

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

DIRECTIVA 2001/12/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 26 de febrero de 2001

por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO
DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽⁴⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 22 de noviembre de 2000 por el Comité de conciliación,

Considerando lo siguiente:

- (1) Procede modificar la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁵⁾ en función de la experiencia adquirida con su aplicación y de la evolución que se ha registrado en el sector ferroviario desde su aprobación, con el fin de alcanzar sus objetivos.
- (2) Ha de garantizarse un acceso equitativo y no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias mediante la separación de determinadas funciones esenciales o la creación de un órgano de regulación de los ferrocarriles que ejerza las funciones de control y aplicación, o mediante ambas cosas, así como mediante la separación de las cuentas de pérdidas y ganancias y de los balances.

⁽¹⁾ DO C 321 de 20.10.1998, p. 6 y DO C 116 E de 26.4.2000, p. 21.

⁽²⁾ DO C 209 de 22.7.1999, p. 22.

⁽³⁾ DO C 57 de 29.2.2000, p. 40.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 10 de marzo de 1999 (DO C 175 de 21.6.1999, p. 115), confirmado el 16 de septiembre de 1999 (DO C 54 de 25.2.2000, p. 56), Posición Común del Consejo de 28 de marzo de 2000 (DO C 288 de 11.10.2000, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 5 de julio de 2000 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Parlamento Europeo de 1 de febrero de 2001 y Decisión del Consejo de 20 de diciembre de 2000.

⁽⁵⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

(3) El acceso equitativo y no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias ha de garantizarse también mediante la separación de las funciones relacionadas con la seguridad o la creación de un órgano de regulación de los ferrocarriles que ejerza las funciones de control y aplicación, o mediante ambas cosas; en cualquier caso, las empresas ferroviarias deberán poder intervenir de forma no discriminatoria en la aplicación y el control de las normas de seguridad.

(4) La ampliación de los derechos de acceso, como en el caso de otros medios de transporte, debe llevarse a cabo simultáneamente con la aplicación de las medidas de armonización necesarias.

(5) De conformidad con el objetivo de realizar un mercado interior que incluya la posibilidad de que todas las empresas ferroviarias titulares de licencias que cumplan las condiciones de seguridad presten sus servicios, deben ampliarse, por un período transitorio de hasta siete años, los derechos de acceso a las empresas ferroviarias titulares de licencias para el transporte internacional de mercancías en una red determinada, la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, incluyendo el acceso y suministro de servicio en las principales terminales y puertos. Al cabo de este período transitorio, la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías debe cubrir toda la red ferroviaria europea y las empresas ferroviarias deben obtener derechos de acceso al conjunto de la red ferroviaria europea, para el transporte internacional de mercancías.

(6) Se garantiza el derecho de acceso a toda empresa ferroviaria titular de una licencia que reúna las condiciones de seguridad y solicite el acceso, independientemente de su modo de funcionamiento.

(7) Los Estados miembros podrán seguir otorgando derechos de acceso que no se limiten al acceso para empresas ferroviarias que presten servicios de transporte combinado internacional, a agrupaciones internacionales que presten servicios de transporte internacional y a empresas ferroviarias que presten servicios de transporte internacional de mercancías dentro de la Red Transeuropea

de Transporte Ferroviario de Mercancías, si bien el uso de estos derechos de acceso más amplios podrá limitarse a empresas ferroviarias con licencias de Estados miembros donde se concedan derechos de acceso similares, siempre que esta limitación sea compatible con el Tratado.

- (8) Para promover una gestión eficiente de la infraestructura que favorezca el interés público, los administradores de la misma deben gozar de independencia con respecto al Estado, así como de libertad para administrar sus asuntos internos, mientras que los Estados miembros han de adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y la seguridad de utilización de dicha infraestructura.
- (9) Para promover la explotación eficiente de los servicios de transporte de pasajeros y mercancías y garantizar su transparencia financiera —incluidas todas las compensaciones económicas y ayudas pagadas por el Estado— es necesario separar sus contabilidades.
- (10) Es necesario aplicar un determinado número de medidas para dar un mejor seguimiento al desarrollo del sector ferroviario y la evolución del mercado, evaluar las repercusiones de las medidas adoptadas y de las medidas previstas por la Comisión.
- (11) Se deben crear unos órganos que dispongan de un grado de independencia suficiente para regular la competencia en el mercado de los servicios ferroviarios cuando no existan entidades que ejerzan dichas funciones.
- (12) La Comisión deberá presentar un informe sobre la puesta en práctica de la presente Directiva y hacer las propuestas adecuadas al respecto.
- (13) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁽¹⁾.
- (14) Para atender a las situaciones geopolíticas y geográficas específicas de determinados Estados miembros y a la organización específica del sector ferroviario de determinados Estados miembros se requieren medidas específicas, que respeten no obstante la integridad del mercado interior.
- (15) De conformidad con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad establecidos en el artículo 5 del Tratado, el objetivo de la presente Directiva, es decir, el desarrollo de los ferrocarriles de la Comunidad, no puede alcanzarse de manera suficiente por los Estados miembros, habida cuenta de la necesidad de permitir

condiciones de acceso equitativas y no discriminatorias a la infraestructura y de tener en cuenta las dimensiones manifiestamente internacionales que implica el funcionamiento de elementos importantes de las redes ferroviarias, y, por consiguiente, puede lograrse mejor, debido a la necesidad de una actuación transnacional coordinada, a nivel comunitario; la presente Directiva se limita al mínimo necesario para alcanzar el mencionado objetivo y no excede de lo necesario para el mismo.

- (16) La Directiva 91/440/CEE debe modificarse en consonancia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 91/440/CEE se modifica como sigue:

- 1) El título de la sección I se sustituye por el texto siguiente: «Ámbito de aplicación y definiciones».
- 2) Se deroga el artículo 1.
- 3) Se añade el apartado siguiente en el artículo 2:
 - «3. Las empresas cuyas actividades ferroviarias se limiten exclusivamente a la prestación de servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por el túnel del Canal de la Mancha quedarán excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva, con excepción del apartado 1 del artículo 6 y de los artículos 10 y 10 bis.»
- 4) El artículo 3 se modifica como sigue:
 - a) El texto de los guiones primero y segundo se sustituye por el texto siguiente:

«— “empresa ferroviaria”: cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación comunitaria aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también en la definición las empresas que aportan exclusivamente la tracción;

— “administrador de la infraestructura”: cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Estas funciones podrán incluir igualmente la gestión de sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones de administrador de infraestructuras en una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas.»

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

b) Se añade el guión siguiente después del cuarto guión:

«— “servicio internacional de transporte de mercancías”: cualquier servicio de transporte en que el tren cruce al menos una frontera de un Estado miembro; el tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen al menos una frontera.»

5) El título de la sección II se sustituye por el texto siguiente: «Independencia de la gestión».

6) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que, por lo que se refiere a la gestión, administración y control interno de los asuntos administrativos, económicos y contables, las empresas ferroviarias gocen de un estatuto independiente con arreglo al cual tengan, en especial, patrimonio, presupuestos y contabilidades separados de los del Estado.

2. Respetando el marco y las normas específicas de los Estados miembros en materia de tarificación específica y de adjudicación, el administrador de la infraestructura será responsable de su gestión, administración y control interno.»

7) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que se lleven y se publiquen por separado las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances relativos, por una parte, a la explotación de servicios de transporte de empresas ferroviarias y, por otra, a la administración de la infraestructura ferroviaria. Las ayudas estatales que se abonen con destino a una de tales áreas de actividad no podrán transferirse a la otra.

