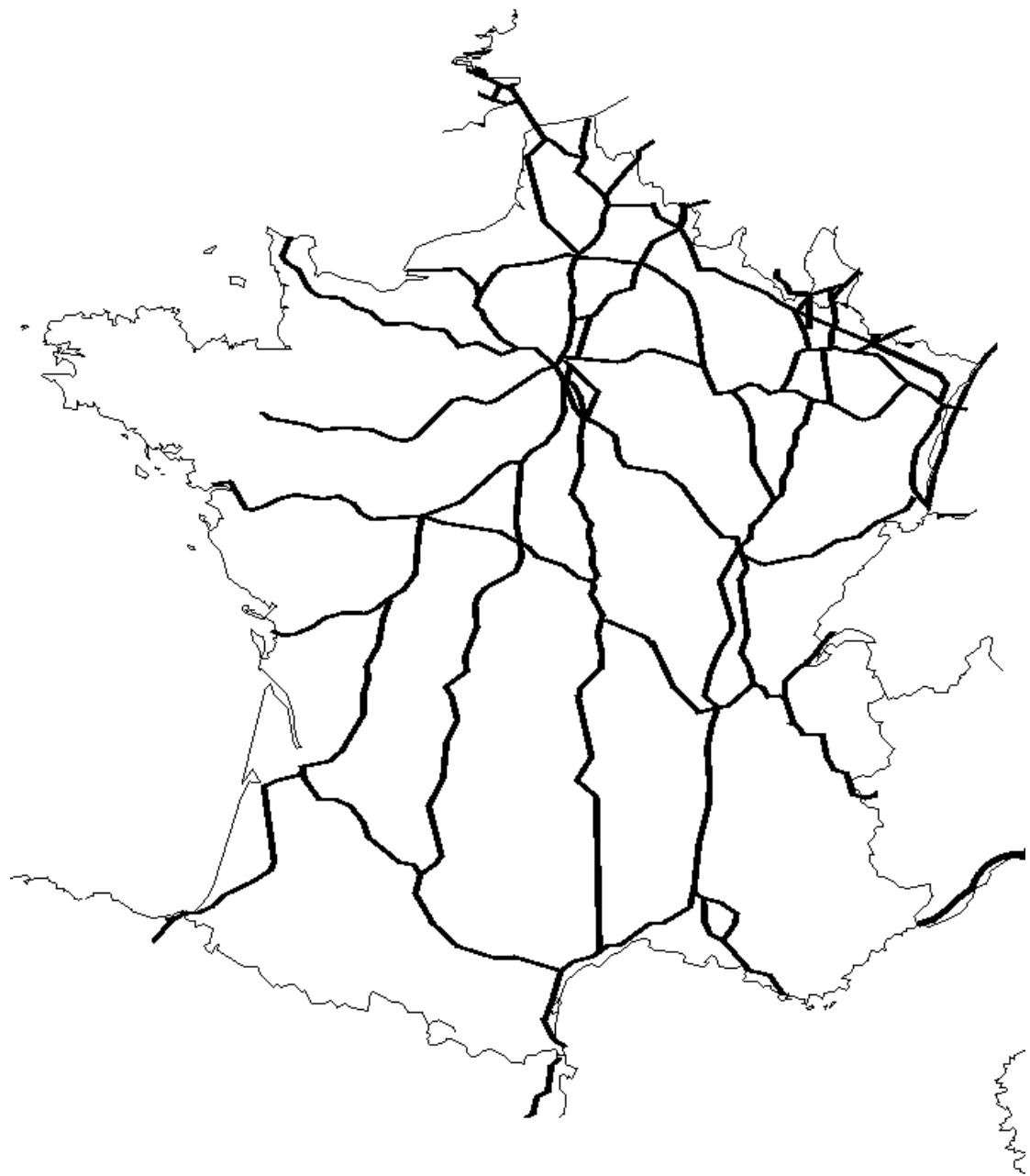


ESPAÑA





FRANCE





IRELAND



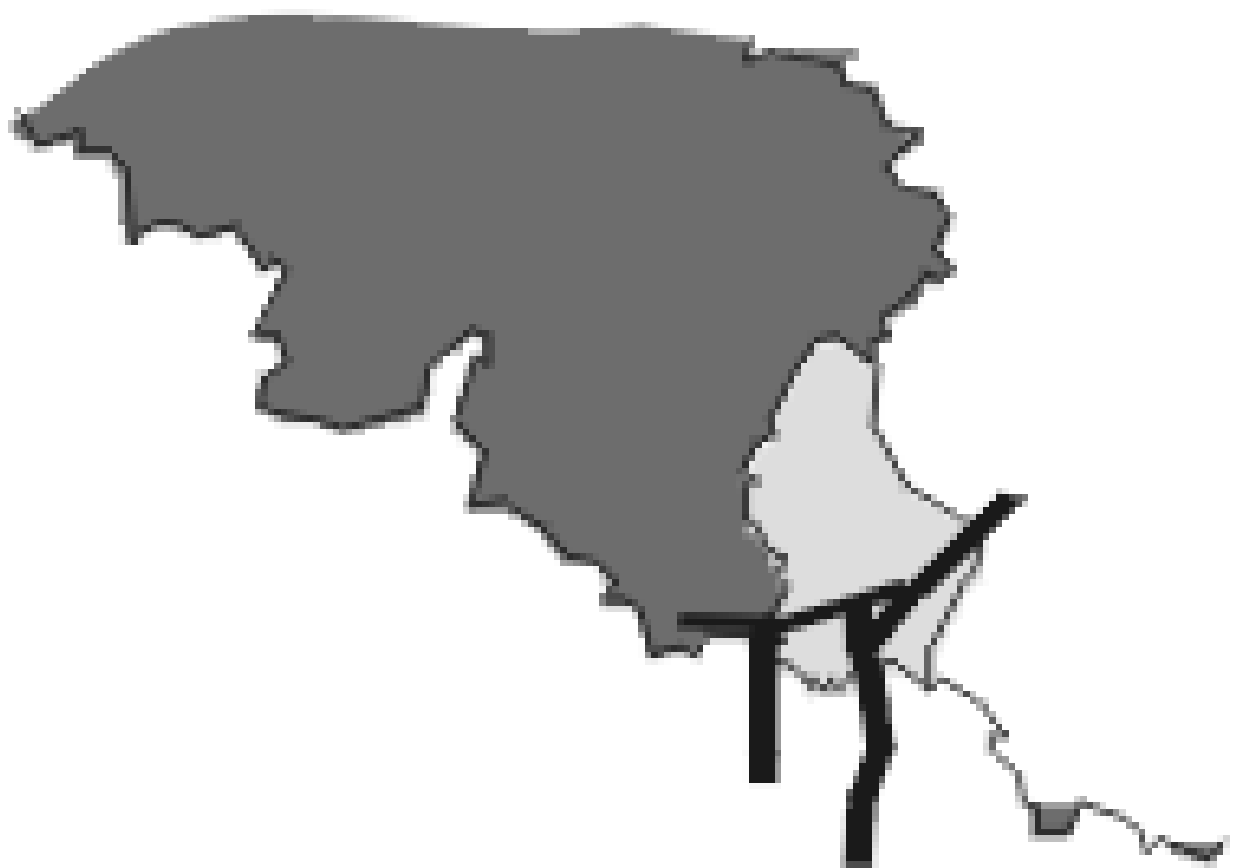


