

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

DIRECTIVE 2001/12/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 26 février 2001

modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾, au vu du projet commun approuvé le 22 novembre 2000 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) Il y a lieu de modifier la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾ pour tenir compte de l'expérience acquise lors de sa mise en œuvre ainsi que de l'évolution du secteur ferroviaire depuis son adoption, et ce dans le but d'assurer la réalisation de ses objectifs.
- (2) Il convient d'assurer des conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires par la séparation de certaines fonctions essentielles et/ou la création d'un organisme de contrôle des chemins de fer assumant les fonctions de contrôle et d'exécution, ainsi que par la séparation des comptes de profits et pertes et des bilans.

(3) Il convient également d'assurer des conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire équitables et non discriminatoires par la séparation des fonctions liées à la sécurité et/ou la création d'un organisme de contrôle des chemins de fer assumant les fonctions de contrôle et d'exécution. En tout état de cause, les entreprises ferroviaires peuvent être associées d'une manière non discriminatoire à l'application et au contrôle des normes de sécurité.

(4) L'extension des droits d'accès devrait se faire, comme dans le cas des autres modes de transport, parallèlement à la mise en œuvre des mesures connexes d'harmonisation nécessaires.

(5) Conformément à l'objectif consistant dans l'achèvement du marché intérieur, qui comportera la possibilité pour toutes les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et répondant aux conditions de sécurité de fournir des services, les droits d'accès devraient, pendant une période transitoire n'excédant pas sept ans, être étendus aux entreprises ferroviaires titulaires d'une licence pour le transport international de marchandises sur un réseau défini, dénommé «Réseau transeuropéen de fret ferroviaire», comprenant l'accès à des terminaux et à des ports importants ainsi que la prestation de services dans ces terminaux et ports. Au terme de cette période transitoire, le Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTFF) devrait couvrir l'intégralité du réseau ferroviaire européen et les entreprises ferroviaires devraient se voir conférer des droits d'accès à ce réseau pour le transport international de fret.

(6) Le droit d'accès est garanti pour les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence qui le souhaitent et qui remplissent les conditions en matière de sécurité, quel que soit le mode d'exploitation.

(7) Les États membres conservent la faculté d'accorder aux groupements internationaux exploitant des services internationaux et aux entreprises ferroviaires exploitant des services de fret internationaux dans le cadre du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire des droits d'accès plus étendus que l'accès accordé aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transports internationaux combinés, l'utilisation de ces droits d'accès

⁽¹⁾ JO C 321 du 20.10.1998, p. 6, et JO C 116 E du 26.4.2000, p. 21.

⁽²⁾ JO C 209 du 22.7.1999, p. 22.

⁽³⁾ JO C 57 du 29.2.2000, p. 40.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 10 mars 1999 (JO C 175 du 21.6.1999, p. 115), confirmé le 16 septembre 1999 (JO C 54 du 25.2.2000, p. 56), position commune du Conseil du 28 mars 2000 (JO C 288 du 11.10.2000, p. 1) et décision du Parlement européen du 5 juillet 2000 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 1^{er} février 2001 et décision du Conseil du 20 décembre 2000.

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

plus étendus pouvant être limitée aux entreprises ferroviaires qui sont titulaires d'une licence dans les États membres où des droits d'accès d'une nature similaire sont accordés, pour autant que cette limitation soit compatible avec le traité.

- (8) Pour promouvoir, dans l'intérêt public, une gestion efficace de l'infrastructure, il y a lieu de donner aux gestionnaires de l'infrastructure un statut indépendant de l'État ainsi que la liberté de gérer leurs propres activités, et les États membres devraient prendre les mesures nécessaires en faveur du développement et de la sécurité de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.
- (9) Pour promouvoir une exploitation efficace des services de transport de voyageurs et de fret et pour assurer la transparence de leurs finances, y compris toute compensation ou aide financière octroyée par l'État, il y a lieu de séparer les comptabilités des services de transport de voyageurs et de fret.
- (10) Il est nécessaire de mettre en œuvre un certain nombre de mesures afin de mieux suivre le développement du secteur ferroviaire et l'évolution du marché, de procéder à l'évaluation de l'effet des mesures adoptées et d'analyser l'impact des mesures envisagées par la Commission.
- (11) Il est indiqué de disposer d'organismes ayant un degré d'indépendance suffisant afin de réguler la concurrence sur le marché des services ferroviaire lorsque des entités exerçant ces fonctions n'existent pas.
- (12) La Commission devrait présenter un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, accompagné de propositions appropriées.
- (13) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽¹⁾.
- (14) Des mesures spécifiques sont requises pour tenir compte de la situation géopolitique et géographique spéciale de certains États membres ainsi que de l'organisation spécifique du secteur des chemins de fer dans divers États membres, tout en en assurant l'intégrité du marché unique.
- (15) Conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité, tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de la présente directive, à savoir le développement des chemins de fer communautaires, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres, compte tenu de la nécessité d'assurer des

conditions d'accès à l'infrastructure équitables et non discriminatoires et de tenir compte de la dimension manifestement internationale du fonctionnement d'éléments importants des réseaux ferroviaires, et peuvent donc, en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisés au niveau communautaire. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (16) Il convient de modifier la directive 91/440/CEE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 91/440/CEE est modifiée comme suit:

- 1) Le titre de la section I est remplacé par le texte suivant: «Champ d'application et définitions».
- 2) L'article 1^{er} est abrogé.
- 3) À l'article 2, le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Les entreprises dont les opérations ferroviaires sont limitées à la seule fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont exclues du champ d'application de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'article 6, paragraphe 1, et les articles 10 et 10 bis.»
- 4) L'article 3 est modifié comme suit:
 - a) Les premier et deuxième tirets sont remplacés par le texte suivant:

«— "entreprise ferroviaire": toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction,

— "gestionnaire de l'infrastructure": toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que, éventuellement, de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises;»

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

b) après le quatrième tiret, le tiret suivant est inséré:

«— "service de fret international": service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière.»

5) Le titre de la section II est remplacé par le texte suivant: «Indépendance de gestion».

6) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer qu'en matière de direction, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent notamment d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.

2. Tout en respectant le cadre et les règles de tarification et de répartition spécifiques établies par les États membres, le gestionnaire de l'infrastructure est chargé de la direction, de la gestion et du contrôle interne.»

7) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer la tenue et la publication de comptes de profits et pertes séparés et de bilans séparés, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, pour celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne peuvent pas être transférées à l'autre.

Les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

2. Les États membres peuvent, en outre, prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure est assurée par une entité distincte.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les fonctions essentielles en vue de garan-

tir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, qui sont énumérées à l'annexe II, sont confiées à des instances ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire. Quelles que soient les structures organisationnelles, cet objectif doit être atteint d'une manière probante.

Les États membres peuvent, toutefois, confier aux entreprises ferroviaires ou à toute autre entité la perception des redevances et la responsabilité de la gestion des infrastructures, par exemple, tels que, l'entretien et le financement.

4. L'application du paragraphe 3 fait l'objet d'un rapport de la Commission conformément à l'article 10 *ter*; ce rapport doit être présenté au plus tard le 15 mars 2006.»

8) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires au développement de l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte, le cas échéant, des besoins généraux de la Communauté.

