

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

RICHTLIJN 2001/12/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 26 februari 2001

tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁽³⁾,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁽⁴⁾, gezien de gemeenschappelijke tekst zoals op 22 november 2000 goedgekeurd door het Bemiddelingscomité,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap⁽⁵⁾ dient te worden gewijzigd om ervaringen met de uitvoering ervan en ontwikkelingen in de spoorwegsector sinds de vaststelling van die richtlijn in aanmerking te nemen, teneinde te bewerkstelligen dat de daarin vervatte doelstellingen worden bereikt.

(2) Een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur moet worden gewaarborgd door de scheiding van bepaalde essentiële functies en/of de aanstelling van een spoortoezichthouder voor de functies controle en uitvoering, alsook door de scheiding van de winst- en verliesrekeningen en de jaarbalansen.

⁽¹⁾ PB C 321 van 20.10.1998, blz. 6, en PB C 116 E van 26.4.2000, blz. 21.

⁽²⁾ PB C 209 van 22.7.1999, blz. 22.

⁽³⁾ PB C 57 van 29.2.2000, blz. 40.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement op 10 maart 1999 (PB C 175 van 21.6.1999, blz. 115), bevestigd op 16 september 1999 (PB C 54 van 25.2.2000, blz. 56). Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 28 maart 2000 (PB C 288 van 11.10.2000, blz. 1) en besluit van het Europees Parlement van 5 juli 2000 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), besluit van het Europees Parlement van 1 februari 2001 en besluit van de Raad van 20 december 2000.

⁽⁵⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.

(3) Een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur moet ook worden gewaarborgd door de scheiding van met de veiligheid verband houdende taken en/of de aanstelling van een spoortoezichthouder voor controle en uitvoering; spoorwegondernemingen mogen in ieder geval op niet-discriminerende wijze betrokken zijn bij de handhaving en het toezicht op de naleving van de veiligheidsnormen.

(4) Zoals bij de overige vervoerwijzen dient de uitbreiding van de toegangsrechten te verlopen in samenhang met de toepassing van de nodige begeleidende harmonisatiemaatregelen.

(5) Overeenkomstig de doelstelling van de voltooiing van de interne markt, hetgeen voor alle spoorwegondernemingen met een vergunning die aan de veiligheidsvoorwaarden voldoet de mogelijkheid inhoudt om diensten te verlenen, dienen gedurende een overgangperiode van maximum zeven jaar de toegangsrechten te worden uitgebreid tot de spoorwegondernemingen, voorzien van een vergunning, voor het internationale goederenvervoer op een welbepaald netwerk, het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor genaamd, waarbij deze ondernemingen ook toegang krijgen tot en recht hebben op diensten in belangrijke terminals en havens. Na deze overgangperiode dient het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor het gehele Europese spoorwegnet te omvatten en dienen de spoorwegondernemingen daartoe toegang te verkrijgen voor het internationaal goederenvervoer.

(6) Het recht op toegang wordt gegarandeerd aan de spoorwegonderneming met een vergunning, die aan de veiligheidsvoorwaarden voldoet en toegang wenst, ongeacht de wijze van exploitatie.

(7) De lidstaten behouden het recht om verdergaande toegangsrechten te verlenen dan de toegang voor spoorwegondernemingen die gecombineerd vervoer verrichten, voor internationale samenwerkingsverbanden die internationale diensten exploiteren en voor spoorwegondernemingen die internationale goederenvervoerdiensten in het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor exploiteren; het gebruik van deze rui-

mere toegangsrechten kan echter beperkt worden tot spoorwegondernemingen die een vergunning hebben in lidstaten waar soortgelijke toegangsrechten zijn verleend, mits die beperking verenigbaar is met het Verdrag.