ITALIA



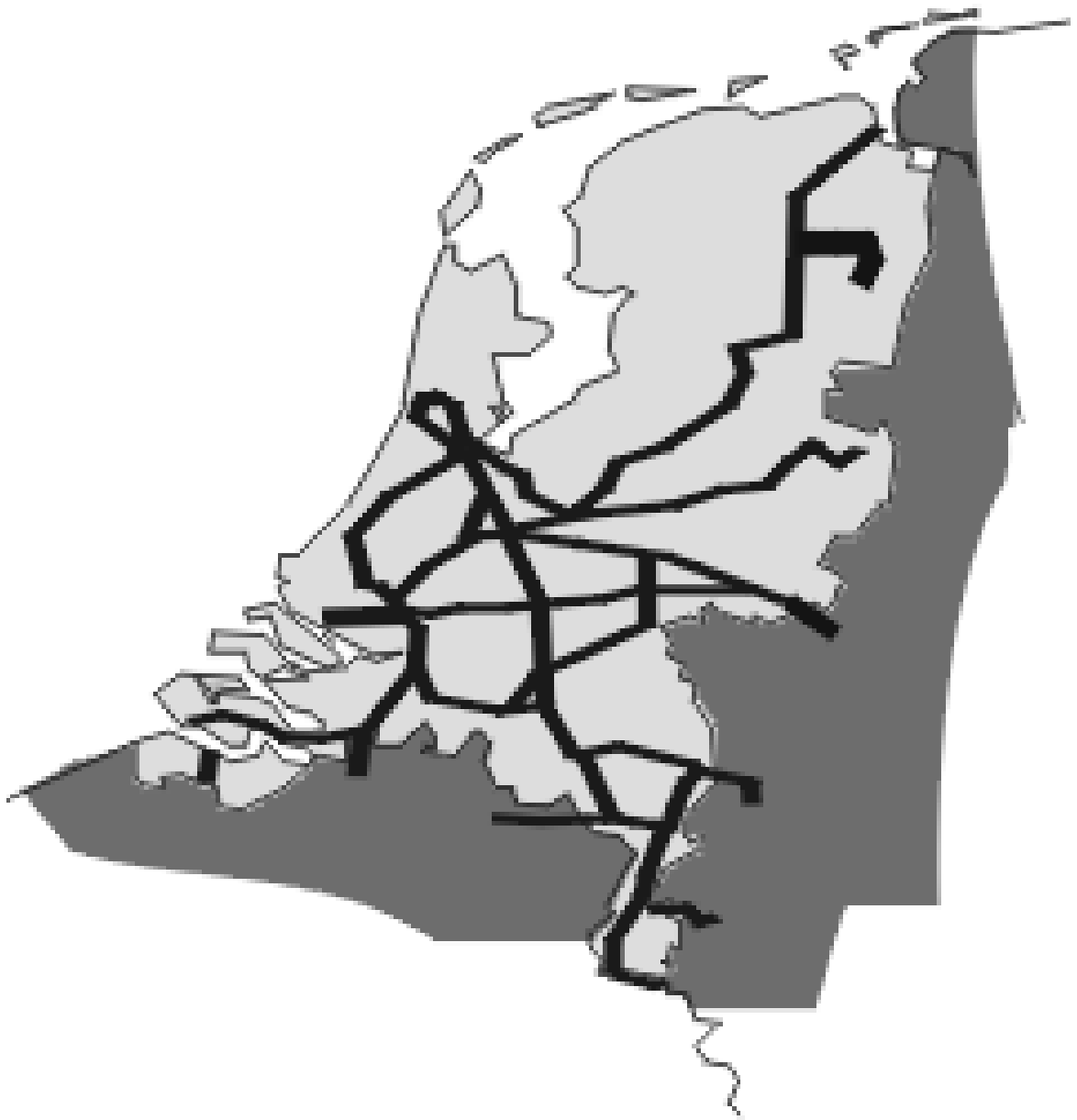


LUXEMBOURG



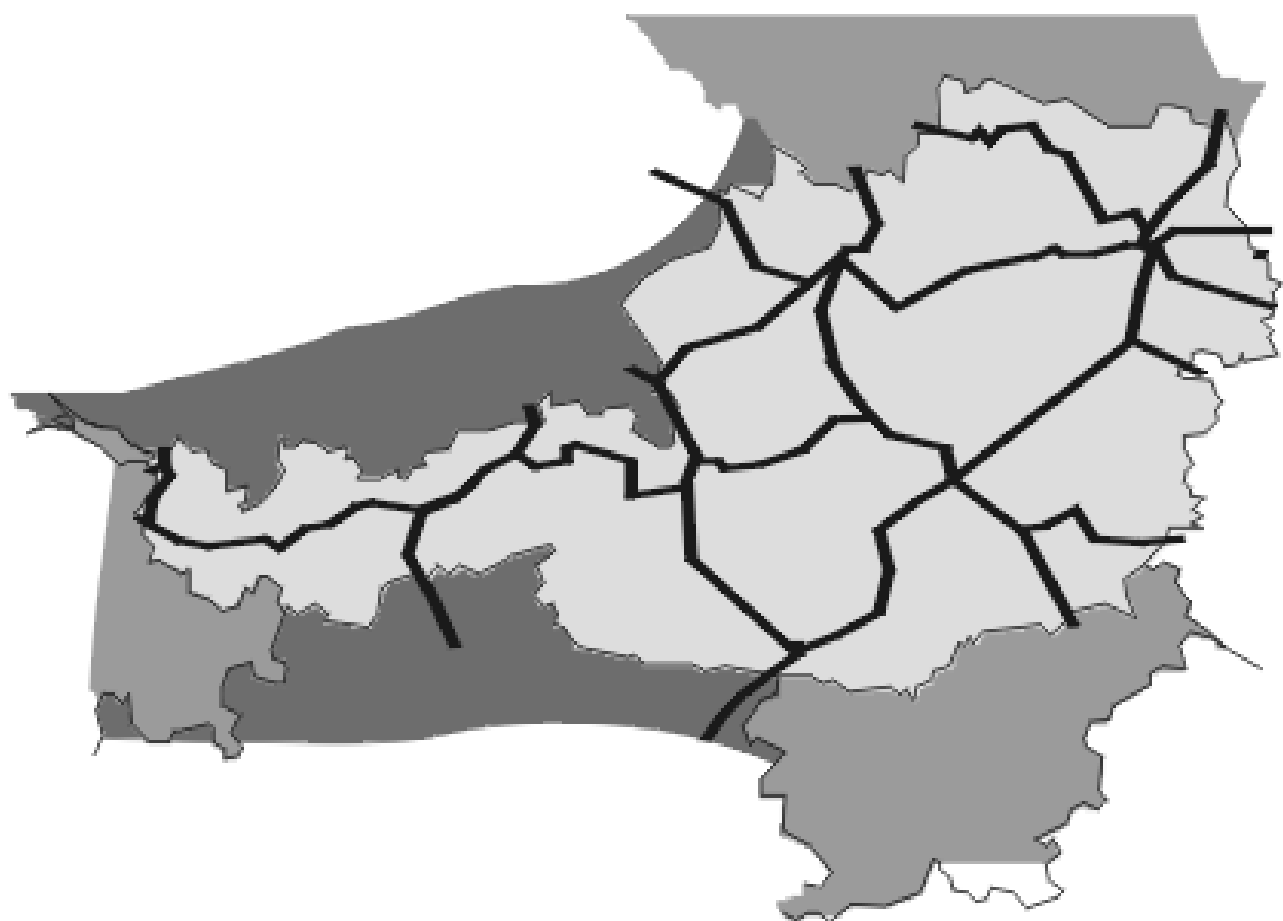


NEDERLAND