2. Les États membres veillent à ce que des normes et règles de sécurité soient fixées, à ce que le matériel roulant et les entreprises ferroviaires soient certifiés en conséquence, et à ce que les accidents fassent l'objet d'enquêtes. Ces tâches sont remplies par des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire et qui sont indépendantes de toute entité ou entreprise fournissant de tels services, de manière à ce qu'un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure soit garanti.

Les entreprises ferroviaires appliquent ces normes et règles de sécurité. À moins que les États membres ne confient le contrôle et l'application à des entités indépendantes, ils peuvent exiger ou permettre que les entreprises ferroviaires soient impliquées pour assurer le contrôle et l'application des normes et règles de sécurité, tout en garantissant la neutralité et la non-discrimination dans l'exercice de ces fonctions.

3. Les États membres peuvent, en outre, octroyer au gestionnaire de l'infrastructure, dans le respect des articles 73, 87 et 88 du traité, un financement suffisant en rapport avec les tâches, la dimension et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux.

4. Dans le cadre de la politique générale arrêtée par l'État, le gestionnaire de l'infrastructure établit un plan d'entreprise incluant des programmes d'investissement et de financement. Le but de ce plan est d'assurer une exploitation et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs.»

9) À l'article 9, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. L'octroi des aides des États membres destinées à l'annulation des dettes visées au présent article se fait dans le respect des articles 73, 87 et 88 du traité.»

10) À l'article 9, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. En ce qui concerne les entreprises ferroviaires, des comptes de profits et pertes et soit des bilans, soit des bilans financiers annuels décrivant l'actif et le passif sont tenus et publiés pour les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret. Les contributions versées aux activités relatives à la fourniture de services de transport de voyageurs au titre des missions de service public doivent figurer séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent pas être transférées aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.»

11) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

1. Les regroupements internationaux se voient reconnaître des droits d'accès et de transit dans les États membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans les autres États membres pour les prestations des services de transport internationaux entre les États membres où sont établies les entreprises constituant lesdits regroupements.

2. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure d'autres États membres aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises.

3. Quel que soit le mode d'exploitation, les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder à des conditions équitables, le droit d'accès qu'elles souhaitent au Réseau transeuropéen de fret ferroviaire défini à l'article 10 bis et à l'annexe I, et, en tout état de cause après le 15 mars 2008, à l'ensemble du réseau ferroviaire, afin d'assurer des services de fret internationaux.

4. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine, dans un cas précis, l'application et la mise en œuvre effective du présent article, et, dans un délai de deux mois après la réception d'une telle demande et après avoir consulté le comité visé à l'article 11 bis, paragraphe 2, décide si la mesure concernée peut être maintenue. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

Sans préjudice de l'article 226 du traité, tout État membre peut déférer la décision de la Commission au Conseil dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut, dans des circonstances exceptionnelles, prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

5. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 conclut, en se fondant sur le droit public ou privé, les accords administratifs, techniques et financiers requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée, afin de régler les questions de régulation et de sécurité du trafic relatives à ces services de transport. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et, s'il y a lieu, conformes aux dispositions de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité⁽¹⁾.

6. L'accès par le réseau ainsi que la fourniture, dans les terminaux et les ports qui desservent ou peuvent desservir plus d'un client final, de services liés aux activités ferroviaires visées aux paragraphes 1, 2 et 3 sont fournis à toutes les entreprises ferroviaires d'une manière non discriminatoire et les demandes des entreprises ferroviaires ne peuvent être soumises à des restrictions que s'il existe d'autres solutions viables aux conditions du marché.

7. Sans préjudice des réglementations communautaire et nationale relatives à la politique de la concurrence et des institutions compétentes en la matière, l'organisme réglementaire créé conformément à l'article 30 de la directive 2001/14/CE, ou tout autre organisme disposant du même degré d'indépendance, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire.

Cet organisme est établi conformément aux règles prévues à l'article 30, paragraphe 1, de ladite directive. Tout demandeur ou toute partie intéressée peut adresser une plainte à cet organisme s'il estime avoir été traité injustement ou avoir fait l'objet d'une discrimination ou avoir été lésé de toute autre manière. L'organisme de contrôle statue dans les meilleurs délais, sur la base d'une plainte et, le cas échéant, d'office, sur les mesures propres à remédier aux développements négatifs sur ces marchés. Pour assurer la possibilité nécessaire d'un contrôle juridictionnel et la coopération requise entre les organismes de contrôle nationaux, l'article 30, paragraphe 6, et l'article 31 de ladite directive s'appliquent en l'occurrence.

8. Conformément à l'article 14, qui prévoit un rapport concernant la mise en œuvre de la présente directive, accompagné de propositions appropriées concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement du marché des transports ferroviaires et du cadre juridique le régissant, et en tout cas après le 15 mars 2008, le Réseau transeuropéen de fret ferroviaire, défini à l'article 10 bis et à l'annexe I, donnant l'accès pour le transport international de marchandises aux entreprises ferroviaires définies à l'article 3, est étendu à l'ensemble du

⁽¹⁾ Voir page 29 du présent Journal officiel.

réseau ferroviaire européen. Les entreprises ferroviaires se voient accorder, sur l'ensemble de ce réseau et à des conditions équitables, une garantie d'accès et de transit pour le transport international de marchandises.»

12) À la section V «Accès à l'infrastructure ferroviaire», l'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

1. Le Réseau transeuropéen de fret ferroviaire est constitué des éléments suivants:

- a) les lignes ferroviaires qui figurent dans les cartes de l'annexe I;
- b) des itinéraires de contournement s'il y a lieu, en particulier aux abords des infrastructures saturées au sens de la directive 2001/14/CE. Lorsque de tels itinéraires sont proposés, la durée totale des trajets doit être préservée dans la mesure du possible;
- c) l'accès par le réseau aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus qu'un client final ainsi qu'aux autres sites et infrastructures, y compris les lignes d'accès y menant et en provenant;
- d) l'accès par le réseau aux ports et à partir des ports visés à l'annexe I, y compris les lignes d'accès.

2. Les lignes d'accès visées au paragraphe 1, points c) et d), couvrent aux deux extrémités du parcours 50 kilomètres ou bien 20 % de la longueur du parcours sur les lignes de chemin de fer visées au paragraphe 1, point a), la plus longue de ces deux distances étant retenue.

La Belgique et le Luxembourg, en tant qu'États membres dont le réseau est relativement petit ou concentré, peuvent limiter la longueur des lignes d'accès pendant la première année suivant le 15 mars 2003 à au moins 20 km et, jusqu'à la fin de la deuxième année, à 40 km.»

13) Après la section V «Accès à l'infrastructure ferroviaire», la section suivante est insérée:

«SECTION V bis

Missions de contrôle de la Commission

Article 10 ter

1. Au plus tard le 15 septembre 2001, la Commission prend les mesures nécessaires en vue d'examiner les conditions techniques et économiques ainsi que l'évolution du marché des transports ferroviaires européens. La Commission veille à ce que les ressources requises soient dégagées pour permettre un suivi efficace de ce secteur.

2. Dans ce cadre, la Commission associe étroitement à ses travaux des représentants des États membres et des

représentants des secteurs concernés, y compris les usagers, afin que ceux-ci soient en mesure de mieux suivre le développement du secteur ferroviaire et l'évolution du marché, de procéder à l'évaluation de l'effet des mesures adoptées et d'analyser l'impact des mesures envisagées par la Commission.