Las contabilidades de estas dos áreas de actividad deberán reflejar esta prohibición.

2. Además, los Estados miembros podrán disponer que dicha separación suponga la existencia de divisiones orgánicas diferenciadas en el seno de una misma empresa, o que la gestión de la infraestructura corra a cargo de una entidad distinta.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las funciones que determinan un

acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, enumeradas en el anexo II, se encomienden a entidades o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario. Con independencia de las estructuras de organización, deberá demostrarse que se ha cumplido este objetivo.

No obstante, los Estados miembros podrán asignar a empresas ferroviarias o a cualquier otro organismo el cobro de los cánones y la responsabilidad de gestionar la infraestructura ferroviaria, tal como la inversión, el mantenimiento y la financiación.

4. La aplicación del apartado 3 estará sujeta a la elaboración de un informe de la Comisión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 *ter*, que deberá presentar a más tardar el 15 de marzo de 2006.»

8) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para el desarrollo de su infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Comunidad.

2. Los Estados miembros velarán por que se establezcan normas y reglas de seguridad, por que se certifiquen en consecuencia el material rodante y las empresas ferroviarias y por que se investiguen los accidentes. Estas funciones serán realizadas por entidades o empresas que no presten servicios de transporte ferroviario y sean independientes de aquellas que los presten, de modo que se garantice un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura.

Las empresas ferroviarias aplicarán dichas normas y reglas de seguridad; salvo que los Estados miembros encomienden la ejecución y el seguimiento a entidades independientes, podrán exigir o autorizar que las empresas ferroviarias colaboren en la tarea de ejecutar y llevar a cabo el seguimiento de su propio cumplimiento de las normas y reglas de seguridad al tiempo que garanticen la ejecución sin discriminaciones de dichas funciones.

3. Los Estados miembros podrán además conceder al administrador de la infraestructura, respetando lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado, una financiación suficiente en función de los objetivos asignados, la magnitud y las necesidades financieras, especialmente para hacer frente a las nuevas inversiones.

4. En el marco de la política general que determine el Estado, el administrador de la infraestructura deberá elaborar un programa de actividad que incluirá planes de inversión y financiación. Dicho programa irá orientado a garantizar un uso y desarrollo óptimos y eficientes de la infraestructura, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero, y preverá los medios necesarios para realizar tales objetivos.»

9) El apartado 3 del artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La ayuda concedida por los Estados miembros para cancelar las deudas contempladas en el presente artículo se concederán con arreglo a lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado.»

10) En el artículo 9 se añade el apartado siguiente:

«4. En el caso de las empresas ferroviarias se llevarán y publicarán las cuentas de pérdidas y ganancias y bien balances o bien los estados anuales de activos y pasivos, en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Los fondos que se abonen en concepto de actividades relativas a la prestación de servicios de transporte de viajeros en régimen de servicio público deberán figurar por separado en las cuentas correspondientes y no podrán transferirse a las actividades relativas a la prestación de otros servicios de transporte o cualquier otro servicio.»

11) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

1. Se concederá a las agrupaciones internacionales el acceso y derechos de tránsito en los Estados miembros en que estén establecidas las empresas ferroviarias que las constituyen, así como derechos de tránsito en otros Estados miembros, para los servicios internacionales entre los Estados miembros en que estén establecidas las empresas constitutivas de dichas agrupaciones.

2. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, el acceso a la infraestructura de otros Estados miembros para la explotación de servicios de transporte internacional combinado de mercancías.

3. Cualquiera que sea su modo de funcionamiento, se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, el acceso que deseen a la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías definida en el artículo 10 bis y en el anexo I, y en todo caso, después del 15 de marzo de 2008, a toda la red ferroviaria, para la explotación de servicios de transporte internacional de mercancías.

4. Previa solicitud de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión examinará, en casos particulares, la aplicación y control del cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo y, en el plazo de dos meses desde la recepción de la solicitud y previa consulta al Comité a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis, decidirá si la medida correspondiente puede seguir aplicándose. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

Sin perjuicio del artículo 226 del Tratado, todo Estado miembro podrá recurrir ante el Consejo, en el plazo de un mes, la decisión de la Comisión. El Consejo, en circunstancias excepcionales, podrá adoptar una decisión diferente por mayoría cualificada y en el plazo de un mes.

5. Toda empresa ferroviaria que explote servicios de transporte ferroviario con arreglo a los apartados 1, 2 y 3 celebrará, conforme al Derecho público o privado, con los administradores de las infraestructuras ferroviarias utilizadas los acuerdos administrativos, técnicos y financieros necesarios en materia de regulación del control del tráfico y de cuestiones de seguridad relacionadas con dichos transportes. Las condiciones por las que se rijan tales acuerdos no podrán ser discriminatorias y, si ha lugar, serán conformes a las disposiciones de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad⁽¹⁾.

6. El acceso por vía férrea y la prestación de servicios vinculados a actividades ferroviarias contempladas en los apartados 1, 2 y 3 en las terminales y puertos que sirvan o puedan servir a más de un cliente final deberán ofrecerse a todas las empresas ferroviarias de forma no discriminatoria, y las solicitudes de las empresas ferroviarias sólo podrán someterse a restricciones si existen alternativas viables en condiciones de mercado.

7. Sin perjuicio de las normativas comunitaria y nacional relativas a la política de la competencia y de las instituciones competentes en la materia, el organismo regulador establecido en virtud del artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE, u otro órgano que disponga de igual independencia, supervisará la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, incluido el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril.

Este organismo se creará de acuerdo con las normas previstas en el apartado 1 del artículo 30 de la Directiva mencionada anteriormente. Todos los solicitantes o partes interesadas, podrán presentar quejas ante este organismo si consideran haber sido tratados injustamente, haber sido objeto de una discriminación o haber sido perjudicados de alguna manera. El organismo de regulación decidirá en el plazo más breve posible, previa denuncia o, en su caso, de oficio, sobre las medidas adecuadas para eliminar los fenómenos negativos en estos mercados. Con vistas al control judicial y a la cooperación necesarios entre los organismos reguladores nacionales, se aplicarán, en este contexto, el apartado 6 del artículo 30 y el artículo 31 de la Directiva mencionada anteriormente.

8. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14, que prevé la presentación de un informe relativo a la aplicación de la presente Directiva, acompañado, si fuera necesario, de propuestas apropiadas relativas a la prosecución de la acción comunitaria para el desarrollo de los ferrocarriles y su marco jurídico, y, en todo caso, después del 15 de marzo de 2008, la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías definida en el artículo 10 bis y en el anexo I, que permite a las empresas ferroviarias definidas en el artículo 3 el acceso al transporte internacional de

⁽¹⁾ Véase la página 29 del presente Diario Oficial.

mercancías se ampliará a toda la red ferroviaria europea. Las empresas ferroviarias obtendrán, en condiciones razonables, derechos de acceso y tránsito por toda la red ferroviaria para el transporte internacional de mercancías.»

12) En la sección V «Acceso a la infraestructura ferroviaria» se añade el artículo siguiente:

«Artículo 10 bis

1. La Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías constará de los elementos siguientes:

- a) las líneas ferroviarias indicadas en los mapas del anexo I;
- b) líneas alternativas, en su caso, en especial en torno a la infraestructura congestionada a que se refiere la Directiva 2001/14/CE. En la medida de lo posible, se respetará la duración total de viaje cuando se ofrezcan tales líneas;
- c) acceso por vía férrea a las terminales que sirvan o puedan servir a más de un cliente final y a otros lugares e instalaciones, con inclusión de tramos de enlace para la entrada y salida de ellos;
- d) acceso por vía férrea hacia y desde los puertos enumerados en el anexo I, con inclusión de tramos de enlace.