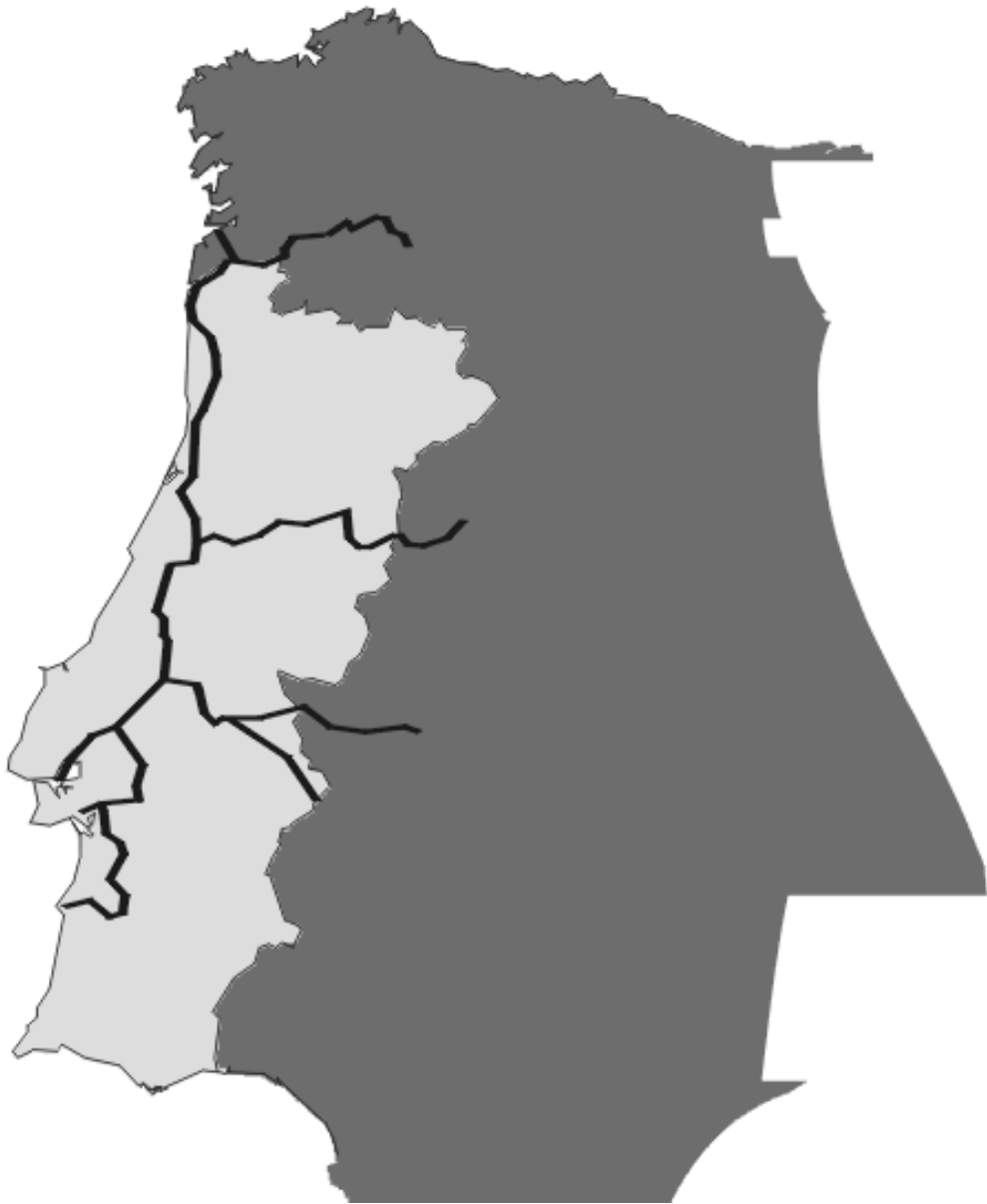


ÖSTERREICH



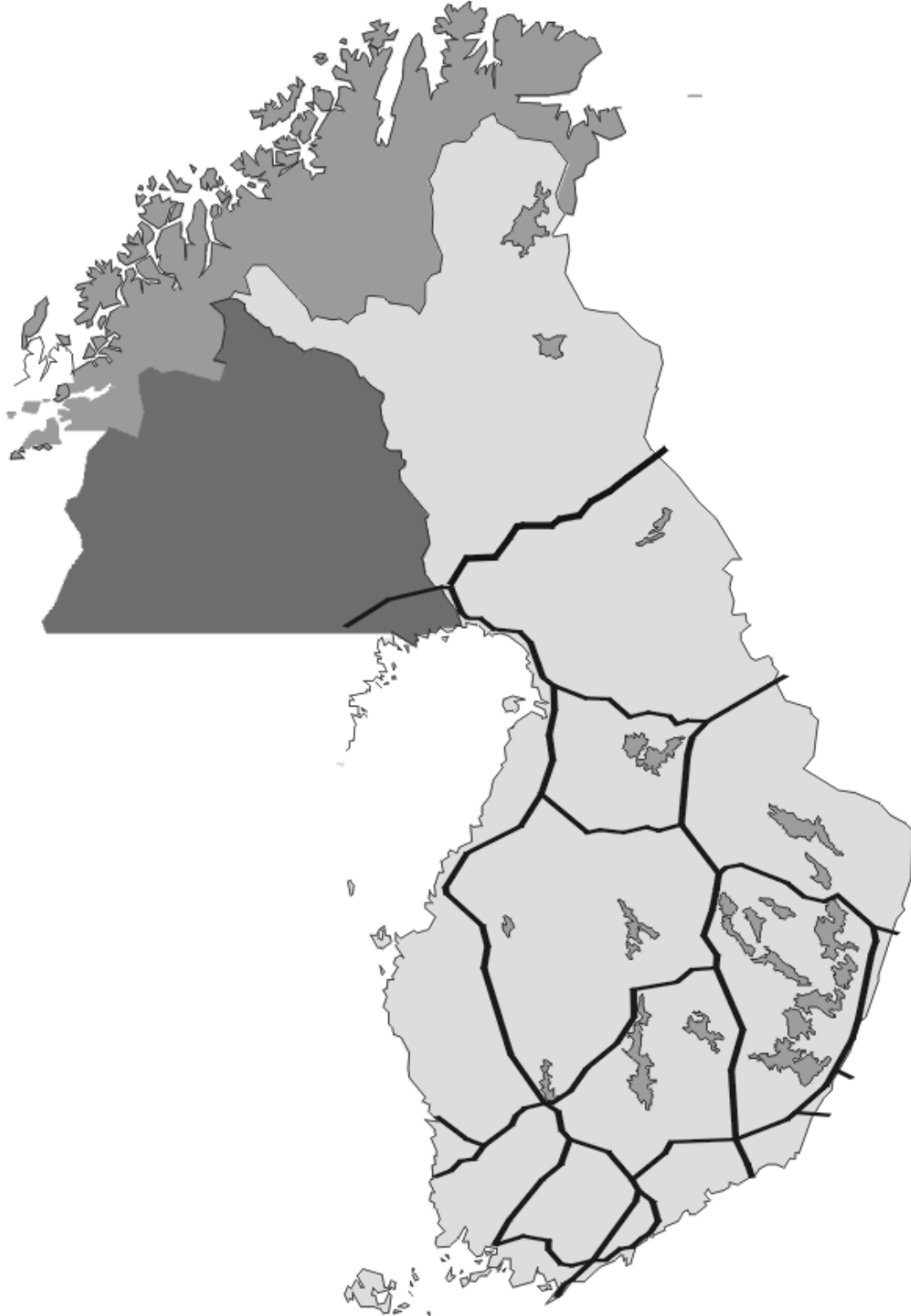


PORTUGAL