3. La Commission surveille l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions cadres dans le secteur ferroviaire, en particulier la tarification des infrastructures, la répartition des capacités, les prescriptions en matière de sécurité, le système d'octroi de licences et l'évolution du degré d'harmonisation. Elle garantit une coopération active entre les instances réglementaires appropriées dans les États membres.

4. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur:

- a) l'évolution du marché intérieur dans les services ferroviaires;
- b) les conditions-cadres;
- c) l'état du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire;
- d) l'utilisation des droits d'accès;
- e) les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires;
- f) les insuffisances des infrastructures;
- g) la nécessité d'une législation.»

14) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

1. Les États membres peuvent saisir la Commission de toute question concernant la mise en œuvre de la présente directive. Les décisions appropriées sont adoptées selon la procédure consultative visée à l'article 11 bis, paragraphe 2.

2. Les modifications nécessaires pour adapter les annexes sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 11 bis, paragraphe 3.»

15) L'article suivant est inséré:

«Article 11 bis

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.»

16) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Au plus tard le 15 mars 2005 la Commission présente au Parlement européen, au Comité économique et social, au Comité des régions et au Conseil un rapport concernant la mise en œuvre de la présente directive, accompagné de propositions appropriées concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement du marché des transports ferroviaires et du cadre juridique le régissant.»

17) L'article suivant est inséré:

«Article 14 bis

1. Pendant une période de cinq ans à partir du 15 mars 2003 les États membres suivants:

- l'Irlande, en tant qu'État membre situé sur une île et n'ayant de liaison ferroviaire qu'avec un seul autre État membre,
- le Royaume-Uni étant dans la même situation pour ce qui est de l'Irlande du Nord, et
- la Grèce, en tant qu'État membre ne disposant pas de liaison ferroviaire directe avec un autre État membre,

ne sont pas tenus de satisfaire à l'exigence visant à attribuer à une entité indépendante les fonctions essentielles pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, comme le prévoit l'article 6, paragraphe 3, premier alinéa, et les tâches fixées à l'article 7, paragraphe 2, premier alinéa, dans la mesure où ces articles obligent les États membres de créer des entités indépendantes exécutant les tâches visées auxdits articles.

2. Toutefois, si:

- a) plus d'une entreprise ferroviaire titulaire d'une licence conformément à l'article 4 de la directive du Conseil 95/18/CE, ou, dans le cas de l'Irlande et de l'Irlande du Nord, une entreprise ferroviaire titulaire d'une telle licence hors du territoire, présente une demande offi-

cielle visant à exploiter des services ferroviaires concurrents en Irlande, en Irlande du Nord ou en Grèce ou à destination ou en provenance de ces pays, il sera décidé conformément à la procédure consultative prévue à l'article 11 bis, paragraphe 2, si la présente dérogation est toujours applicable, ou

- b) une entreprise ferroviaire exploitant des services ferroviaires en Irlande, en Irlande du Nord ou en Grèce présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires sur le territoire d'un autre État membre (situé en dehors de leur territoire, dans le cas de l'Irlande, ou du Royaume-Uni, pour ce qui est de l'Irlande du Nord, ou des deux) ou à destination ou en provenance de celui-ci, la dérogation visée au paragraphe 1 ne s'applique pas.

Dans un délai d'un an à compter de la réception de la décision visée au point a), adoptée conformément à la procédure consultative prévue à l'article 11 bis, paragraphe 2, soit de la notification de la demande officielle visée au point b), le ou les États membres concernés (l'Irlande, le Royaume-Uni pour ce qui est de l'Irlande du Nord, ou la Grèce) mettent en place une législation visant à mettre en œuvre les articles visés au paragraphe 1.

3. La dérogation visée au paragraphe 1, peut être renouvelée pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de cette dérogation, un État membre qui en bénéficie peut adresser une demande de renouvellement de la dérogation à la Commission. Une telle demande doit être motivée. La Commission examine cette demande et adopte une décision conformément à la procédure consultative visée à l'article 11 bis, paragraphe 2. Ladite procédure consultative s'applique à toute décision relative à la demande.

Lorsqu'elle adopte sa décision, la Commission tient compte de toute évolution de la situation géopolitique ainsi que du développement du marché des transports ferroviaires dans l'État membre qui a fait la demande de renouvellement de la dérogation ou à destination ou en provenance de celui-ci.

4. Le Luxembourg en tant qu'État membre dont le réseau ferroviaire est relativement peu important n'est pas tenu d'appliquer jusqu'au 31 août 2004 l'obligation d'attribuer à un organisme indépendant la tâche de déterminer un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, comme le prévoit l'article 6, paragraphe 3, premier alinéa, dans la mesure où il oblige les États membres à créer des organismes indépendants accomplissant les tâches visées audit article.»

Article 2

Les États membres prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 15 mars 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 26 février 2001.

