

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2001/12/EG

av den 26 februari 2001

om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽³⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽⁴⁾, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 22 november 2000, och

av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EEG⁽⁵⁾ av den 29 juli 1999 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar bör ändras med hänsyn till gjorda erfarenheter i samband med dess genomförande och till utvecklingen inom järnvägssektorn sedan direktivet antogs för att säkerställa att direktivets mål uppnås.
- (2) Rättvis och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen behöver garanteras genom att vissa väsentliga uppgifter skiljs från varandra och/eller genom att det tillställs en järnvägsregulator som kontrollerar och genomför uppgifterna samt genom att resultat- och balansräkningar skiljs från varandra.

⁽¹⁾ EGT C 321, 20.10.1998, s. 6 och EGT C 116 E, 26.4.2000, s. 21.

⁽²⁾ EGT C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ EGT C 57, 29.2.2000, s. 40.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 10 mars 1999 (EGT C 175, 21.6.1999, s. 115), bekräftat den 16 september 1999 (EGT C 54, 25.2.2000, s. 56), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 mars 2000 (EGT C 288, 11.10.2000, s. 1) och Europaparlamentets beslut av den 5 juli 2000 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 1 februari 2001 och rådets beslut av den 20 december 2000.

⁽⁵⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

- (3) Rättvis och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen behöver även garanteras genom att de säkerhetsrelaterade uppgifterna skiljs ut och/eller genom att det tillställs en järnvägsregulator som kontrollerar och genomför uppgifterna. Under alla förhållanden kan järnvägsföretagen engageras på ett icke-diskriminerande sätt när det gäller säkerställande av efterlevnaden och övervakningen av säkerhetsstandarderna.

- (4) Utvidgning av tillträdesrätten bör, liksom för övriga transportmedel, ske i kombination med att nödvändiga kompletterande harmoniseringsåtgärder genomförs parallellt.

- (5) I enlighet med målet att fullborda den inre marknaden, som kommer att innebära möjlighet för alla järnvägsföretag med tillstånd som uppfyller säkerhetsvillkoren för att tillhandahålla tjänster, bör under en övergångsperiod om högst sju år tillträdesrätten utvidgas till att omfatta järnvägsföretag med tillstånd att bedriva internationell godstransport på ett visst nät, kallat det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, inbegripet tillträde till och tillhandahållande av tjänster i större terminaler och hamnar. Efter denna övergångsperiod bör det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter omfatta hela det europeiska järnvägsnätet och järnvägsföretagen bör få tillträdesrätt till detta för internationell godstransport.

- (6) Tillträdesrätt garanteras järnvägsföretag med tillstånd som uppfyller säkerhetsvillkoren och som anholder om tillträde, oberoende av driftsform.

- (7) Medlemsstaterna har fortfarande rätt att bevilja tillträdesrätt som är mer omfattande än tillträde för järnvägsföretag som utför internationella kombinerade transporter, för internationella sammanslutningar som utför internationella tjänster och för järnvägsföretag som utför internationella godstransporter inom det transeuropeiska

järnvägsnätet för godstransporter. Utnyttjandet av denna mer utvidgade tillträdesrätt kan begränsas till järnvägsföretag med tillstånd i de medlemsstater där tillträdesrätt av liknande art beviljas, under förutsättning att denna begränsning är förenlig med fördraget.

- (8) För att främja en effektiv förvaltning av järnvägsinfrastrukturen i det allmänna intresset bör infrastrukturförvaltaren ges en oberoende ställning i förhållande till staten och fritt kunna sköta sin egen verksamhet, samtidigt som medlemsstaterna bör vidta de åtgärder som behövs för utveckling och säker användning av järnvägsinfrastrukturen.
- (9) För att främja effektiva person- och godstransporttjänster och säkerställa insyn i dessa verksamheters ekonomiska situation, inklusive all ekonomisk ersättning eller stöd från staten, måste person- respektive godstransporttjänsterna redovisas separat i bokföringen.
- (10) Det är nödvändigt att vidta en rad åtgärder för att bättre övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder.
- (11) Det bör inrättas organ med tillräcklig grad av oberoende för att övervaka konkurrensen på marknaden för järnvägstjänster om det inte finns några enheter med sådana uppgifter.
- (12) Kommissionen bör rapportera om genomförandet av detta direktiv och lägga fram lämpliga förslag.
- (13) De åtgärder som krävs för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (14) Det krävs särskilda åtgärder för att beakta det specifika geopolitiska och geografiska läget för vissa medlemsstater samt en särskild strukturering av järnvägssektorn i olika medlemsstater samtidigt som den inre marknads integritet säkerställs.
- (15) I enlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget kan målen för detta direktiv, nämligen att utveckla gemenskapens järnvägar, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlems-

staterna, med hänsyn till behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen och av att beakta att driften av viktiga delar av järnvägsnätet har en uppenbar internationell aspekt, och de kan därför på grund av behovet av att samordna mellanstatliga åtgärder, bättre uppnås på gemenskapsnivå. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (16) Direktiv 91/440/EEG bör ändras i enlighet härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 91/440/EEG ändras på följande sätt:

1. Rubriken på avsnitt 1 skall ersättas med "Räckvidd och definitioner".
2. Artikel 1 skall utgå.
3. Följande punkt skall läggas till i artikel 2:

"3. Företag, vars verksamhet på järnväg är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom tunneln under Engelska kanalen omfattas inte av detta direktiv, med undantag av artiklarna 6.1, 10 och 10a."
4. Artikel 3 skall ändras enligt följande:
 - a) Den första och den andra strecksatsen skall ersättas med följande:

— *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med gällande gemenskapslagstiftning vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft,

— *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur; detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag."

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- b) Följande strecksats skall införas efter den fjärde strecksatsen:

— *internationell godstrafik*: transporttjänster med tåg som passerar minst en gräns till en medlemsstat; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagnargrupper får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns."

5. Rubriken på avsnitt 2 skall ersättas med "Förvaltningsmässig oberoende".
6. Artikel 4 skall ersättas med följande:

"Artikel 4

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att järnvägsföretag när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring skall ha en oberoende ställning som innebär att de skall hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.

2. Infrastrukturförvaltaren skall med iakttagande av den ram och de specifika regler för avgifter och tilldelning som medlemsstaterna fastställer ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll."

7. Artikel 6 skall ersättas med följande:

"Artikel 6

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att separata resultat- och balansräkningar förs och offentliggörs dels för verksamhet som avser järnvägsföretags tillhandahållande av transporttjänster dels för verksamhet som avser förvaltningen av järnvägsinfrastruktur. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

Bokföringen för de två verksamhetsområdena skall göras på ett sätt som återspeglar detta förbud.

2. Medlemsstaterna får även bestämma att denna åtskillnad kräver att det skall finnas speciella avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen skall förvaltas av en särskild enhet.

3. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de uppgifter, enligt förteck-

ningen i bilaga II, som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av, anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av de organisatoriska strukturerna måste det kunna påvisas att detta mål uppnåtts.

Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta uttag av avgifter och ansvar för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis investeringar, underhåll och finansiering.

4. Tillämpningen av punkt 3 skall vara föremål för en rapport från kommissionen i enlighet med artikel 10b, vilken skall överlämnas senast den 15 mars 2006."

8. Artikel 7 skall ersättas med följande:

"Artikel 7

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av deras nationella järnvägsinfrastruktur, när så är nödvändigt med hänsyn till gemenskapens allmänna behov.

2. Medlemsstaterna skall säkerställa att säkerhetsstandarder och säkerhetsregler fastställs, att rullande materiel och järnvägsföretag godkänns i enlighet med dessa samt att olyckor utreds. Dessa uppgifter skall utföras av organ eller företag som inte själva tillhandahåller järnvägstransporttjänster och som har en oberoende ställning i förhållande till organ eller företag som utför sådana tjänster, på ett sätt som garanterar rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Järnvägsföretagen skall tillämpa dessa säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser. Om inte medlemsstaterna ger oberoende organ i uppdrag att säkerställa efterlevnad och att övervaka, får de kräva av eller tillåta järnvägsföretagen att medverka till att säkerställa efterlevnad och övervakning av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser, samtidigt som de garanterar ett neutralt och icke-diskriminerande utförande av dessa uppgifter.