2. Los tramos de enlace mencionados en las letras c) y d) del apartado 1 abarcarán en cada extremo del trayecto la mayor de las dos extensiones siguientes: 50 km o el 20 % de la extensión del trayecto por las vías férreas a que se refiere la letra a) del apartado 1.

Bélgica y Luxemburgo, por su condición de Estados miembros con una red ferroviaria relativamente reducida o concentrada, podrán limitar la longitud de las líneas de alimentación, durante el primer año siguiente al 15 de marzo de 2003 a un mínimo de 20 km y, a un mínimo de 40 km hasta el final del segundo año.»

13) A continuación de la sección V, «Acceso a la infraestructura ferroviaria», se añade el texto siguiente:

«SECCIÓN V bis

Misión de seguimiento de la Comisión

Artículo 10 ter

1. A más tardar el 15 de septiembre de 2001, la Comisión adoptará las disposiciones necesarias para llevar a cabo un seguimiento de las condiciones técnicas y económicas y la evolución del mercado del transporte ferroviario europeo. La Comisión velará por que se asignen recursos adecuados para que pueda llevarse a cabo una observación efectiva de este sector.

2. En este marco, la Comisión asociará estrechamente a sus trabajos a representantes de los Estados miembros y a

representantes de los sectores interesados, incluidos los usuarios, para que éstos puedan dar un mejor seguimiento al desarrollo del sector ferroviario y la evolución del mercado, evaluar las repercusiones de las medidas adoptadas y analizar el impacto de las medidas previstas por la Comisión.

3. La Comisión llevará a cabo un seguimiento de la utilización de las redes y de la evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario, en especial por lo que respecta a los cánones por el uso de la infraestructura, la adjudicación de capacidad, la normativa de seguridad y la concesión de licencias, así como al grado de armonización que se produzca. Propiciará una cooperación activa entre los órganos de control pertinentes de los Estados miembros.

4. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de:

- a) la evolución del mercado interior en cuanto a los servicios ferroviarios;
- b) las condiciones marco;
- c) el estado de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías;
- d) la utilización de los derechos de acceso;
- e) los obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces;
- f) las limitaciones de infraestructura; y
- g) la necesidad de legislación.»

14) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier cuestión relativa a la aplicación de la presente Directiva. Se adoptarán las decisiones oportunas con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis.

2. Las modificaciones necesarias para la adaptación de los anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación a que se refiere el apartado 3 del artículo 11 bis.»

15) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 11 bis

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

4. El Comité aprobará su reglamento interno.»

16) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14

A más tardar el 15 de marzo de 2005, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de la misma junto con las oportunas propuestas sobre la continuación de la acción comunitaria para el desarrollo del mercado del transporte ferroviario y del marco jurídico que lo regula.»

17) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 14 bis

1. Durante un plazo de cinco años a partir del 15 de marzo de 2003, los siguientes Estados miembros:

- Irlanda, por su condición de Estado miembro situado en una isla con enlace ferroviario sólo con uno de los demás Estados miembros;
- el Reino Unido, con respecto a Irlanda del Norte, por el mismo motivo; y
- Grecia, por su calidad de Estado miembro sin enlace ferroviario directo con ninguno de los demás Estados miembros,

no estarán obligados a aplicar el requisito de encomendar a una entidad independiente las funciones que determinen un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura a que se refiere el párrafo primero del apartado 3 del artículo 6, y las funciones a que se refiere el párrafo primero del apartado 2 del artículo 7, en la medida en que dichos artículos obligan a los Estados miembros a establecer entidades independientes que realicen las funciones que disponen esos artículos.

2. No obstante, cuando:

- a) más de una empresa ferroviaria con licencia concedida de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 95/18/CE o en el caso de Irlanda y de Irlanda del Norte una empresa ferroviaria con tal licencia concedida en otra parte, presente una solicitud oficial para la explotación

de servicios ferroviarios competidores en Irlanda, Irlanda del Norte o Grecia, o desde o hacia dichos territorios, en cuyo caso se decidirá acerca del mantenimiento de la aplicabilidad de esta excepción por el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis, o

- b) una empresa ferroviaria que explote servicios ferroviarios en Irlanda, Irlanda del Norte o Grecia presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios en el territorio de otro Estado miembro, desde o hacia el territorio de otro Estado miembro (en el caso de Irlanda, o en el caso del Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, o en ambos casos, respecto de otro Estado miembro fuera de sus territorios). La excepción contemplada en el apartado 1 no será de aplicación.

En el plazo de un año a partir de la recepción ya sea de la decisión contemplada en la letra a) adoptada conforme al procedimiento consultivo del apartado 2 del artículo 11 bis o la notificación de la solicitud oficial a que se refiere la letra b), el Estado miembro o los Estados miembros interesados (Irlanda, el Reino Unido respecto de Irlanda del Norte o Grecia) pondrán en vigor normas jurídicas para dar cumplimiento a los artículos a que se refiere el apartado 1.

3. Toda excepción con arreglo al apartado 1 podrá prorrogarse por plazos no superiores a cinco años. A más tardar doce meses antes de la expiración de la excepción, el Estado miembro que se acoja a la misma podrá dirigirse a la Comisión para solicitar su prórroga. Toda solicitud de renovación de la excepción deberá motivarse. La Comisión estudiará dichas solicitudes y adoptará una decisión de acuerdo con el procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 bis. Se aplicará el mencionado procedimiento consultivo a cualquier decisión relacionada con la solicitud.

En su decisión, la Comisión tendrá en cuenta cualquier modificación de la situación geopolítica y la evolución del mercado del transporte ferroviario en el Estado miembro que solicite la renovación de la excepción así como desde y hacia dicho Estado miembro.

4. Luxemburgo, por su condición de Estado miembro con una red ferroviaria relativamente reducida, no necesita aplicar hasta el 31 de agosto de 2004 el requisito de encomendar a entidades independientes las funciones que determinen un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura establecidas en el párrafo primero del apartado 3 del artículo 6, en la medida en que obliga a los Estados miembros a crear entidades independientes que ejecuten las funciones a que se refiere dicho artículo.»

Artículo 2

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 15 de marzo de 2003. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 26 de febrero de 2001.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

N. FONTAINE

Por el Consejo

El Presidente

A. LINDH

ANEXO I

PUERTOS

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	F.S.-Marseilles	
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 los puertos conectados a tra- vés de la vía férrea
Barcelona	Taranto	
Bilbao	Trieste	
	Venezia	