Par le Parlement européen

La présidente

N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président

A. LINDH

ANNEXE I

PORTS

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

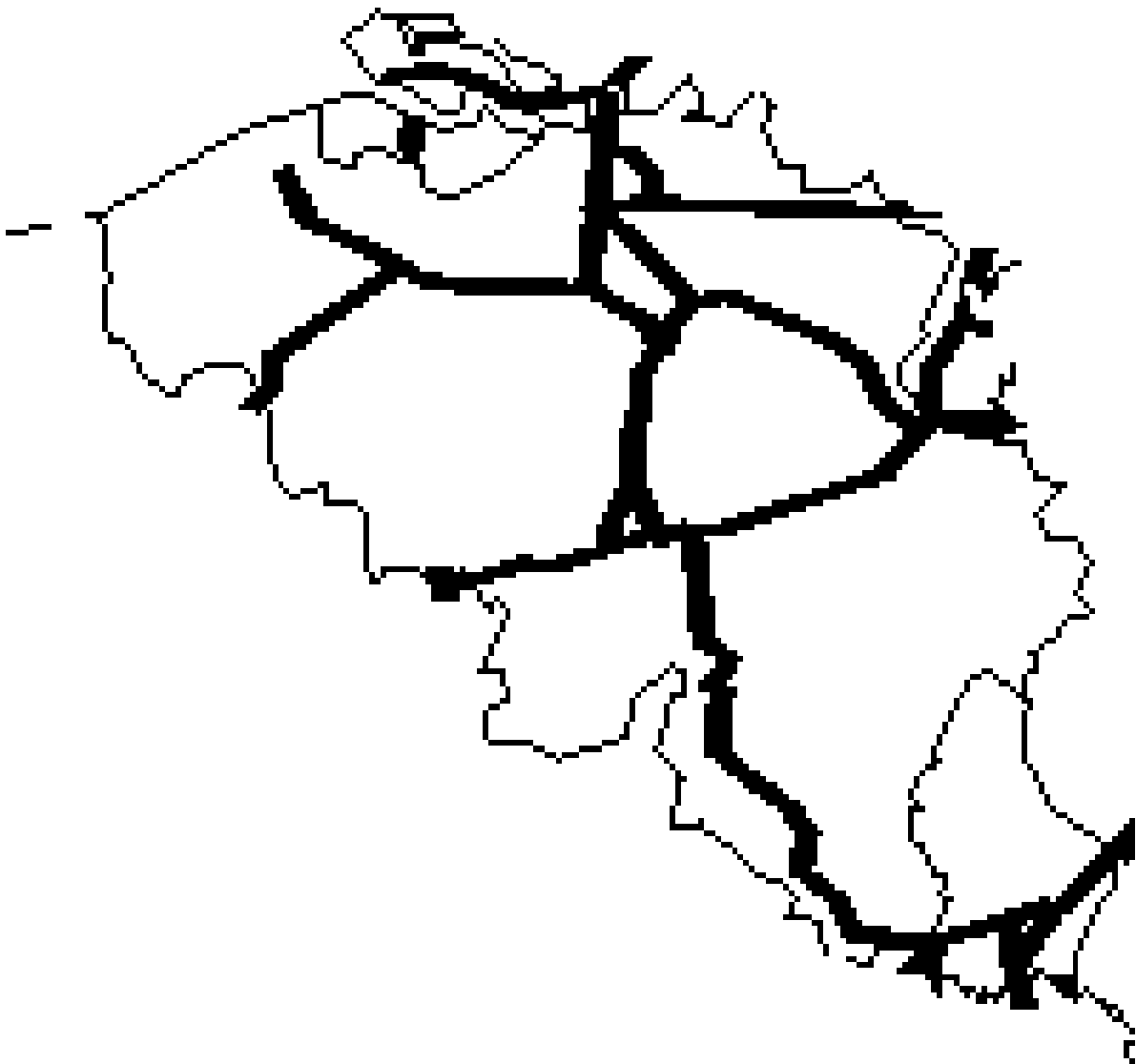


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN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