- (8) Ter bevordering van het efficiënte beheer van de infrastructuur in het algemeen belang dient aan de infrastructuurbeheerders een positie te worden toegekend, die hen onafhankelijk ten opzichte van de overheid maakt, en dienen zij de vrijheid te hebben hun eigen bedrijfsvoering te kiezen, waarbij de lidstaten de noodzakelijke maatregelen voor de ontwikkeling en het veilig gebruik van de spoorweginfrastructuur dienen te nemen.
- (9) Ter bevordering van de efficiënte exploitatie van reizigers- en goederenvervoersdiensten en ter waarborging van de transparantie van de financiën, met inbegrip van elke financiële compensatie of door de overheid betaalde steun, is het noodzakelijk om de boekhouding van reizigersvervoersdiensten van die van goederenvervoersdiensten te scheiden.
- (10) Het is nodig een aantal maatregelen met het oog op een beter toezicht op de ontwikkelingen in de spoorwegsector en de evolutie van de markt uit te voeren, het effect van de getroffen maatregelen te beoordelen en de impact van de door de Commissie voorgenomen maatregelen te analyseren.
- (11) Het is aangewezen instanties op te richten die voldoende onafhankelijk zijn om de concurrentie op de markt van de spoorwegvervoersdiensten te regelen, indien geen enkel orgaan deze taak vervult.
- (12) De Commissie brengt verslag uit over de uitvoering van deze richtlijn en doet passende voorstellen.
- (13) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽¹⁾.
- (14) Specifieke maatregelen zijn vereist om rekening te houden met de specifieke geopolitieke en geografische omstandigheden van sommige lidstaten en met de specifieke organisatie van de spoorwegsector in verschillende lidstaten, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat de interne markt haar integriteit behoudt.
- (15) In het licht van het subsidiariteits- en het evenredigheidsbeginsel bedoeld in artikel 5 van het Verdrag en aangezien er gezorgd moet worden voor eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur en er rekening moet worden gehouden met de duidelijke internationale dimensies die bij de exploitatie van belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten een

rol spelen, kunnen de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en kunnen zij derhalve, vanwege de noodzaak van een gecoördineerd grensoverschrijdend optreden, beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt; deze richtlijn gaat niet verder dan hetgeen nodig is voor het bereiken van deze doelstellingen.

- (16) Richtlijn 91/440/EEG moet dienovereenkomstig worden aangepast,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 91/440/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. de titel van afdeling I wordt als volgt gewijzigd: „Toepassingsgebied en definities”;
2. artikel 1 vervalt;
3. aan artikel 2 wordt het volgende lid toegevoegd:

„3. Ondernemingen waarvan de spoorwegactiviteiten zich ertoe beperken uitsluitend pendeldiensten te verlenen voor wegvoertuigen door de Kanaaltunnel, vallen buiten de werkingssfeer van deze richtlijn, met uitzondering van artikel 6, lid 1, artikel 10 en artikel 10 bis.”;
4. artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) het eerste en het tweede streepje worden vervangen door:

„— „spoorwegonderneming”: iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke communautaire regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoersdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

— „infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die met name belast is met de aanleg en het onderhoud van spoorweginfrastructuur. Het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de infrastructuur kan daaronder zijn begrepen. De functies van de infrastructuurbeheerder voor een net of een onderdeel van het net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen.”;

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- b) na het vierde streepje wordt een nieuw streepje ingevoegd:

„— „internationaal goederenvervoer”: vervoersdiensten waarbij de trein minstens één grens van een lidstaat overschrijdt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de verschillende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, zolang alle wagons ten minste één grens overschrijden.”;

5. de titel van afdeling II wordt als volgt gewijzigd: „Beheersmatige onafhankelijkheid”;

6. artikel 4 wordt vervangen door:

„Artikel 4

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat spoorwegondernemingen wat beheer, bestuur en interne controle van bestuurlijke, economische en boekhoudkundige aangelegenheden aangaat, een onafhankelijke positie hebben op grond waarvan zij, in het bijzonder, beschikken over een vermogen, een begroting en boekhouding die gescheiden zijn van die van de staat.

2. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle en neemt hierbij het kader en de specifieke heffings- en toewijzingsregels die door de lidstaten zijn opgesteld in acht.”;

7. artikel 6 wordt vervangen door:

„Artikel 6

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat gescheiden verlies- en winstrekeningen en balansen worden opgesteld en gepubliceerd voor de activiteiten met betrekking tot de levering van vervoersdiensten door spoorwegondernemingen enerzijds, en voor de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur anderzijds. Overheidsmiddelen die voor een van deze twee activiteiten worden verstrekt, mogen niet worden overgedragen naar de andere activiteit.

Dit verbod moet terug te vinden zijn in de wijze waarop de boekhoudingen van deze twee activiteiten gevoerd worden.

2. De lidstaten kunnen voorts bepalen dat deze scheiding tot uitdrukking komt in het bestaan van afzonderlijke afdelingen binnen eenzelfde onderneming of dat de infrastructuur door een afzonderlijke eenheid wordt beheerd.

3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in bijlage II vermelde taken die voor bil-

lijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verlenen. Aangetoond moet worden dat deze doelstelling is bereikt, ongeacht de organisatiestructuur.

De lidstaten kunnen de spoorwegondernemingen of elke andere instantie evenwel belasten met de inning van de gebruiksrechten en de verantwoordelijkheid voor het beheer van de spoorweginfrastructuur zoals investeringen, onderhoud en financiering.