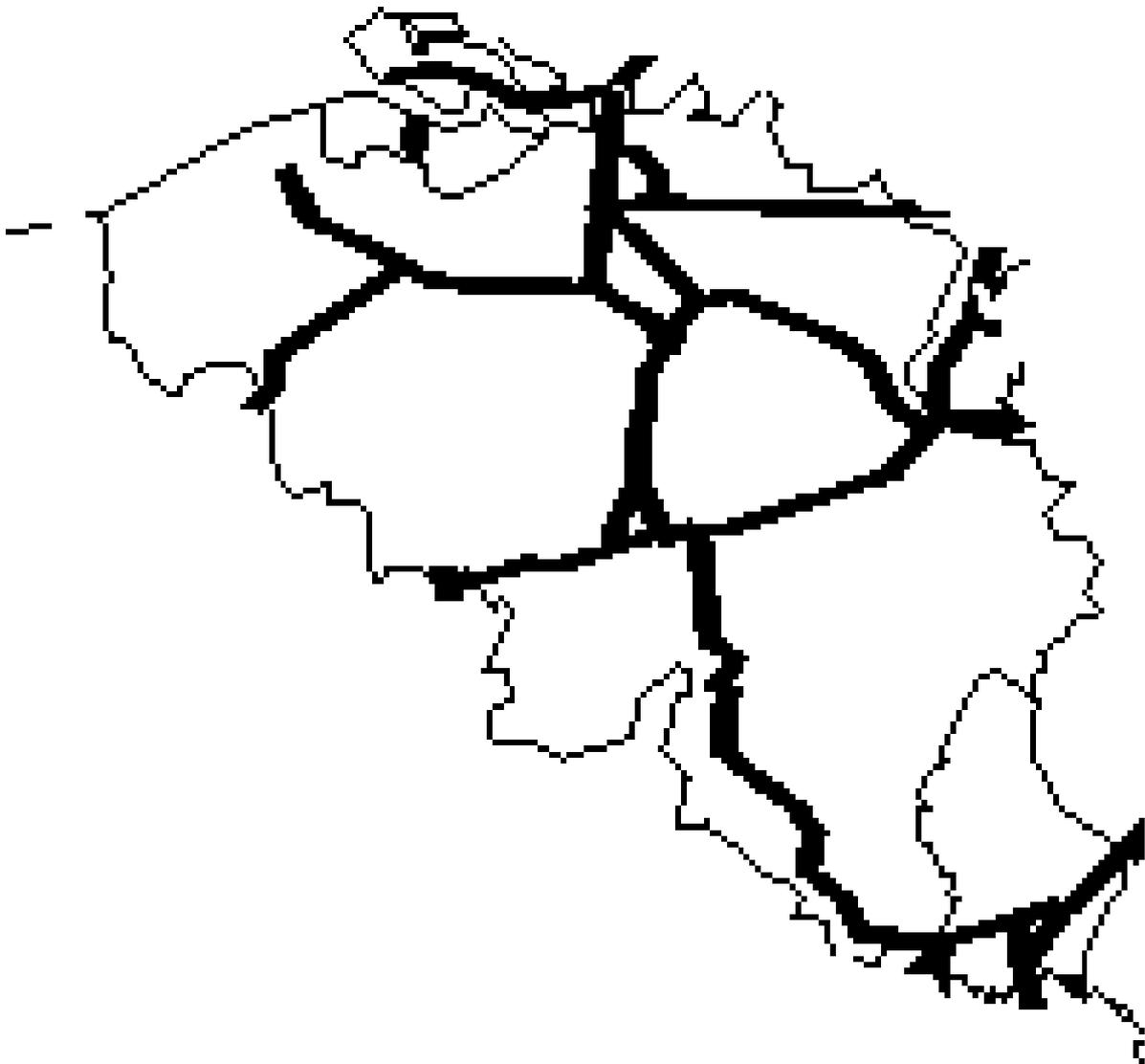


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN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