3. Medlemsstaterna får också med beaktande av artiklarna 73, 87 och 88 i fördraget tilldela infrastrukturförvaltaren tillräckliga medel i förhållande till uppgifterna, storleken och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar.

4. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av staten skall infrastrukturförvaltaren upprätta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsplaner. Planen skall utformas för att säkerställa en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhandahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål."

9. Artikel 9.3 skall ersättas med följande:

"3. Stöd som ges av medlemsstaterna för att avveckla de skulder som anges i denna artikel skall beviljas enligt artikel 73, 87 och 88 i fördraget."

10. Följande punkt skall läggas till i artikel 9:

"4. För järnvägsföretag skall resultaträkningar och antingen balansräkningar eller årsredovisning av tillgångar och skulder upprättas och offentliggöras för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransport på järnväg. Medel som utbetalas till verksamhet som rör persontransport i allmänhetens tjänst skall redovisas separat i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter."

11. Artikel 10 skall ersättas med följande:

"Artikel 10

1. Internationella sammanslutningar skall ges tillträde till järnvägsnät och rätt att utföra transittrafik i de medlemsstater där de till sammanslutningen hörande järnvägsföretagen är etablerade, liksom rätt att utföra transittrafik i andra medlemsstater, för internationell trafik mellan de medlemsstater där de företag som ingår i dessa sammanslutningar är etablerade.

2. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 skall på rättvisa villkor beviljas tillträde till infrastrukturen i de andra medlemsstaterna för att utföra internationella kombinerade godstransporter.

3. Oberoende av driftsform skall järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 på rättvisa villkor för utförande av internationella godstransporter på järnväg beviljas det tillträde som de söker till det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, definierat i artikel 10a samt i bilaga I och, i vart fall efter den 15 mars 2008, till hela järnvägsnätet.

4. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i ett enskilt fall granska tillämpningen och efterlevnaden av denna artikel och inom två månader efter det att begäran mottagits och efter att ha rådfrågat den kommitté som anges i artikel 11a.2 besluta om huruvida den aktuella åtgärden får fortsätta att tillämpas. Kommissionens skall underrätta Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 226 i fördraget får varje medlemsstat inom en månad hänskjuta kommissionens beslut till rådet. Rådet får med kvalificerad majoritet under exceptionella omständigheter fatta ett annat beslut inom en månad.

5. Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter enligt punkterna 1, 2 och 3 skall på grundval av offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser ingå nödvändiga administrativa, tekniska och ekonomiska överenskommelser med infrastrukturförvaltarna i syfte att reglera de frågor om trafikledning och säkerhet som berör transporterna i fråga. De villkor som reglerar sådana överenskommelser skall vara icke-diskriminerande samt i tillämpliga fall stå i överensstämmelse med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg⁽¹⁾.

6. Tillträde till järnvägsspår och tillhandahållande av tjänster i de terminaler och hamnar som är förknippade med sådan järnvägsverksamhet som avses i punkterna 1, 2 och 3 ovan, vilka betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund skall tillhandahållas samtliga järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt, och en begäran om ett järnvägsföretag får göras till föremål för begränsningar endast om det finns genomförbara alternativ på marknadsmässiga villkor.

7. Utan att det påverkar gemenskapslagstiftningen och nationella bestämmelser om konkurrenspolitik och de institutioner som är behöriga i denna fråga, skall det regleringsorgan som inrättats i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14/EG eller ett annat organ med samma grad av oberoende övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaden för järnvägstransport.

Detta organ skall inrättas i enlighet med bestämmelserna i artikel 30.1 i nämnda direktiv. Varje sökande eller berörd part får lämna in klagomål till detta organ om han anser att han har behandlats orättvist eller varit föremål för diskriminering eller har missgynnats på annat sätt. Regleringsorganet skall så snart som möjligt, på grundval av ett klagomål eller i förekommande fall på eget initiativ, besluta om nödvändiga åtgärder för att korrigera en negativ utveckling på dessa marknader. För att garantera att det finns möjlighet till rättslig prövning och till det nödvändiga samarbetet mellan de nationella regleringsorganen skall artikel 30.6 och artikel 31 i nämnda direktiv tillämpas i förekommande fall.

8. I enlighet med artikel 14, i vilken det föreskrivs att en rapport skall upprättas om genomförandet av detta direktiv, vilken skall åtföljas av lämpliga förslag till fortsatta gemenskapsåtgärder för att utveckla järnvägsmarknaden och den lagstiftning som reglerar den, och i vart fall efter den 15 mars 2008, skall det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, definierat i artikel 10a samt i bilaga I, som ger de järnvägsföretag som omfattas av artikel 3 till-

(¹) Se sidan 29 i detta nummer av EGT

träde för internationell godstransport, utsträckas till att omfatta hela det europeiska järnvägsnätet. Järnvägsföretagen skall på rättvisa villkor och på hela det järnvägsnätet ges tillträde och rätt att utföra transittrafik för internationell godstransport.”

12. I avsnitt 5 ”Tillgång till järnvägsinfrastrukturen” skall följande artikel läggas till:

”Artikel 10a

1. Det europeiska järnvägsnätet för godstransporter skall bestå av följande:

- a) Järnvägslinjer i enlighet med kartorna i bilaga I.
- b) Alternativa sträckningar, vid behov, särskilt runt sådan hårt belastad järnvägsstruktur som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG. När sådana sträckningar erbjuds skall så långt det går den totala transporttiden hållas.
- c) Tillträde till järnvägsspår till terminaler som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund samt andra platser och anläggningar, inklusive anslutningslinjer till och från dessa.
- d) Tillträde till järnvägsspår till och från de hamnar som anges i bilaga I, inklusive anslutningslinjer.

2. De i punkt 1 c och d nämnda anslutningslinjerna får i transportsträckans ena eller andra ände utgöra 50 km eller 20 % av transportsträckan på de järnvägslinjer som avses i punkt 1 a, varvid den längre av dessa angivelser gäller.

Belgien och Luxemburg, som är medlemsstater med ett relativt litet och koncentrerat nät, får begränsa längden på anslutningslinjerna under det första året efter den 15 mars 2003 till minst 20 km och fram till slutet av det andra året till minst 40 km.”

13. Efter Avsnitt 5 ”Tillgång till järnvägsinfrastrukturen” skall följande avsnitt läggas till:

”AVSNITT 5a

Kommissionens övervakningsuppgifter

Artikel 10b

1. Senast den 15 september 2001 skall kommissionen vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska och ekonomiska förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen för de europeiska järnvägstransporterna. Kommissionen skall se till att tillräckliga resurser ställs till förfogande så att sektorn kan övervakas på ett effektivt sätt.

2. I detta sammanhang skall kommissionen till sitt arbete nära knyta företrädare för medlemsstaterna och före-

trädare för de berörda sektorerna, även användarna, för att dessa bättre skall kunna övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder.

3. Kommissionen skall övervaka användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkoren för järnvägssektorn, särskilt fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, säkerhetsbestämmelser och tillståndsgivning samt graden av harmonisering som utvecklas. Den skall säkerställa en aktiv samverkan mellan medlemsstaternas respektive regleringsorgan.

4. Kommissionen skall rapportera till Europaparlamentet och rådet om

- a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik,
- b) grundförutsättningarna,
- c) läget för det europeiska järnvägsnätet för godstransporter,
- d) utnyttjandet av tillträdesrätt,
- e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,
- f) begränsningar i infrastrukturen, och
- g) behovet av lagstiftning.”