BELGIQUE/BELGIË



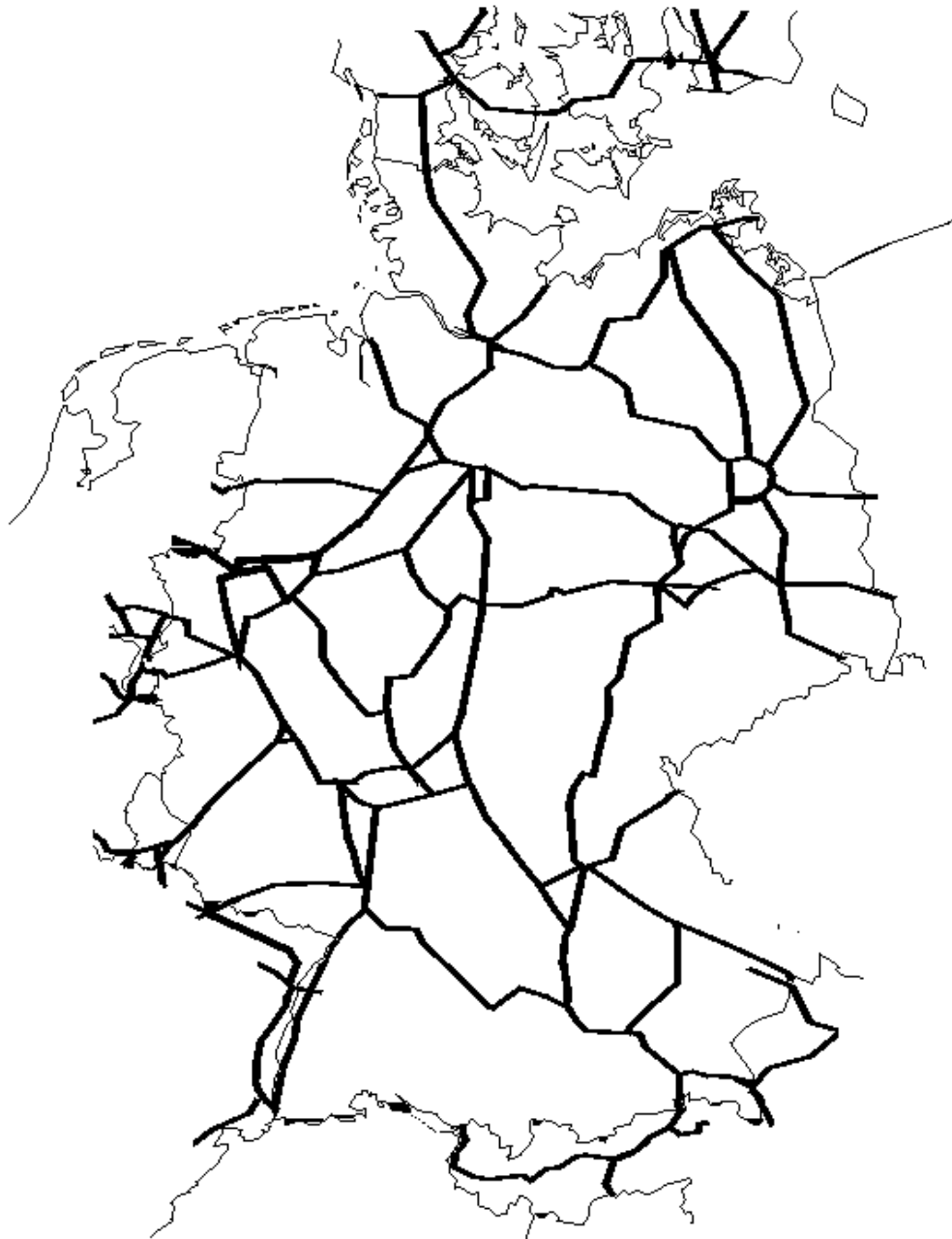


DANMARK





DEUTSCHLAND



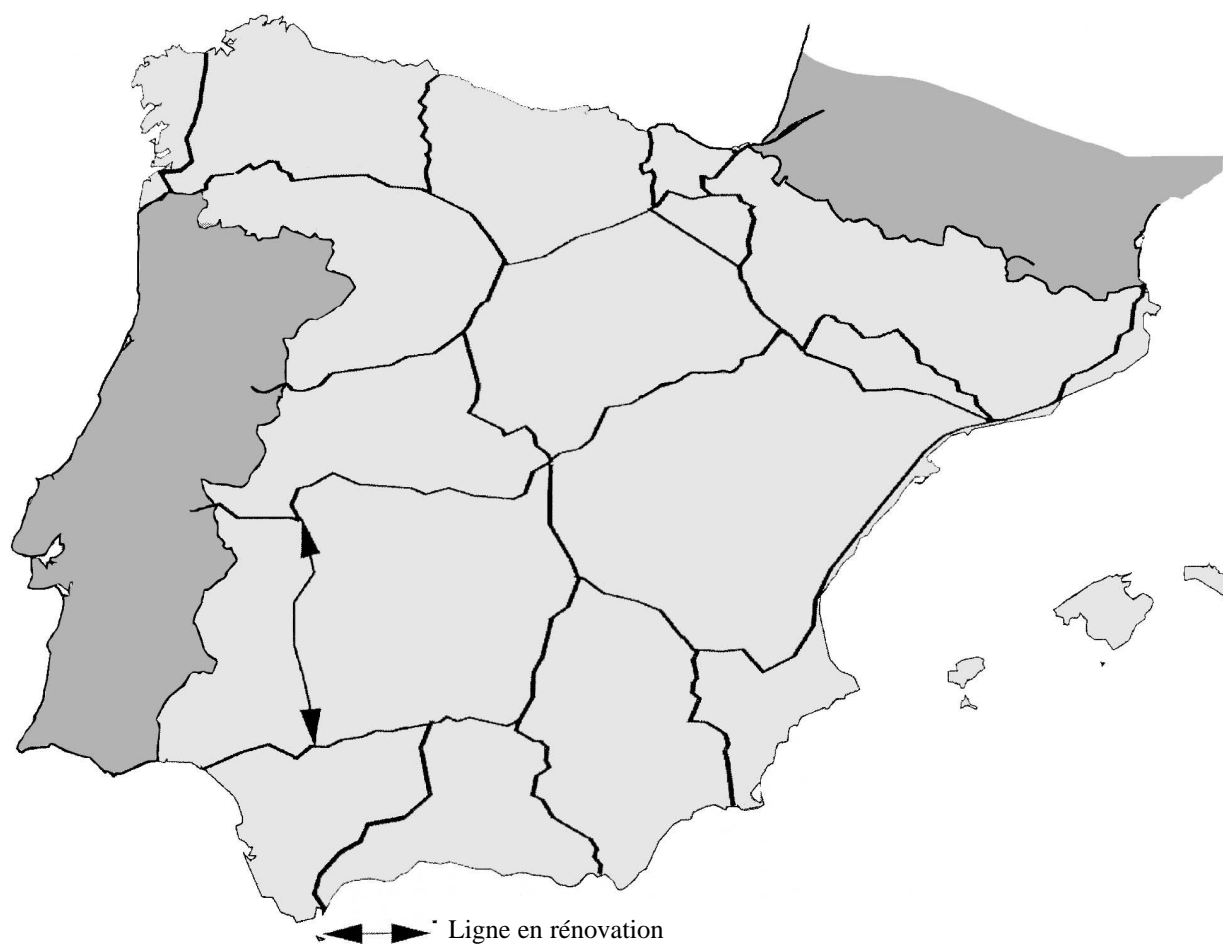


ΕΛΛΑΣ



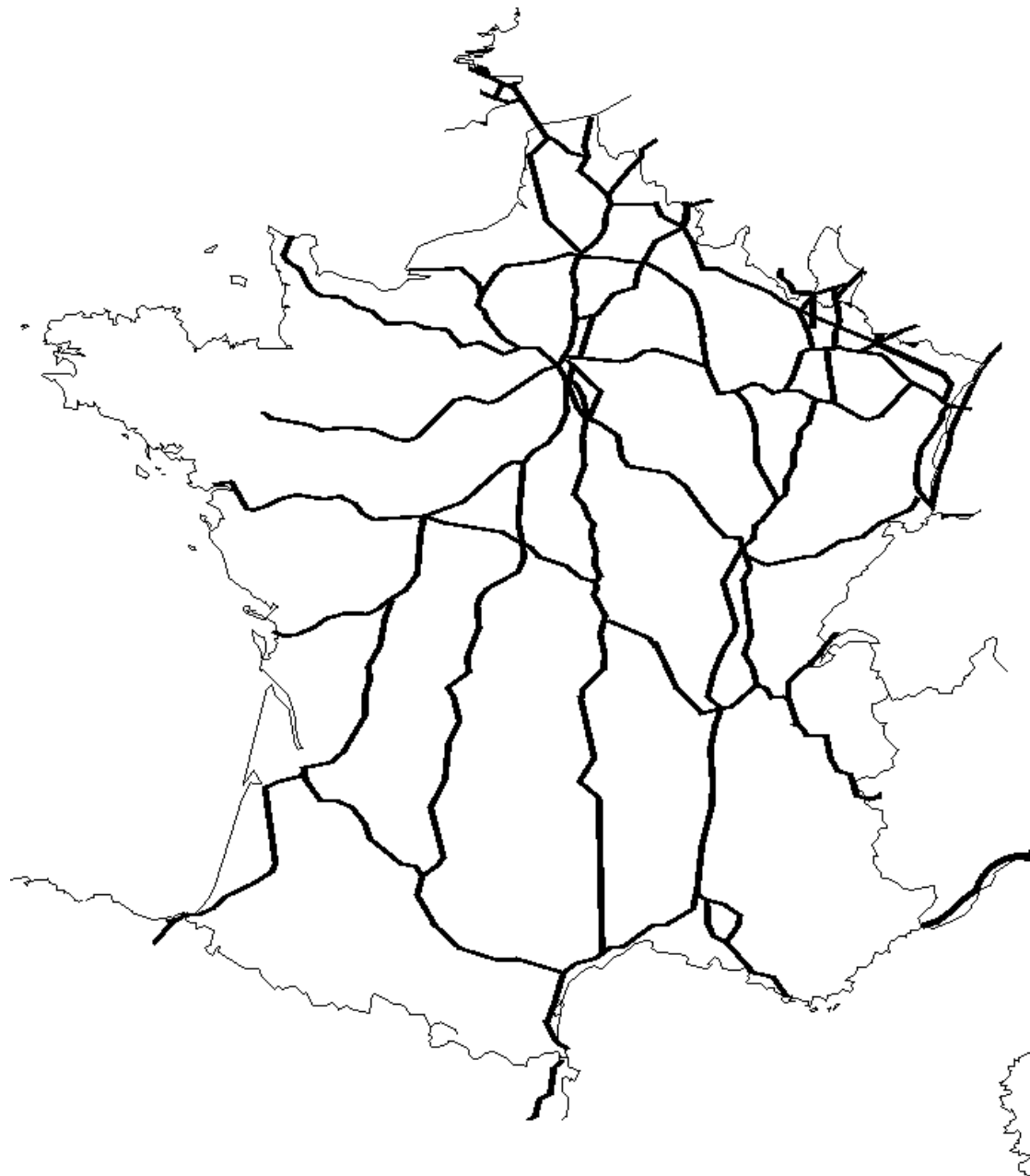


ESPAÑA





FRANCE





IRELAND



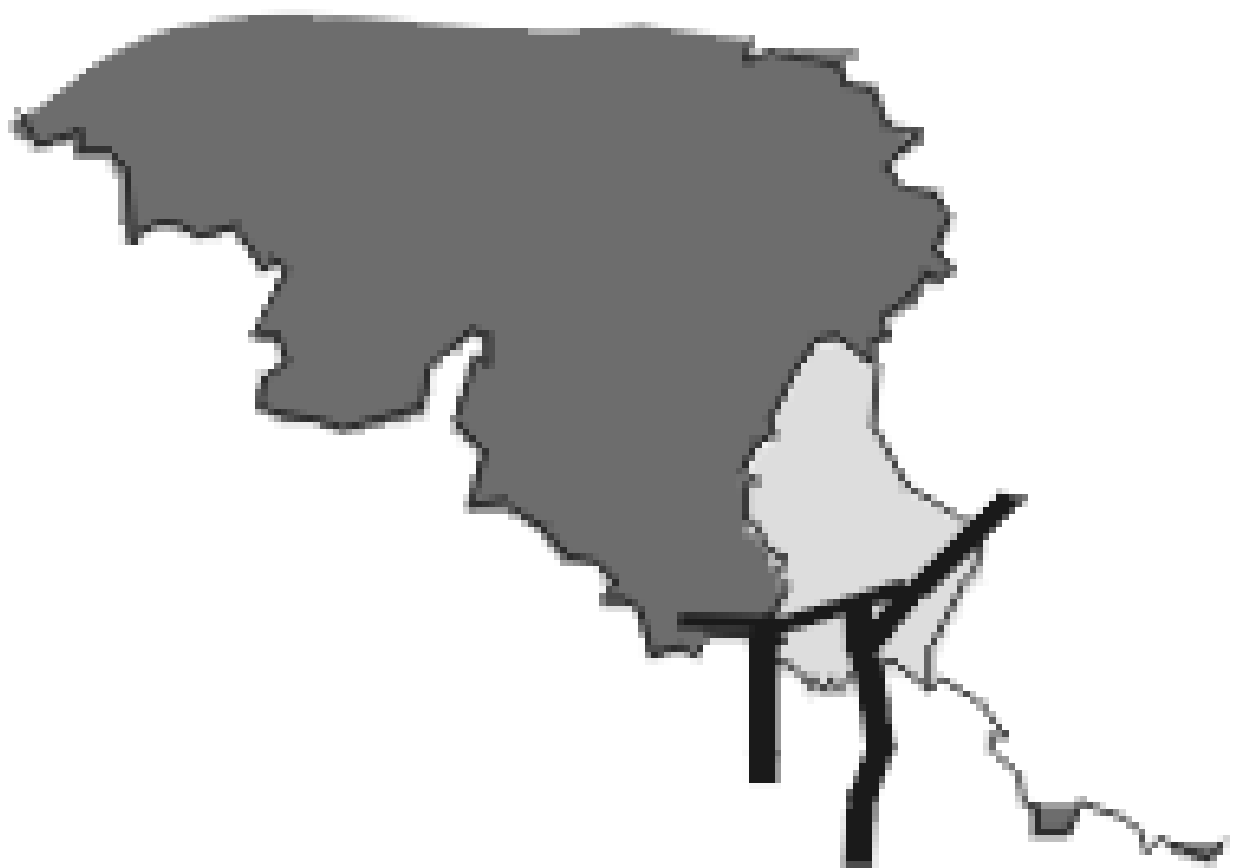