BELGIQUE/BELGIË



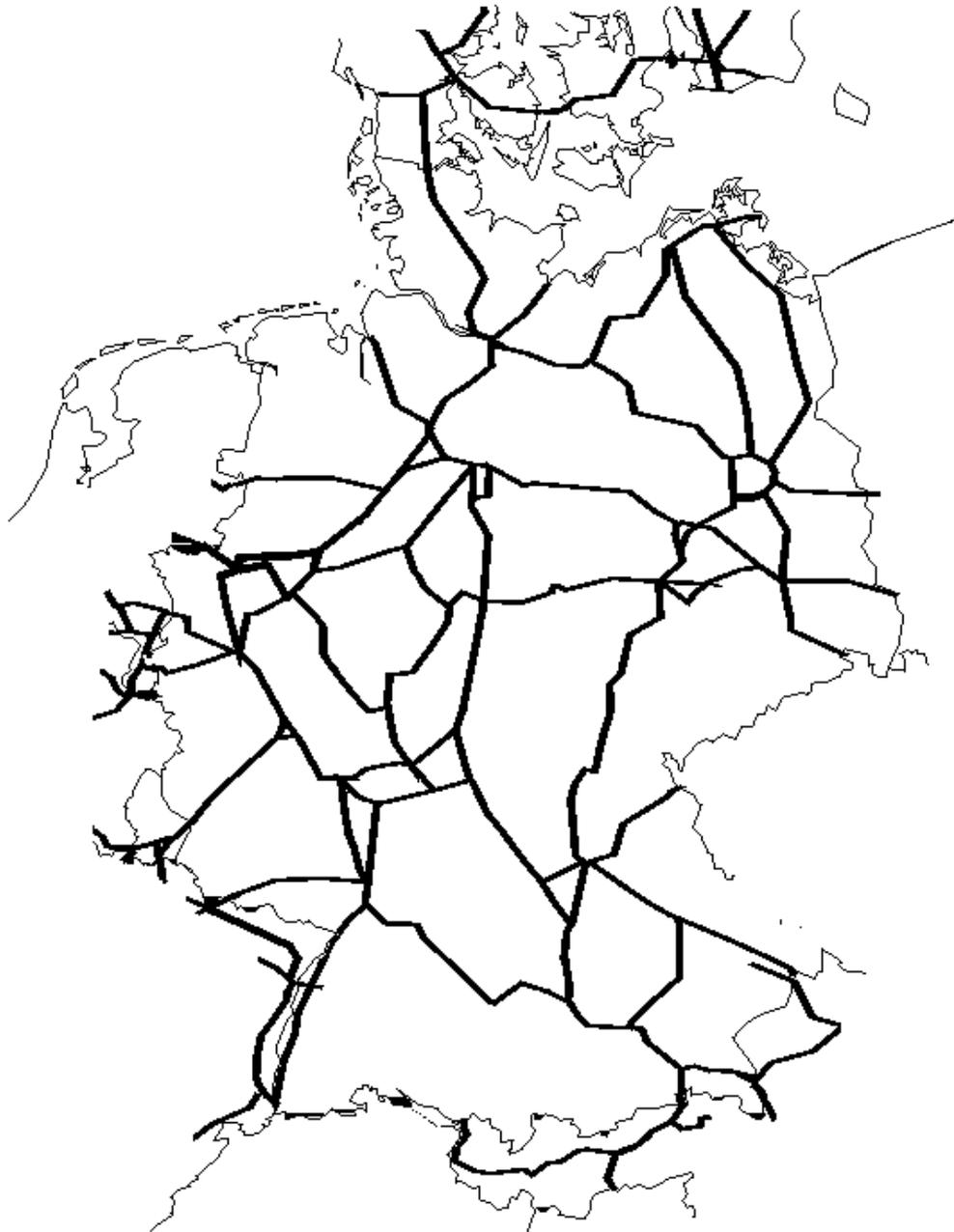


DANMARK





DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ



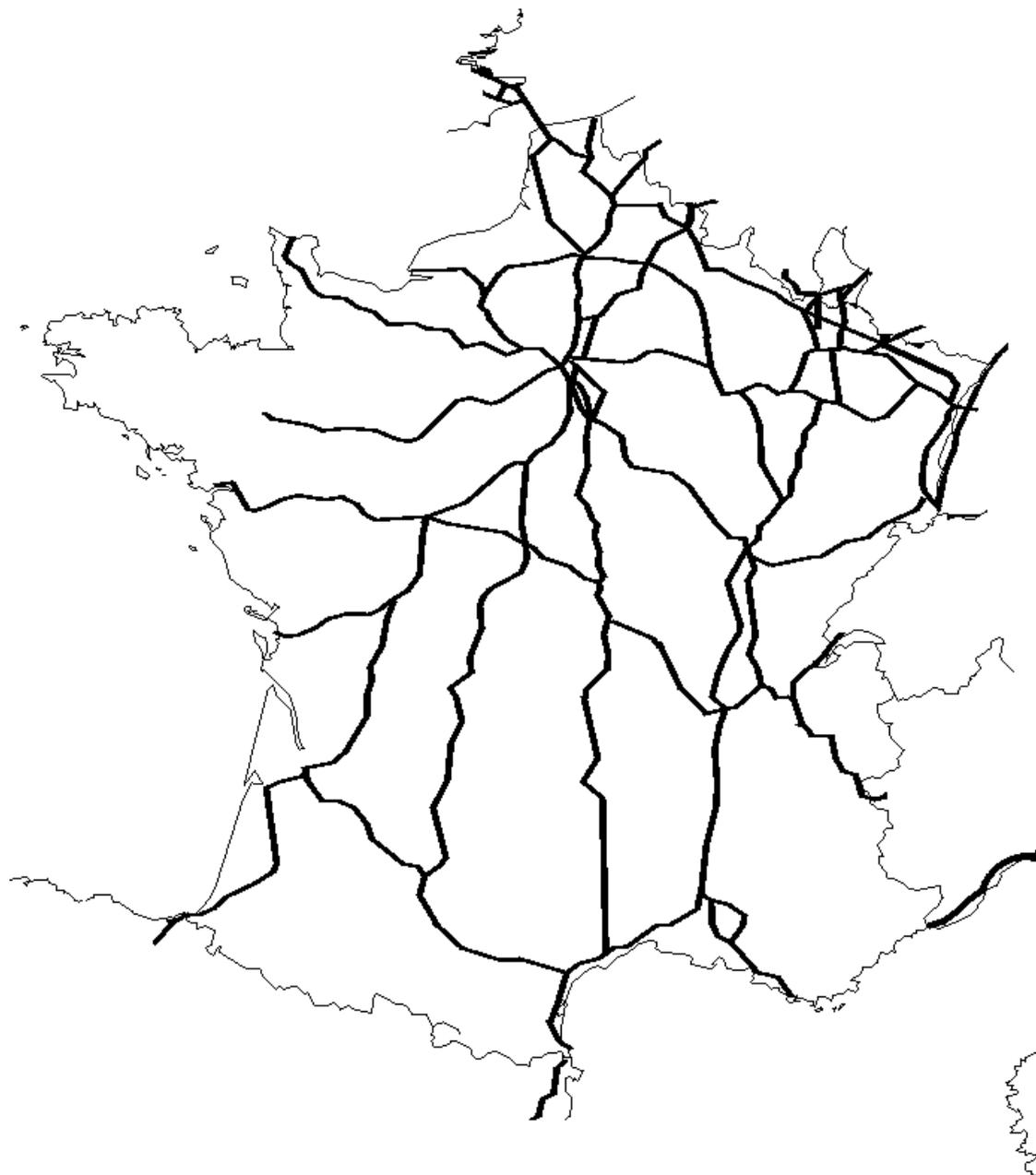


ESPAÑA





FRANCE





IRELAND



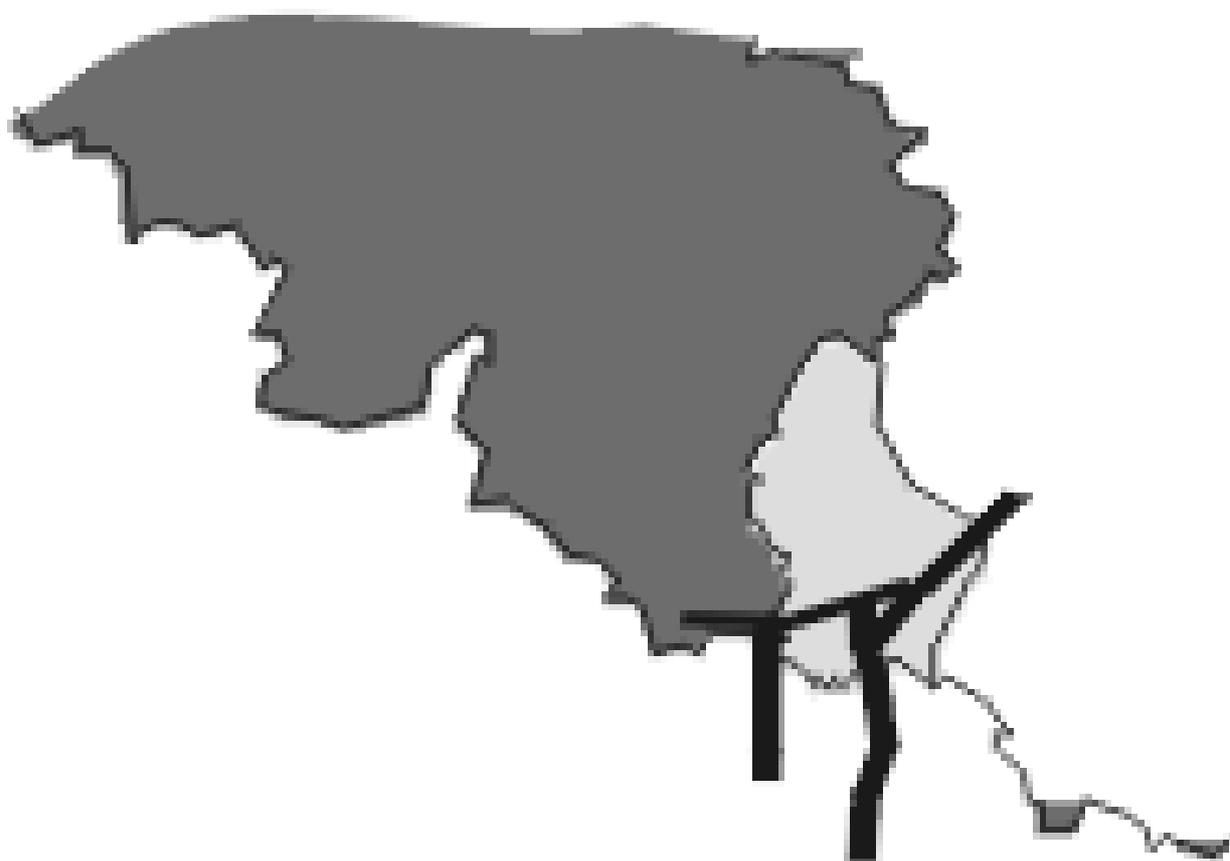


ITALIA



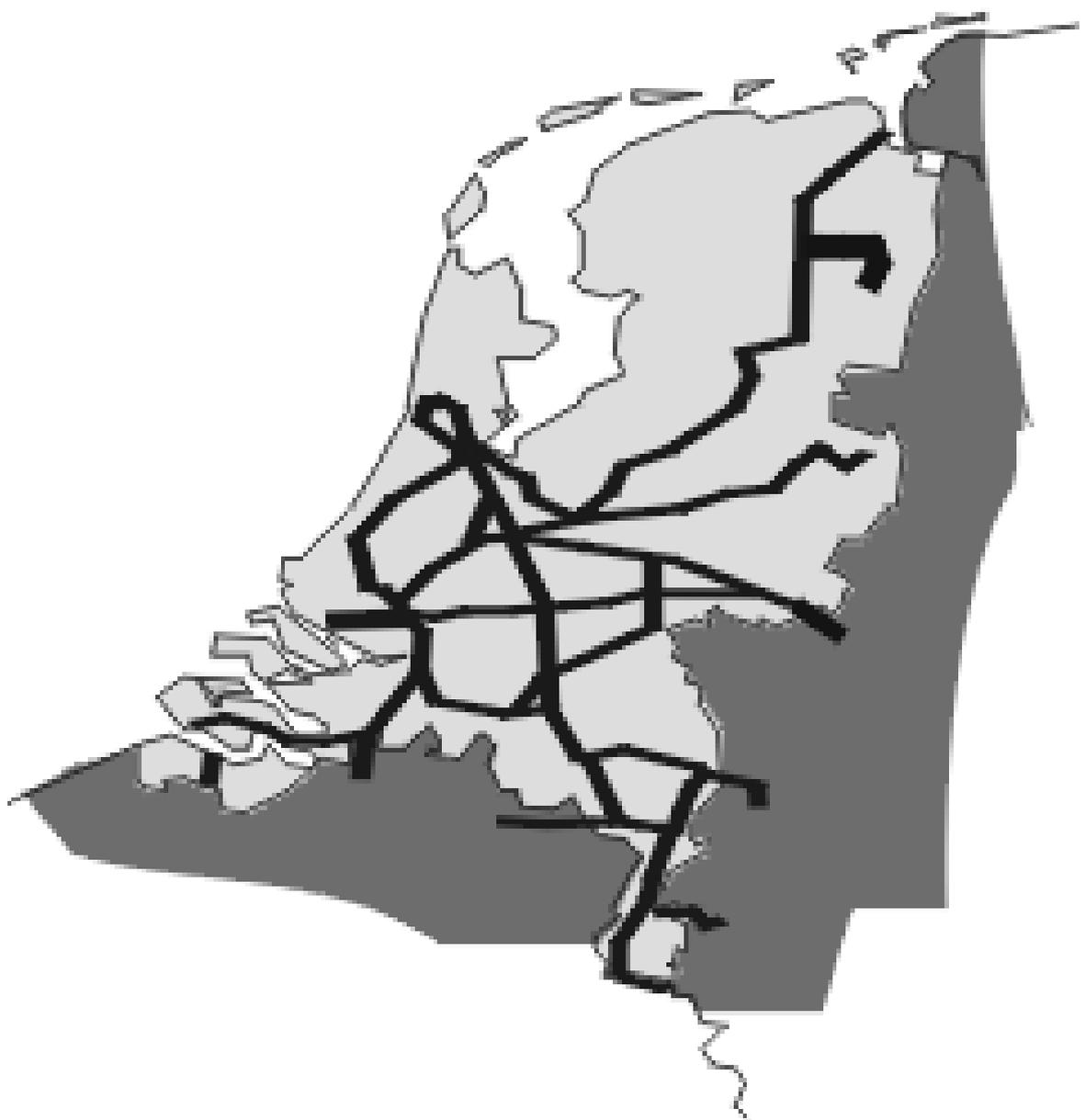