14. Artikel 11 skall ersättas med följande:

”Artikel 11

1. Medlemsstaterna får förelägga kommissionen varje fråga som rör genomförandet av detta direktiv. Lämpliga beslut skall fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2.

2. Beslut om sådana ändringar som behövs för att anpassa bilagorna skall fattas med tillämpning av det föreskrivande förfarande som avses i artikel 11a.3.”

15. Följande artikel skall införas:

”Artikel 11a

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.”

16. Artikel 14 skall ersättas med följande:

”Artikel 14

Senast den 15 mars 2005 skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén, Regionkommittén och rådet om genomförandet av detta direktiv, vilken skall åtföljas av lämpliga förslag till fortsatta gemenskapsåtgärder för att utveckla järnvägsmarknaden och den lagstiftning som reglerar den.”

17. Följande artikel skall införas:

”Artikel 14a

1. Under en period om fem år från och med den 15 mars 2003 gäller följande för följande medlemsstater:

- Irland, i egenskap av en medlemsstat på en ö med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat;
- Förenade kungariket, för vilket det i fråga om Nordirland råder samma förhållande; och
- Grekland, som är en medlemsstat utan direkta järnvägsförbindelser med någon annan medlemsstat;

behöver inte tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artikel 6.3 första stycket och uppgifterna i enlighet med artikel 7.2 första stycket, i den mån medlemsstaterna i dessa artiklar åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i nämnda artiklar.

2. Om emellertid

- a) mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 4 i direktiv 95/18/EG, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från

Irland, Nordirland eller Grekland, kommer beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag att fattas enligt det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2, eller

- b) ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland, Nordirland eller Grekland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium (i fråga om Irland eller Förenade kungariket, med avseende på Nordirland, eller i fråga om båda dessa stater, en annan medlemsstat utanför deras territorium), skall undantaget i punkt 1 inte gälla.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i punkt a och som antagits i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2, eller meddelande om den formella ansökan som avses i punkt b, skall den eller de berörda medlemsstaterna (Irland och Förenade kungariket, med avseende på Nordirland, eller Grekland) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har ett sådant undantag ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag skall motiveras. Kommissionen skall behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11a.2. Det nämnda rådgivande förfarandet skall tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

När kommissionen fattar sitt beslut skall den ta hänsyn till eventuella förändringar i det geopolitiska läget samt till utvecklingen av marknaden för järnvägstrafik i, från och till den medlemsstat som begärt ett förnyat undantag.

4. Luxemburg, som är en medlemsstat med ett relativt litet järnvägsnät, behöver inte förrän den 31 augusti 2004 tillämpa kravet att tilldela ett oberoende organ uppgiften att fastställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen enligt artikel 6.3 första stycket i den mån medlemsstaterna i den åläggs att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i den artikeln.”

Artikel 2

Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 15 mars 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 26 februari 2001.

På Europaparlamentets vägnar

N. FONTAINE

Ordförande

På rådets vägnar

A. LINDH

Ordförande

BILAGA I

HAMNAR

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	ÖSTERREICH
Fredericia	Bordeaux	
København	Boulogne	PORTUGAL
Nyborg	Calais	Leixões
Odense	Cherbourg	Lisboa
	Dunkerque	Setúbal
	Fos-Marseille	Sines
DEUTSCHLAND	La Rochelle	
Brake	Le Havre	
Bremen/Bremerhaven	Nantes	SUOMI/FINLAND
Brunsbüttel	Port-la-Nouvelle	Hamina
Cuxhaven	Rouen	Hanko
Emden	Sète	Helsinki
Hamburg	St-Nazaire	Kemi
Kiel		Kokkola
Lübeck	IRELAND	Kotka
Nordenham		Oulu
Puttgarden	Cork	Pori
Rostock	Dublin	Rauma
Sassnitz		Tornio
Wilhelmshaven	ITALIA	Turku
Wismar	Ancona	
	Bari	SVERIGE
ΕΛΛΑΣ	Brindisi	Göteborg-Varberg
Αλεξανδρούπολις	C. Vecchia	Helsingborg
Ελευσίνα	Genova	Luleå
Πάτρα	Gioia Tauro	Malmö
Πειραιάς	La Spezia	Norrköping
Θεσσαλονίκη	Livorno	Oxelösund
Βόλος	Napoli	Stockholm
	Piombino	Trelleborg-Ystad
	Ravenna	Umeå
ESPAÑA	Salerno	
Algeciras	Savona	
Almería	Taranto	UNITED KINGDOM
Barcelona	Trieste	Samtliga hamnar med anslutning till järnväg
Bilbao	Venezia	

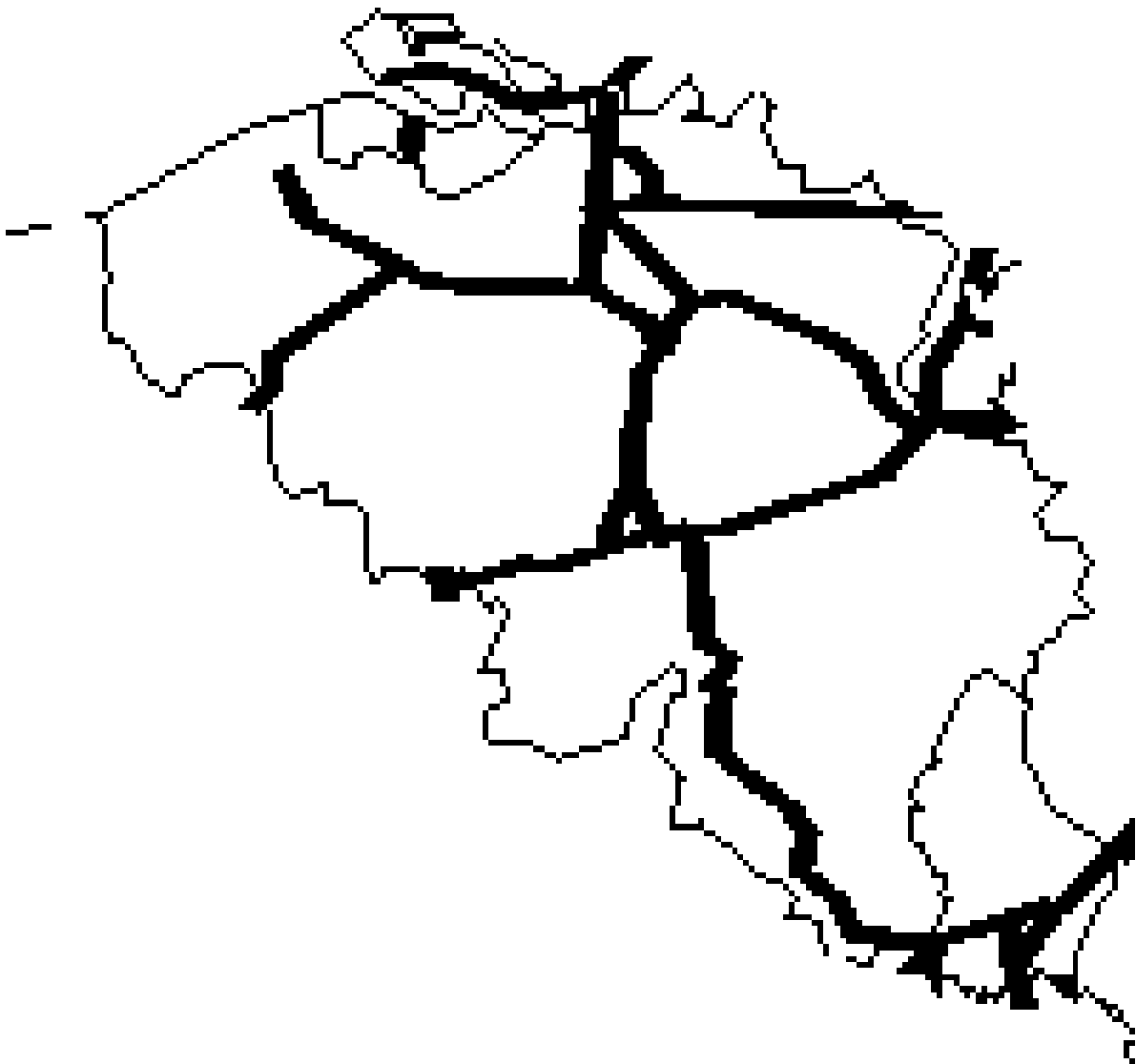


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN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