ITALIA



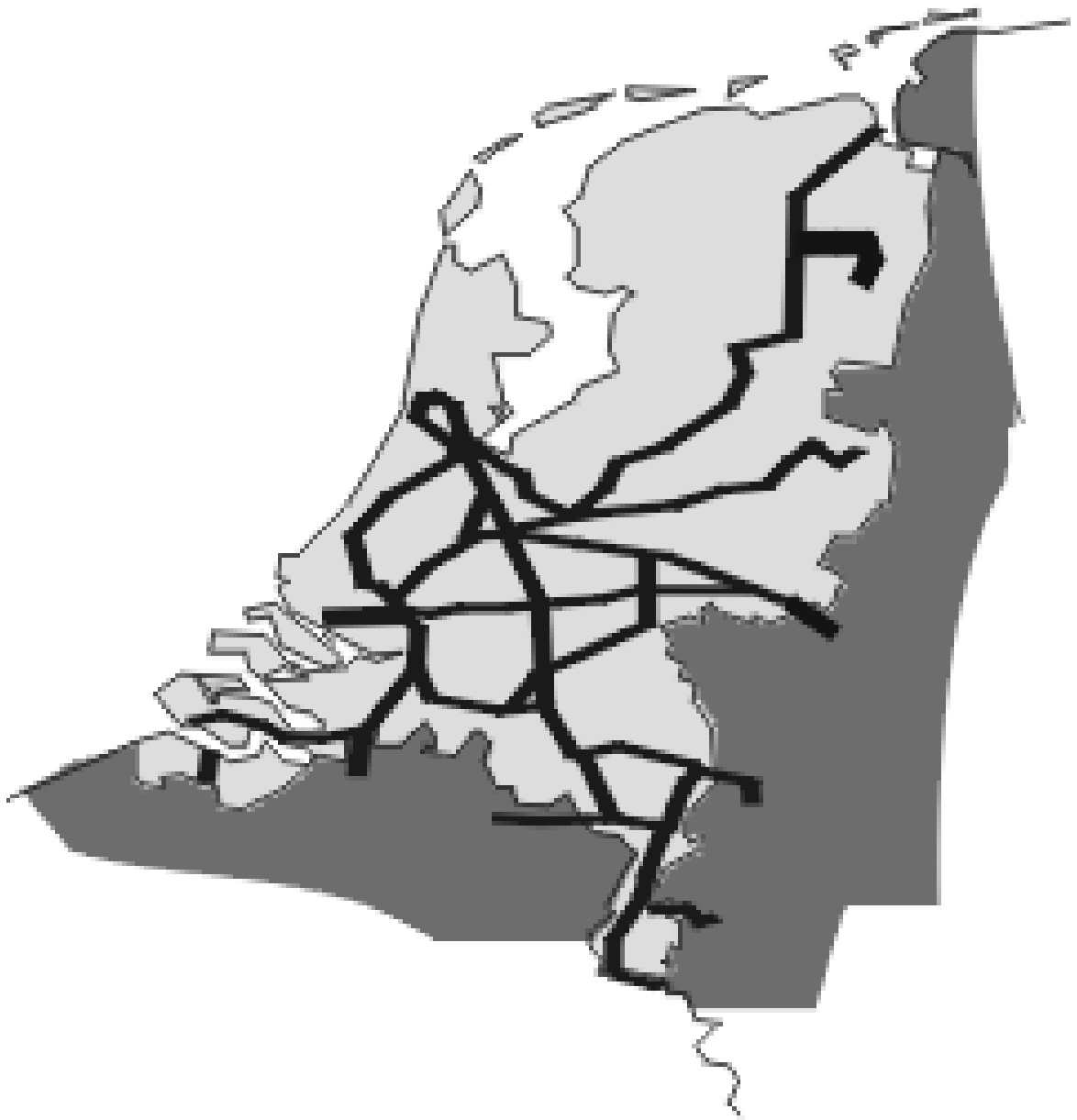


LUXEMBOURG



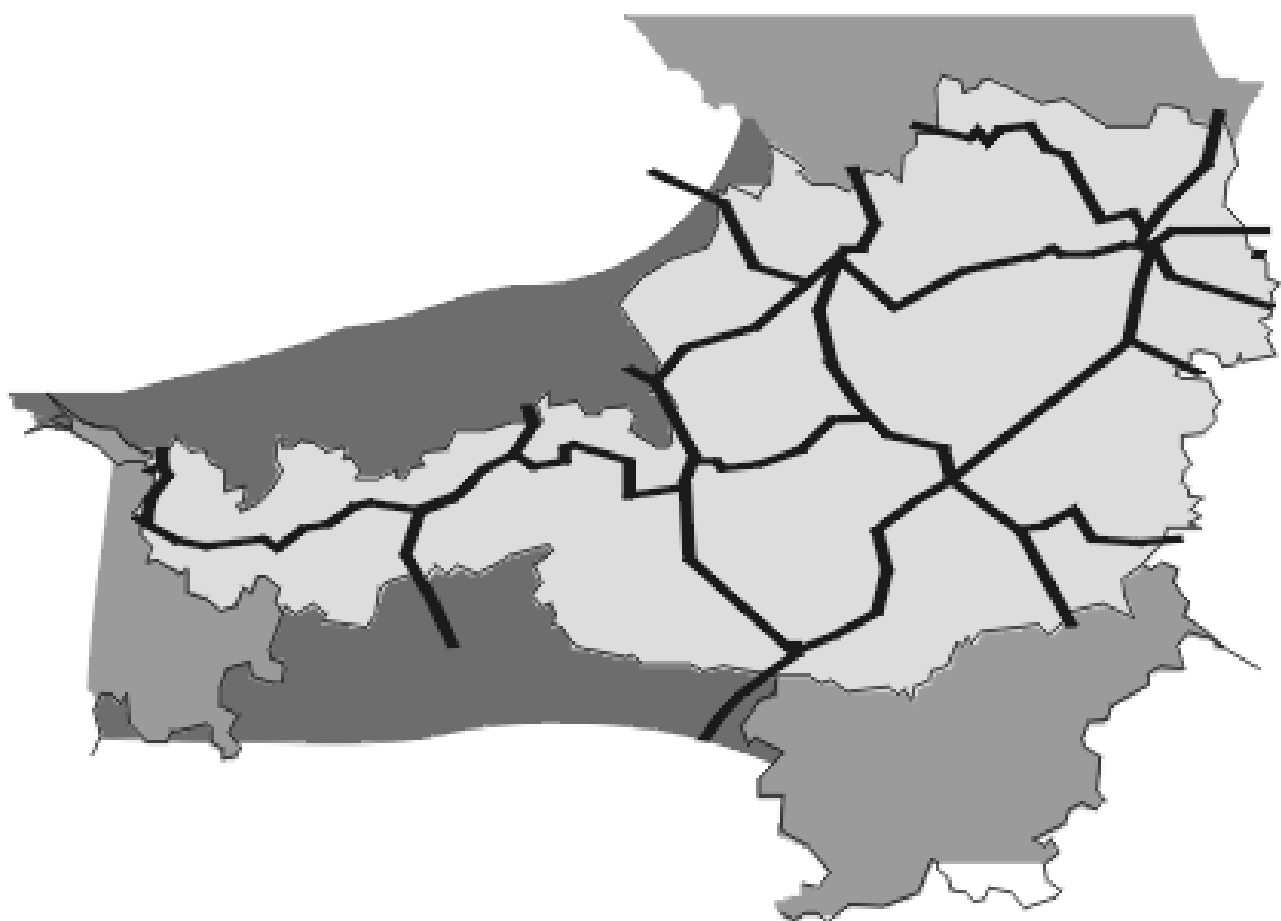


NEDERLAND



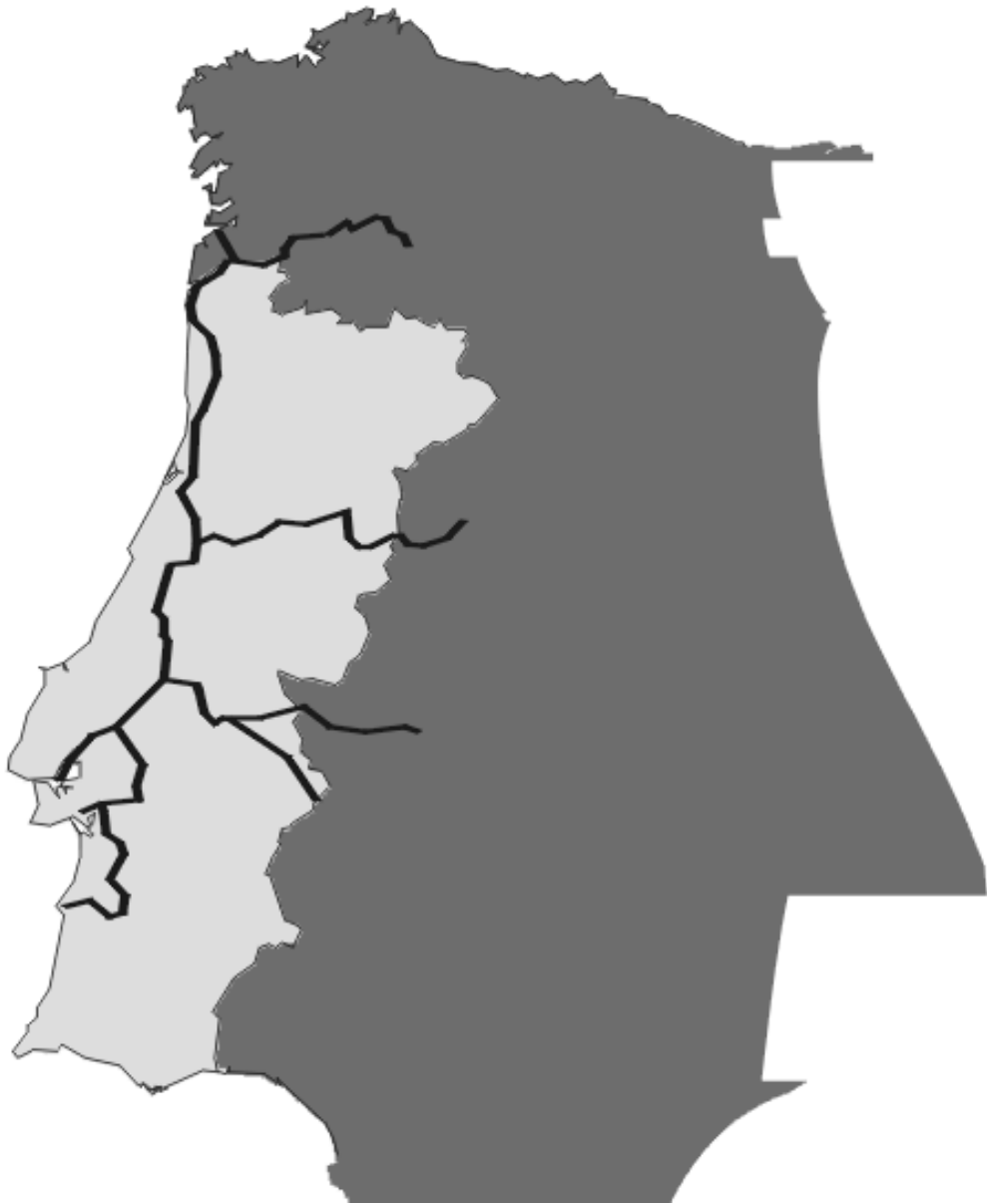


ÖSTERREICH



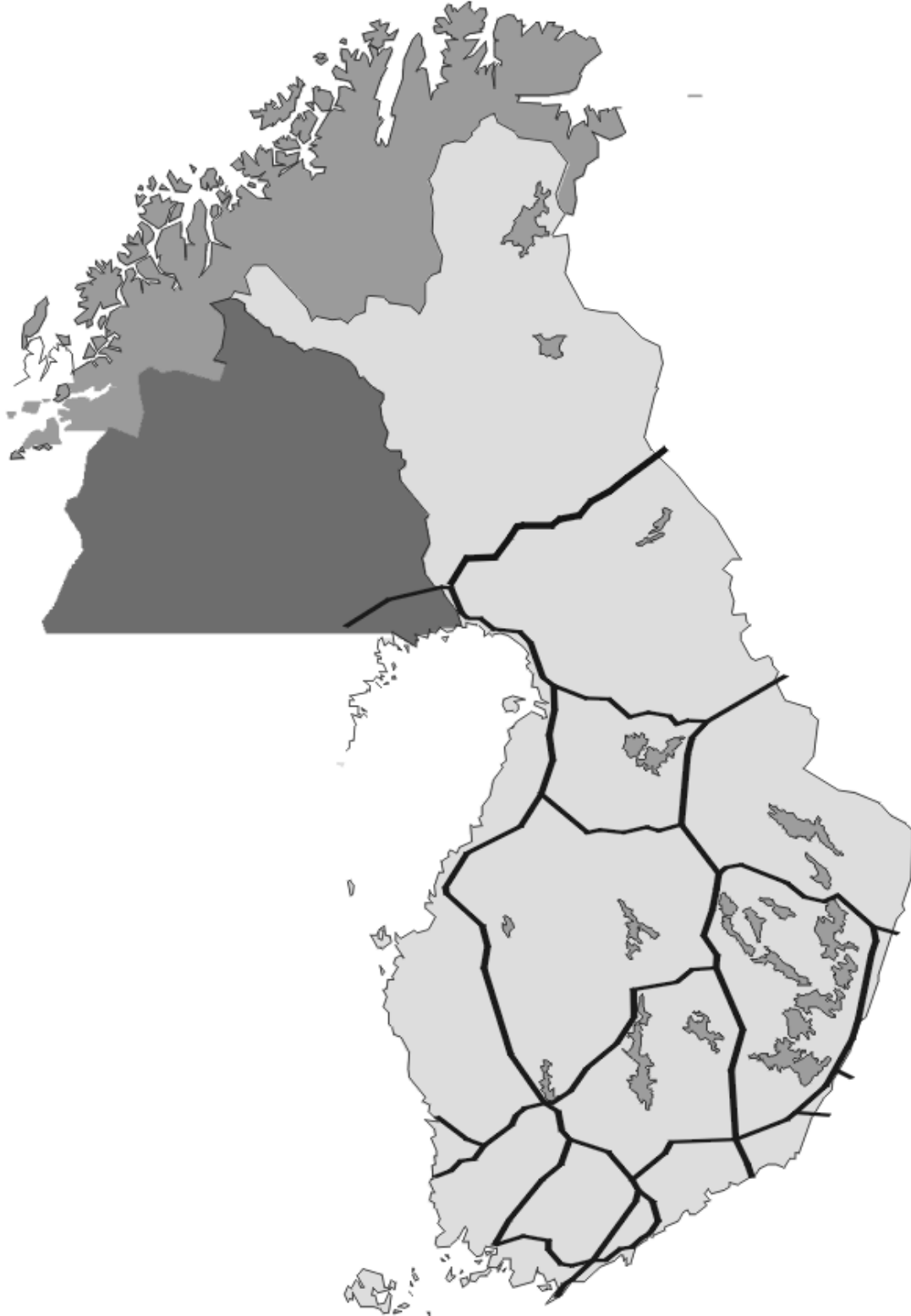


PORTUGAL



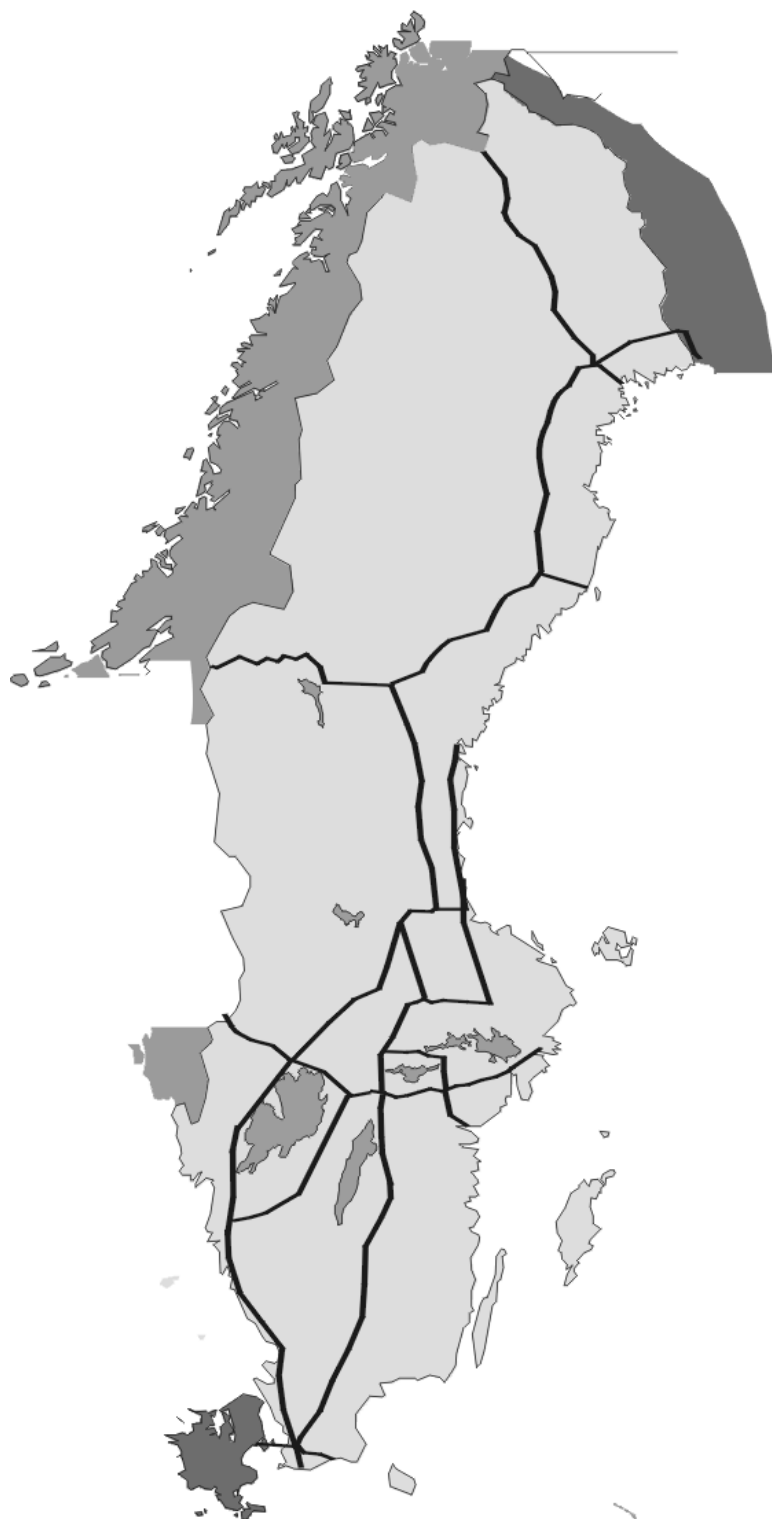


SUOMI/FINLAND





SVERIGE





UNITED KINGDOM



ANNEXE II

Liste des fonctions essentielles visées à l'article 6, paragraphe 3:

- préparation et adoption des décisions concernant la délivrance de licences aux entreprises ferroviaires, y compris l'octroi de licences individuelles,
 - adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels,
 - adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure,
 - contrôle du respect des obligations de service public requises pour la fourniture de certains services.
-