LUXEMBOURG



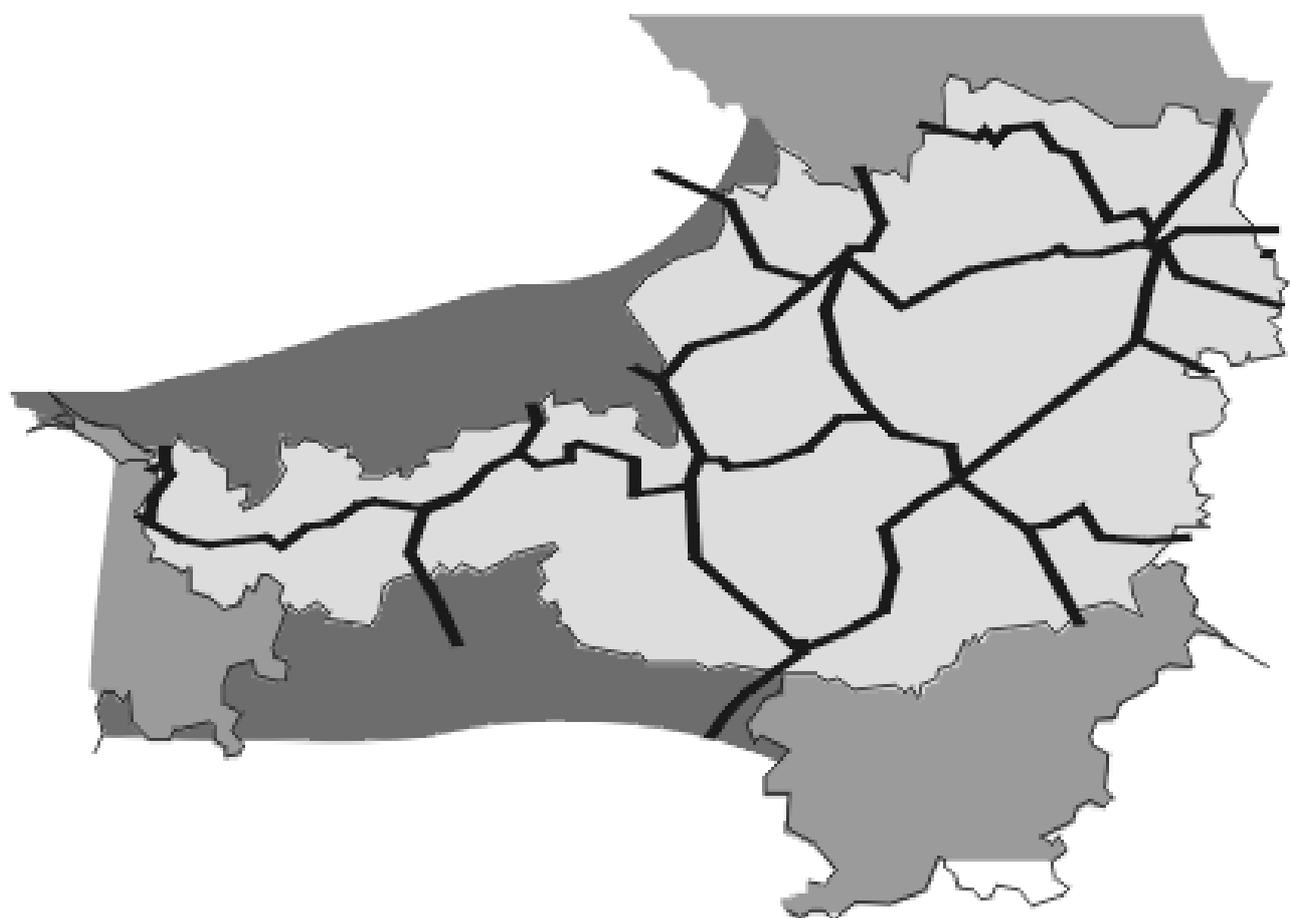


NEDERLAND



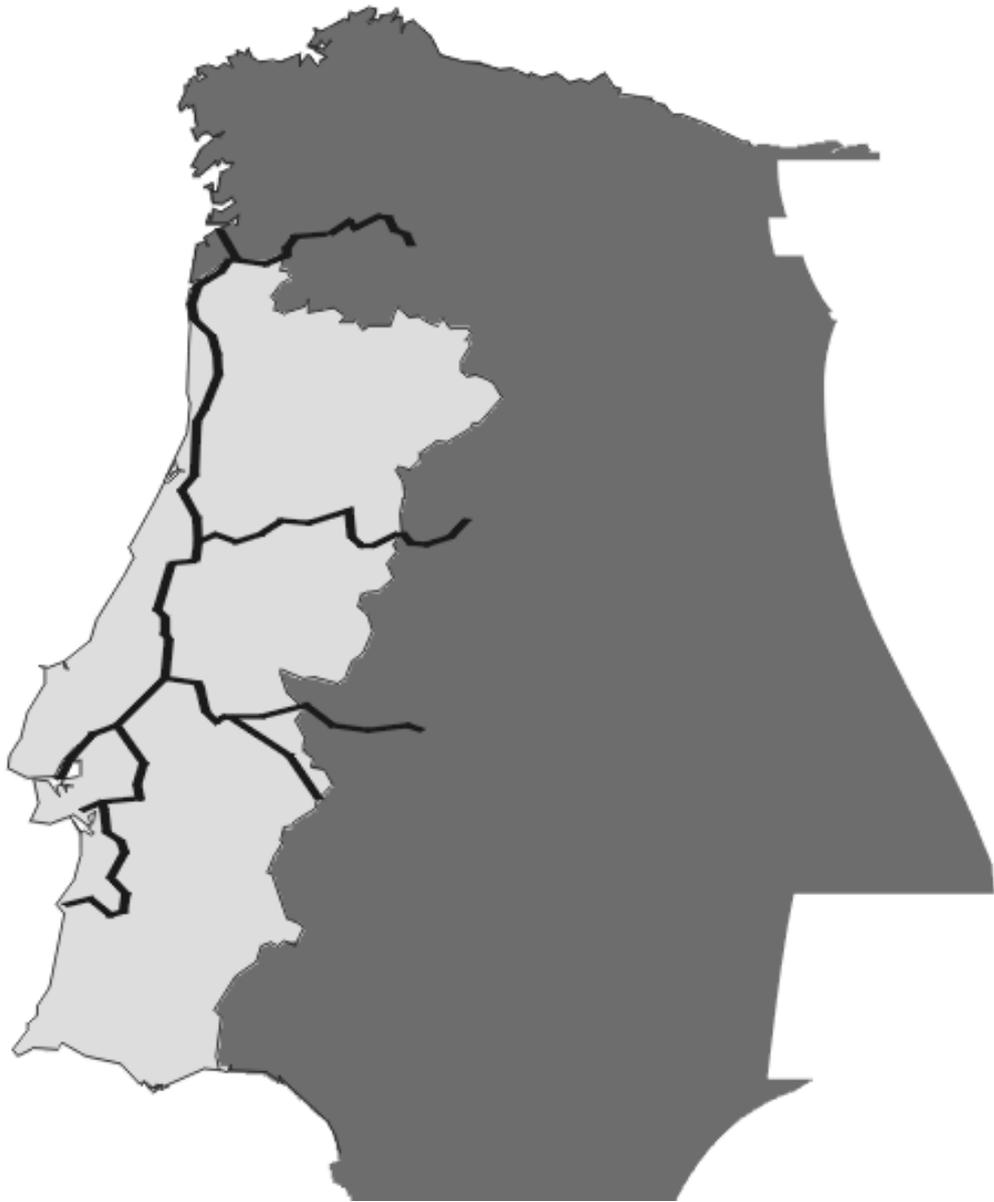


ÖSTERREICH



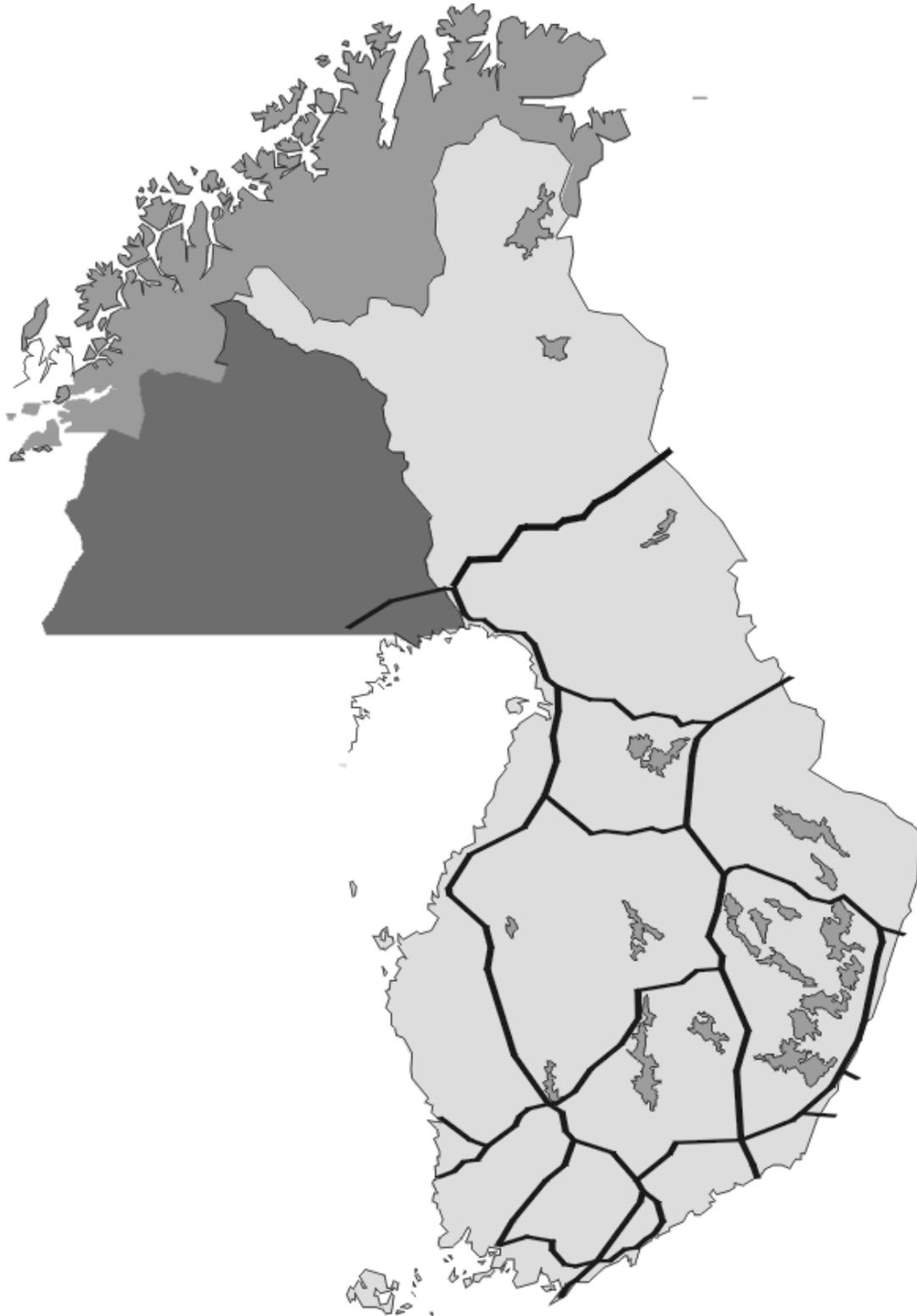


PORTUGAL



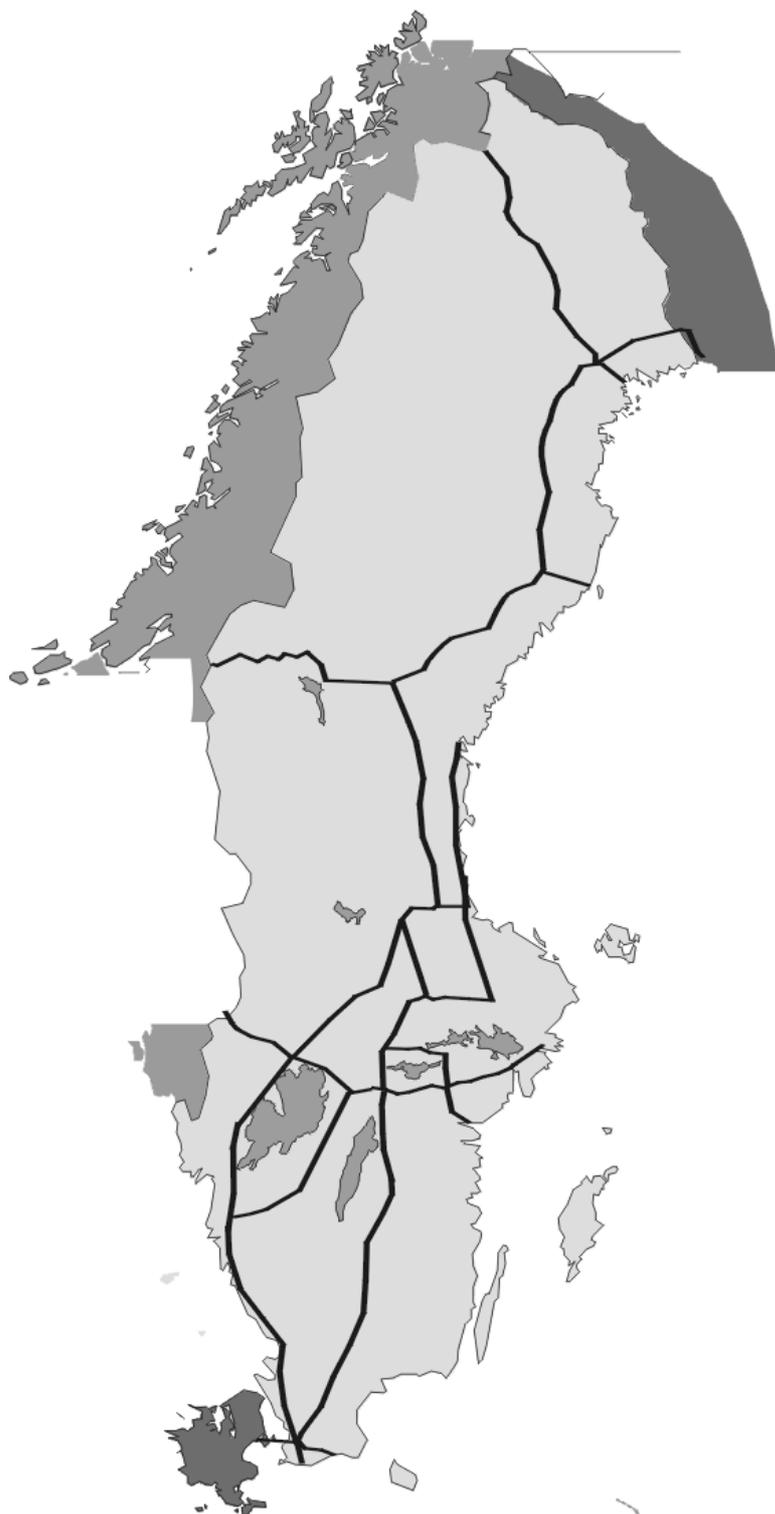


SUOMI/FINLAND



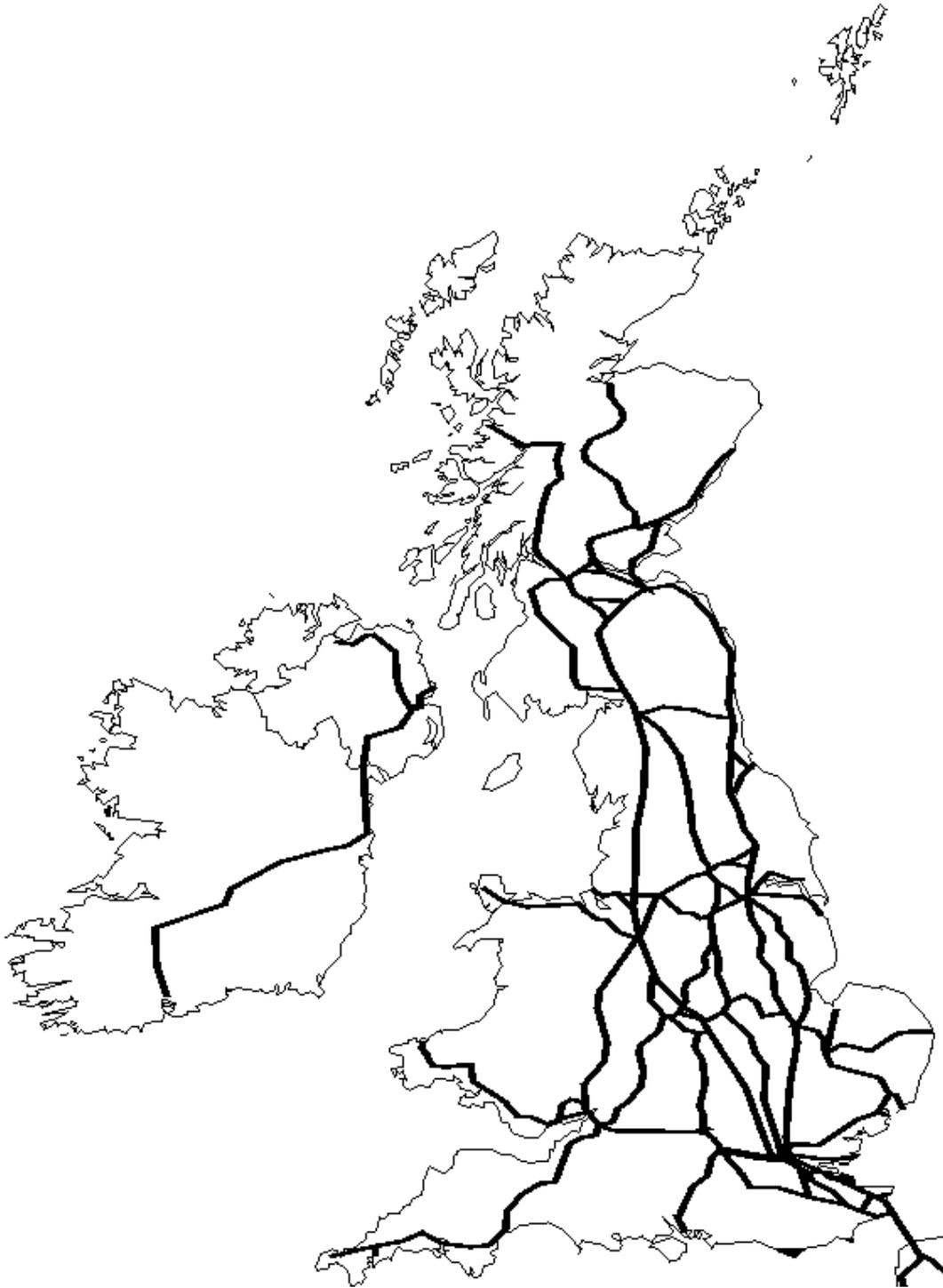


SVERIGE





UNITED KINGDOM



ANEXO II

Lista de las funciones fundamentales a que se refiere el apartado 3 del artículo 6:

- preparación y toma de decisiones relativas a la concesión de licencias de empresas ferroviarias, incluida la concesión de licencias individuales;
 - toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos;
 - toma de decisiones relacionadas con la percepción de cánones por uso de infraestructura;
 - supervisión del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que requiere la prestación de determinados servicios.
-