BELGIQUE/BELGIË



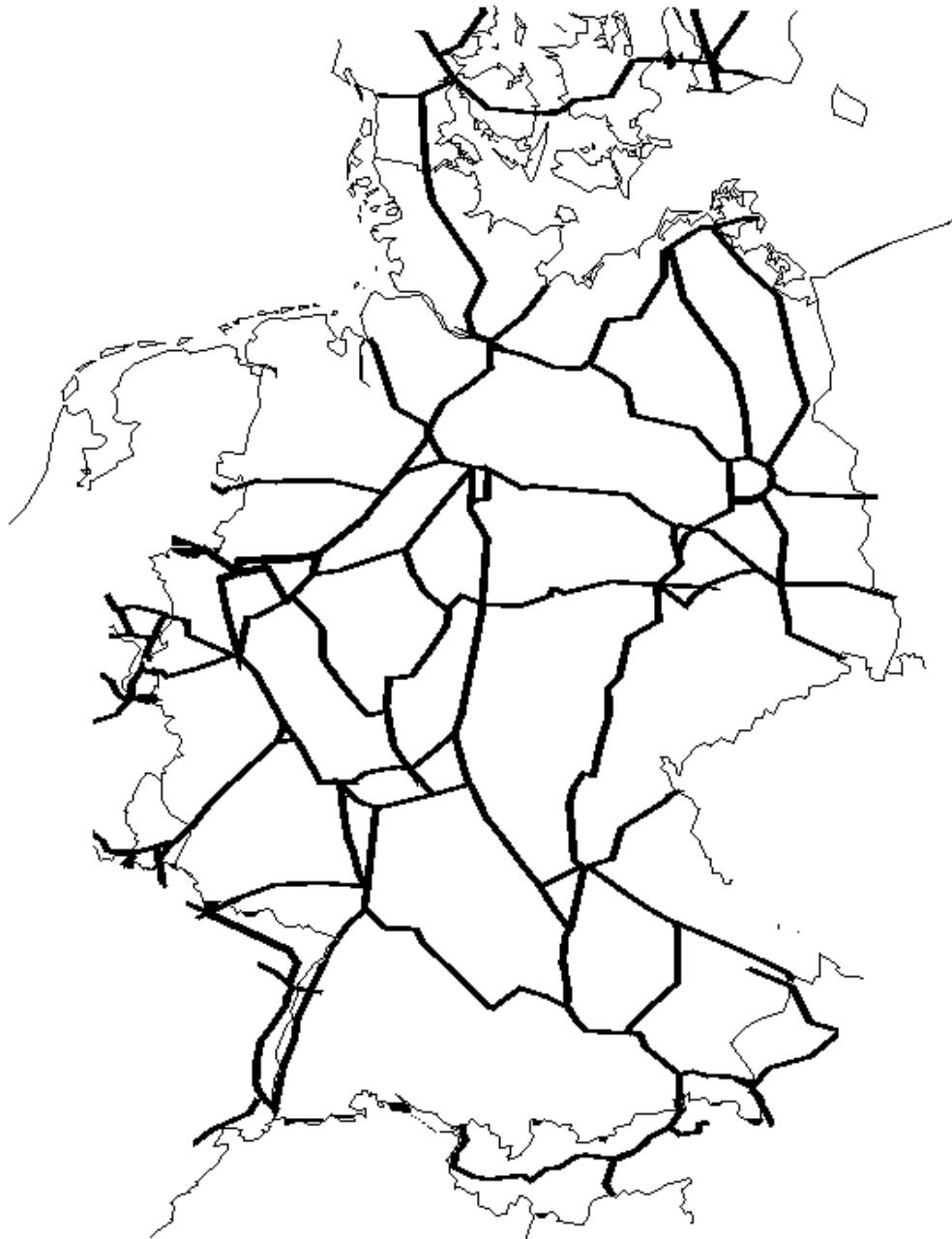


DANMARK





DEUTSCHLAND



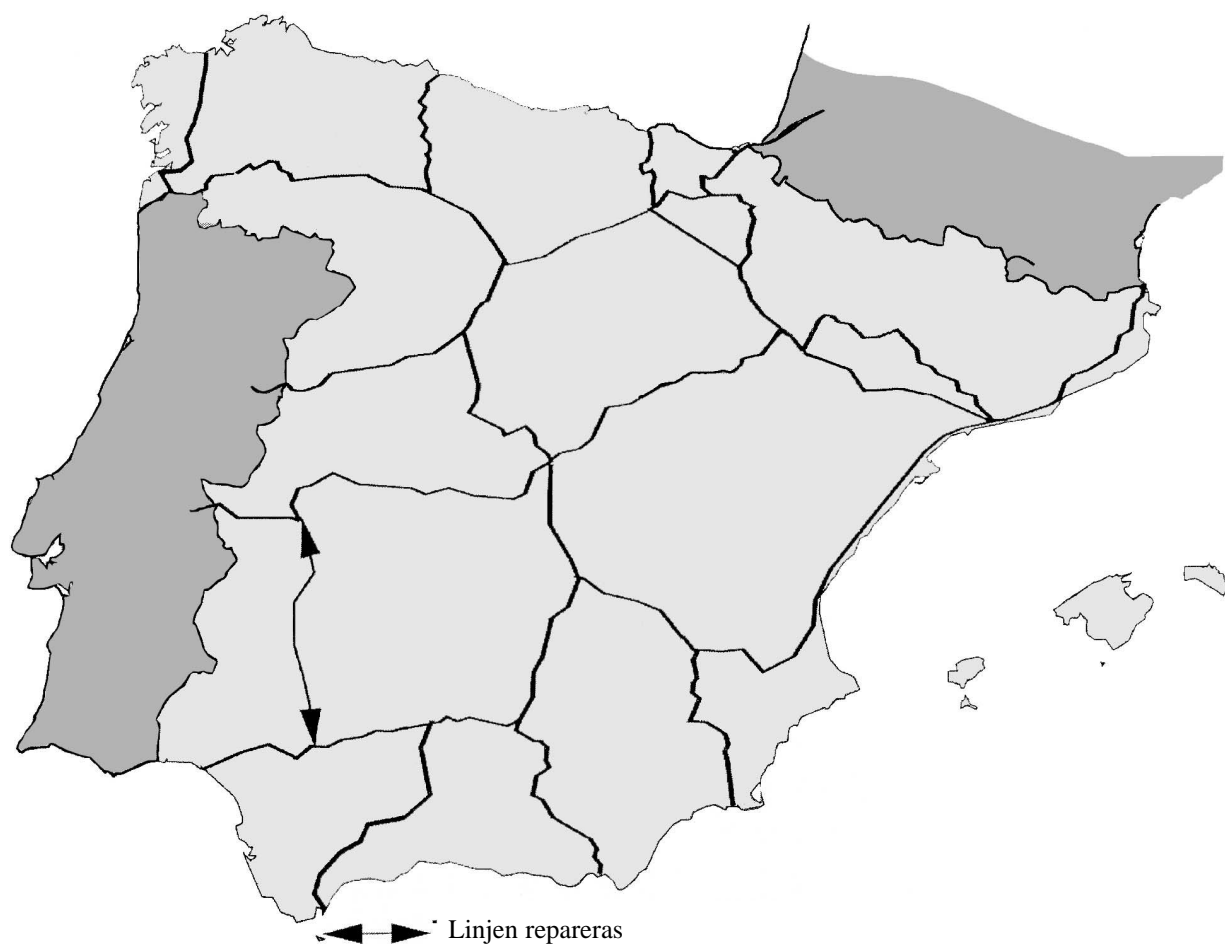


ΕΛΛΑΣ



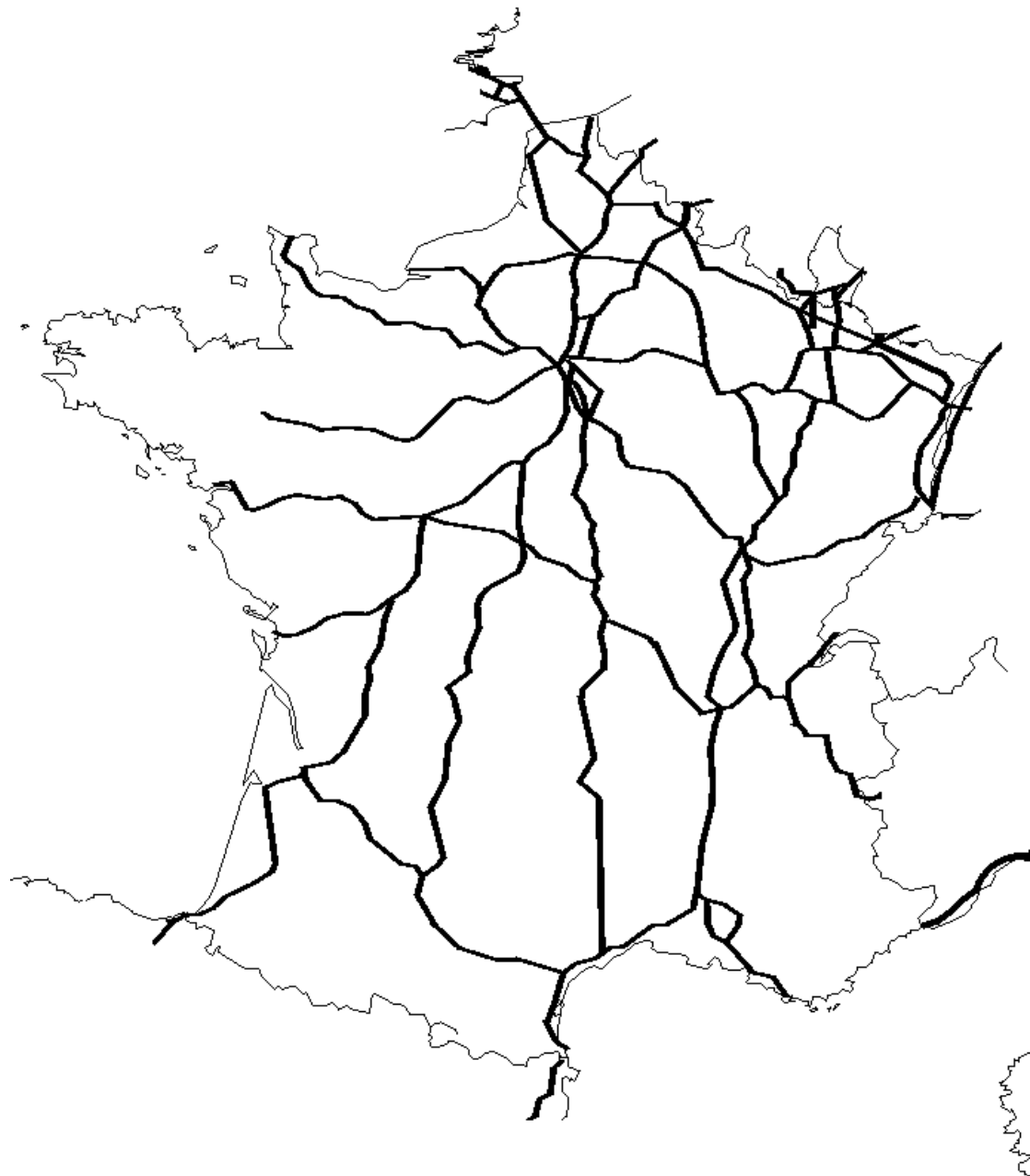


ESPAÑA





FRANCE





IRELAND