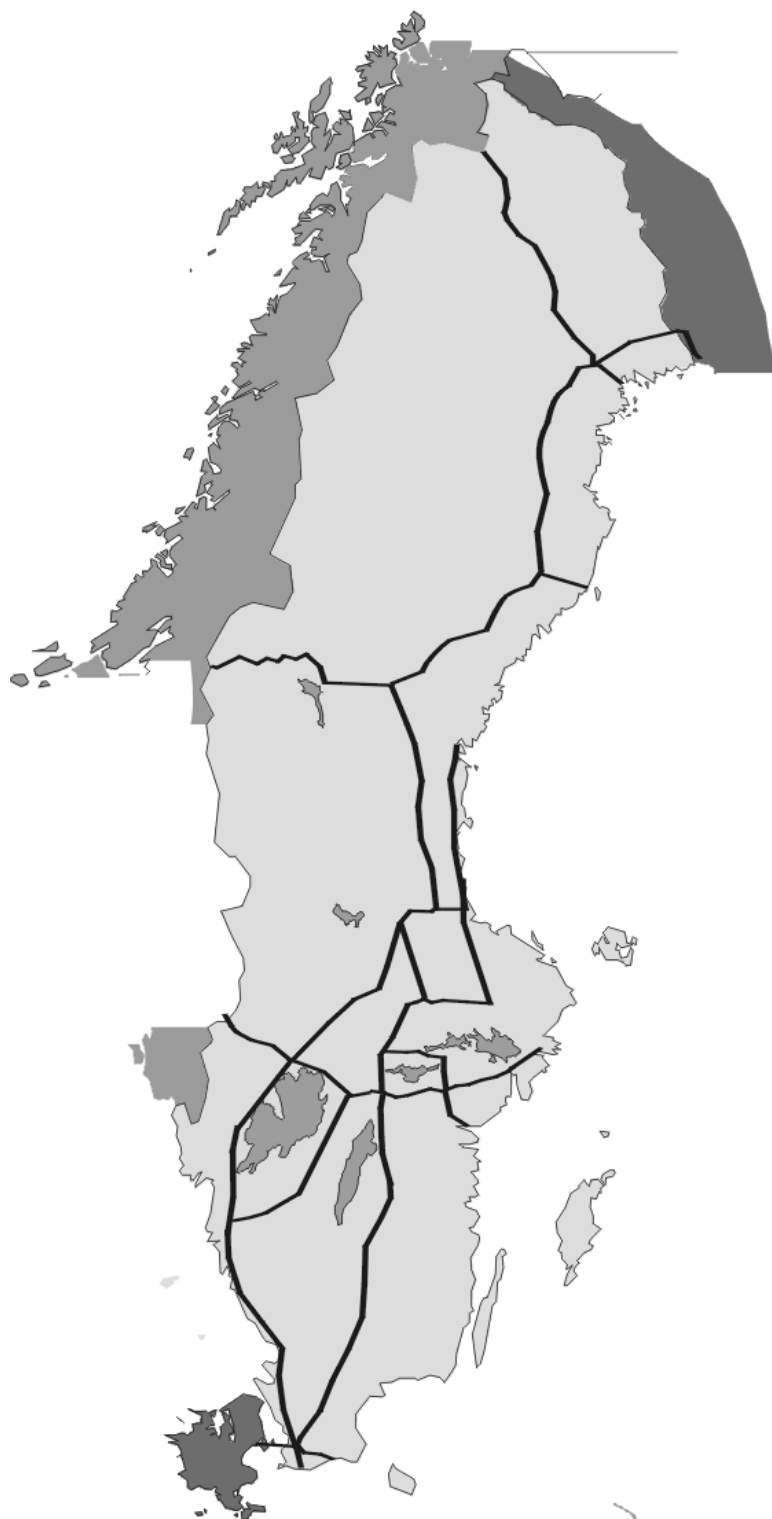


SUOMI/FINLAND



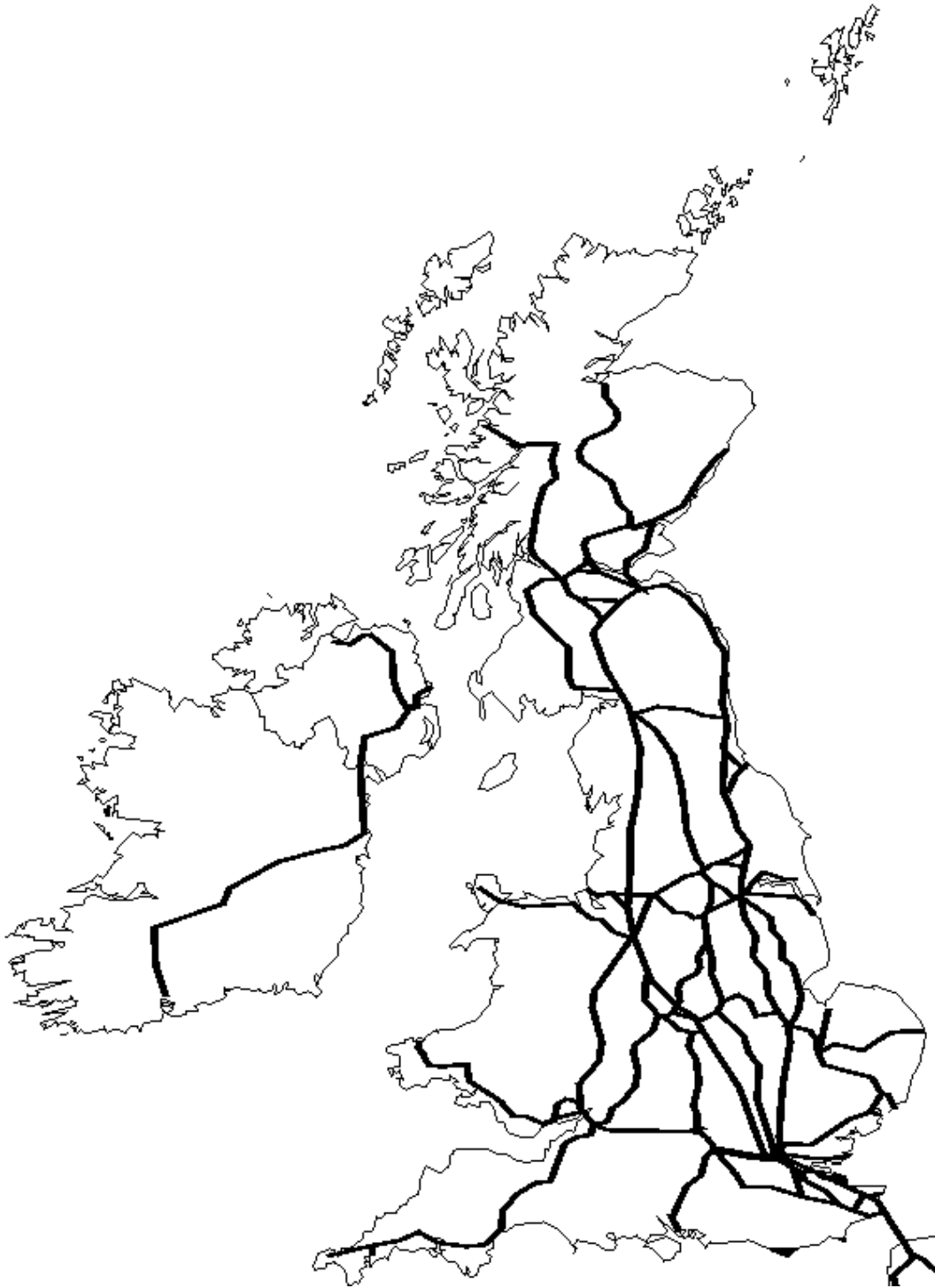


SVERIGE





UNITED KINGDOM



BILAG II

Liste over de væsentlige funktioner, der er omhandlet i artikel 6, stk. 3:

- forberedelse og beslutningstagning i forbindelse med tildeling af licens til jernbanevirksomheder, herunder tildeling af individuelle licenser
 - beslutningstagning i forbindelse med kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler
 - beslutningstagning i forbindelse med opkrævning af infrastrukturafgifter
 - overvågning af opfyldelsen af public service-forpligtelser i forbindelse med visse tjenesteydelser.
-