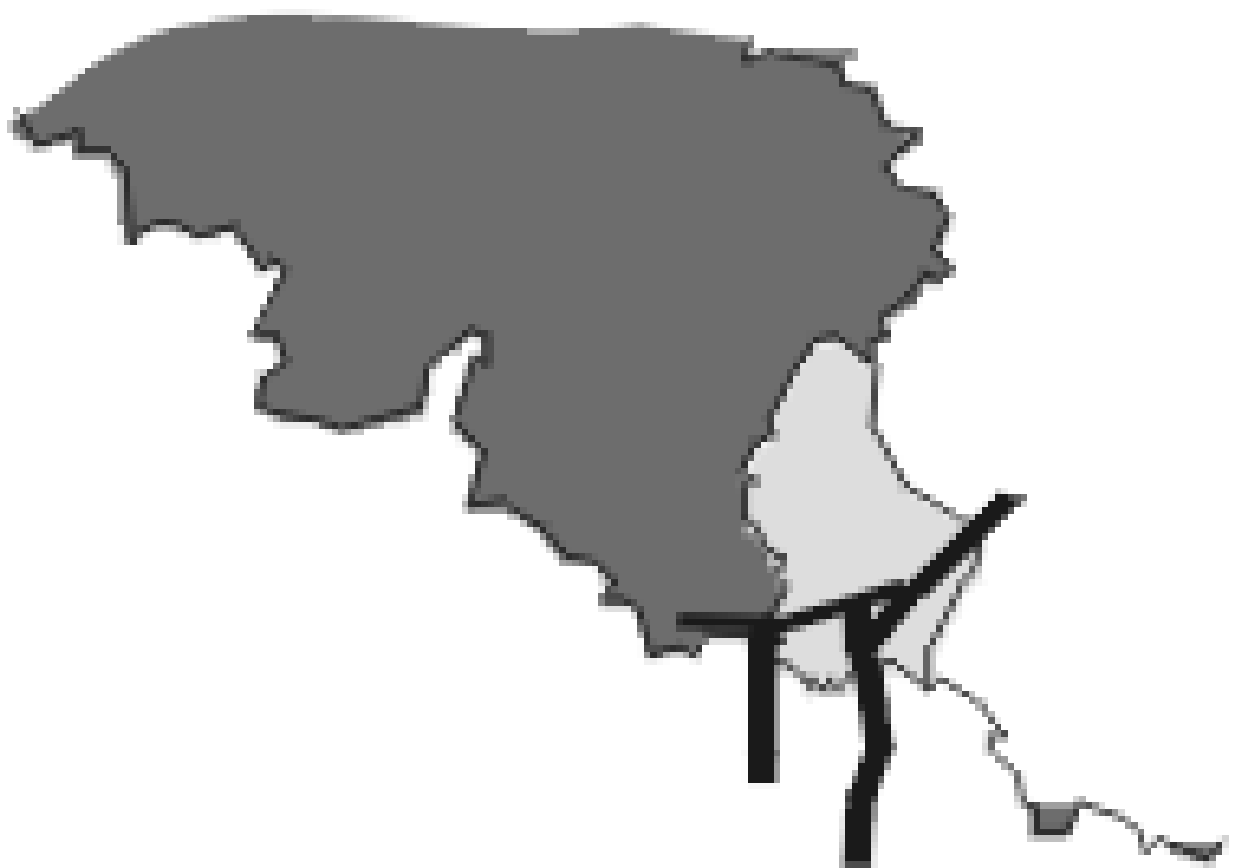


ITALIA



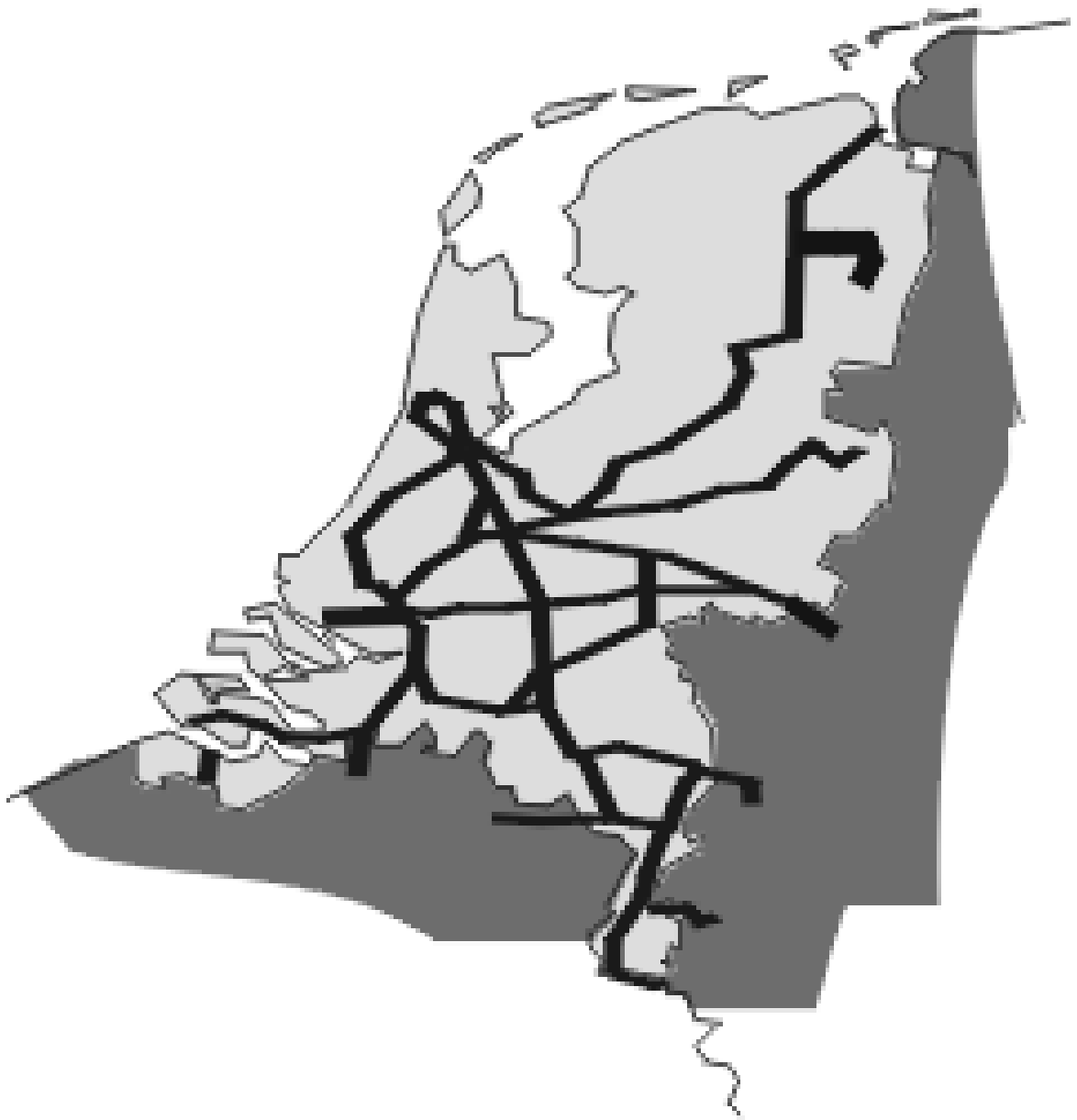


LUXEMBOURG



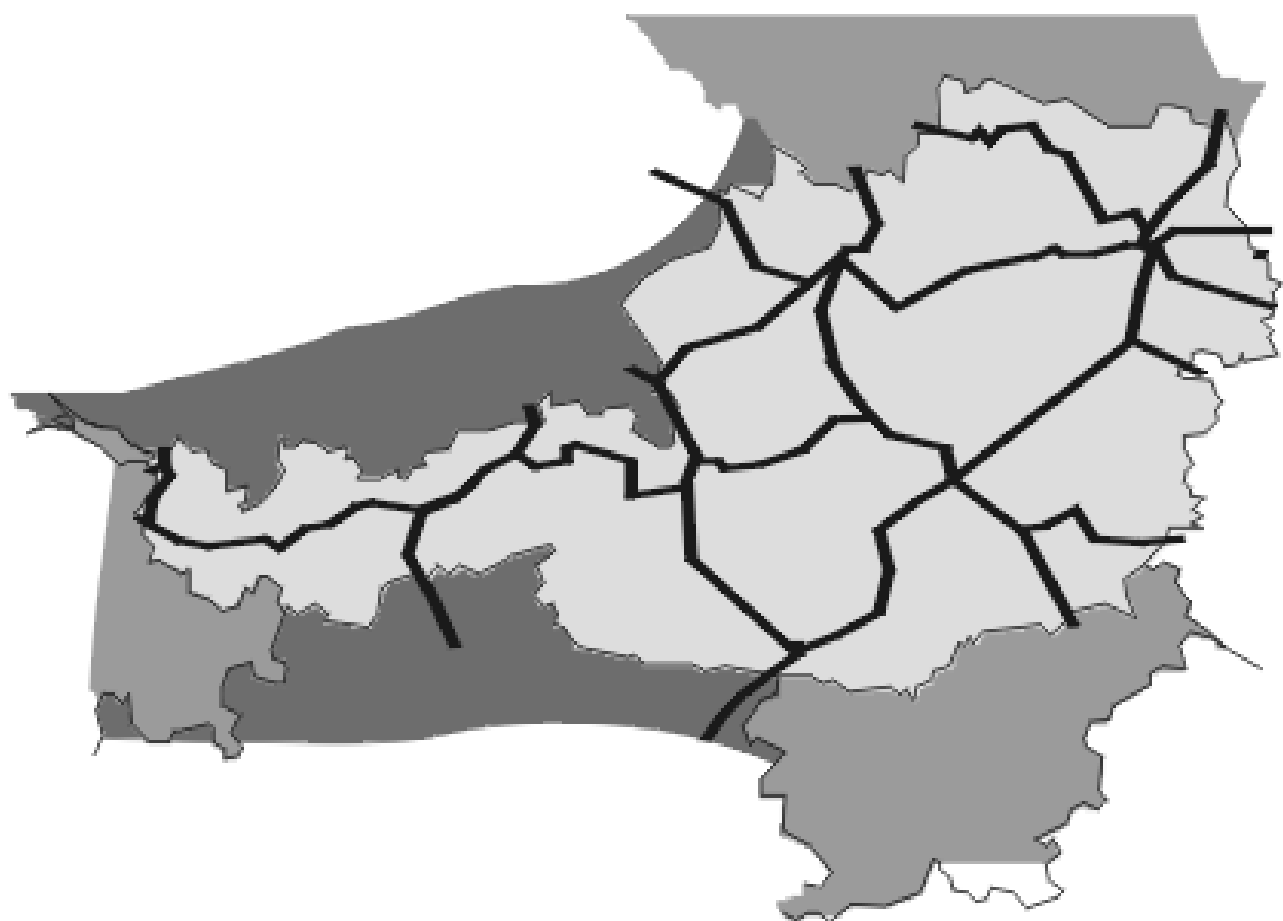


NEDERLAND



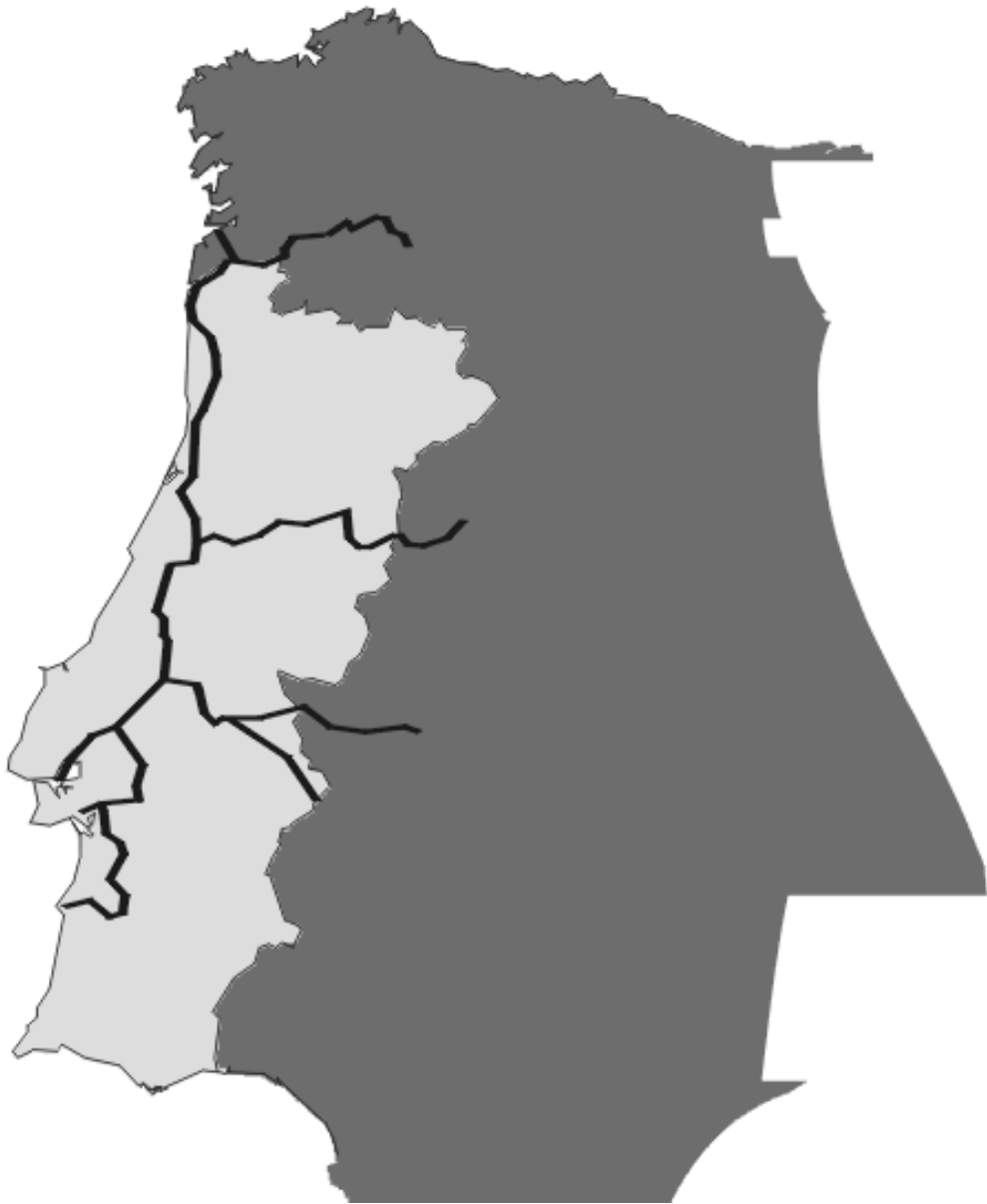


ÖSTERREICH



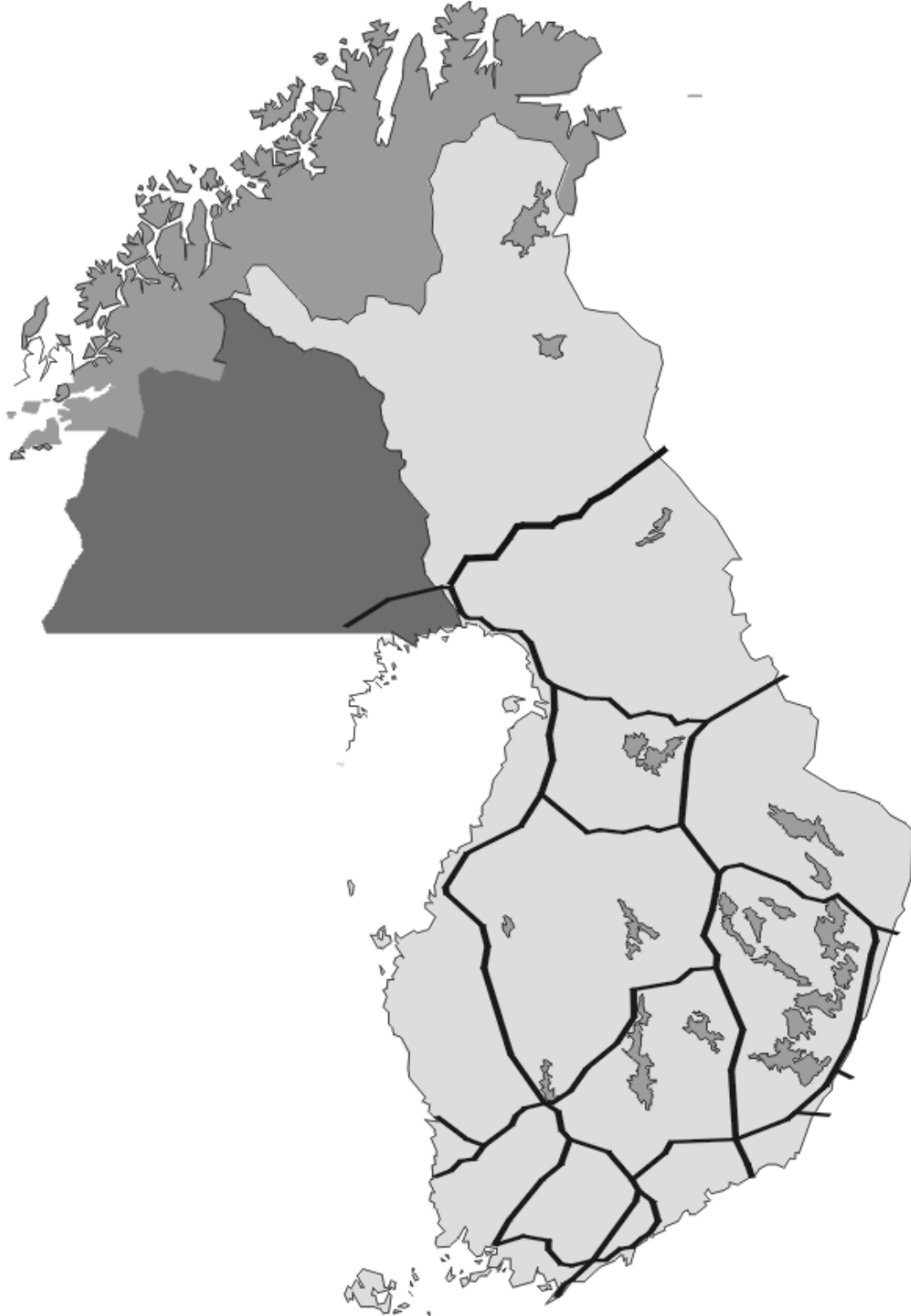


PORTUGAL



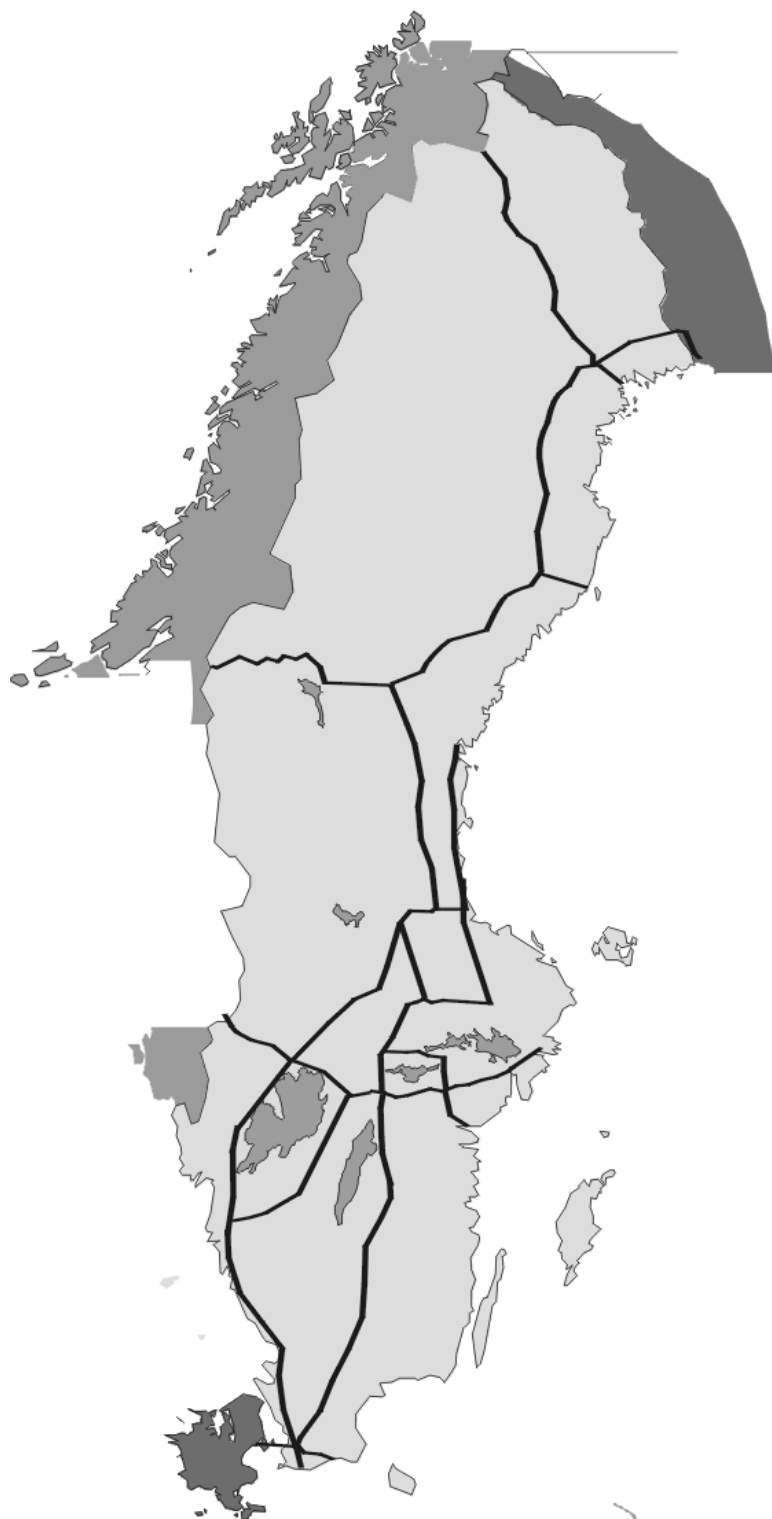


SUOMI/FINLAND



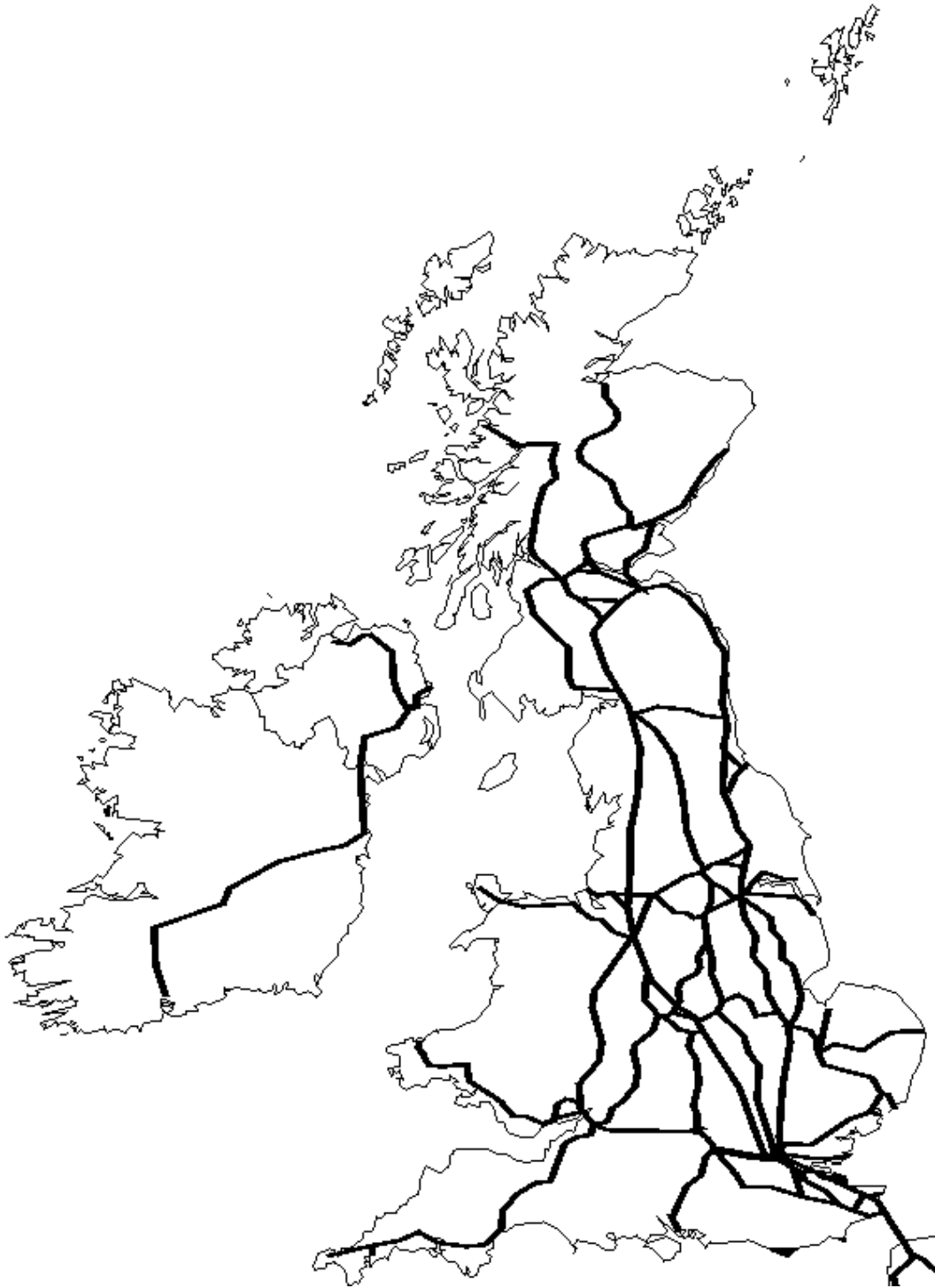


SVERIGE





UNITED KINGDOM



BILAGA II

Förteckning över de väsentliga uppgifter som anges i artikel 6.3:

- Förberedelse och beslutsfattande i samband med tillstånd för järnvägsföretag inbegripet beviljande av individuella tillstånd.
 - Beslutsfattande i samband med tilldelning av tåglägen inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen.
 - Beslutsfattande i samband med fastställande och uttag av infrastruktur.
 - Kontroll av att skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster uppfylls vid tillhandahållandet av vissa tjänster.
-