4. De Commissie stelt uiterlijk op 15 maart 2006 een verslag op over de toepassing van lid 3, overeenkomstig artikel 10 ter.”;

8. artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen voor de ontwikkeling van de nationale spoorweginfrastructuur waarbij zij, zo nodig, de algemene behoeften van de Gemeenschap in aanmerking nemen.

2. De lidstaten zien erop toe dat veiligheidsnormen en -voorschriften worden vastgesteld, dat het rollend materieel en de spoorwegondernemingen dienovereenkomstig worden gecertificeerd en dat ongevallen worden onderzocht. Deze taken worden vervuld door instanties of ondernemingen die zelf geen vervoersdiensten per spoor verrichten en die onafhankelijk zijn van instanties of ondernemingen die zulke diensten wel verrichten, zodanig dat een billijke, niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur wordt gewaarborgd.

De spoorwegondernemingen passen deze veiligheidsnormen en -regels toe. Tenzij de lidstaten onafhankelijke instanties belasten met de handhaving van en het toezicht op de naleving ervan, kunnen zij eisen/toestaan dat de spoorwegondernemingen zelf betrokken zijn bij het waarborgen van de handhaving van en het toezicht op de naleving van de veiligheidsnormen en regels, mits zij garanderen dat deze taken op onpartijdige en niet-discriminerende wijze worden uitgevoerd.

3. De lidstaten kunnen voorts de beheerder van de infrastructuur, met inachtneming van de artikelen 73, 87 en 88 van het Verdrag, financiële middelen verstrekken die voldoende zijn in verhouding tot de taken, de omvang en de financiële behoeften, met name om nieuwe investeringen te dekken.

4. In het kader van het door de overheid vastgestelde algemene beleid stelt de infrastructuurbeheerder een bedrijfsplan op dat ook investerings- en financiële programma's bevat. Het plan moet zodanig worden opgesteld dat wordt gewaarborgd dat gebruik en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt zijn, en tevens een financieel evenwicht wordt bereikt en in de middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen wordt voorzien.”;

9. artikel 9, lid 3, wordt vervangen door:

„3. De toekenning van steun van de lidstaten voor het aflossen van de in dit artikel bedoelde schulden geschiedt met inachtneming van de artikelen 73, 87 en 88 van het Verdrag.”;

10. aan artikel 9 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. In het geval van spoorwegondernemingen worden voor de bedrijfsactiviteiten met betrekking tot de exploitatie van hun goederenvervoersdiensten winst- en verliesrekeningen, alsmede balansen of een jaarlijkse staat van activa en passiva opgesteld en gepubliceerd. Financiële middelen voor activiteiten die betrekking hebben op het verrichten van reizigersvervoersdiensten in het kader van een opdracht van openbare dienst, moeten afzonderlijk in de desbetreffende rekeningen worden opgevoerd en mogen niet worden overgedragen naar activiteiten met betrekking tot andere vervoersdiensten of andere bedrijfsactiviteiten.”;

11. artikel 10 wordt vervangen door:

„Artikel 10

1. Aan internationale samenwerkingsverbanden worden toegangs- en doorvoerrechten verleend in de lidstaten waar de samenstellende spoorwegondernemingen zijn gevestigd, alsmede doorvoerrechten in de andere lidstaten voor het verrichten van internationale vervoersdiensten tussen de lidstaten waar de samenstellende ondernemingen van die samenwerkingsverbanden zijn gevestigd.

2. Spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen onder billijke voorwaarden toegang tot de infrastructuur in andere lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale gecombineerde goederenvervoersdiensten.

3. Ongeacht hun exploitatiewijze krijgen spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, onder billijke voorwaarden de door hen verlangde toegang tot het in artikel 10 bis en bijlage I gedefinieerde trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor en, in ieder geval na 15 maart 2008, tot het gehele netwerk, met het oog op de exploitatie van internationaal goederenvervoer.

4. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie, in een specifiek geval, de toepassing en naleving van dit artikel en besluit zij binnen twee maanden na ontvangst van een dergelijk verzoek en na raadpleging van het Comité van artikel 11 bis, lid 2, of de betrokken maatregel verder mag worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.

Onverminderd artikel 226 van het Verdrag kan iedere lidstaat het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden binnen een maand met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

5. Spoorwegondernemingen die vervoersdiensten per spoor bedoeld in de leden 1, 2 en 3 verrichten, sluiten de nodige publiek- of privaatrechtelijke bestuurlijke, technische en financiële overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders van de gebruikte spoorweginfrastructuur om de problemen op het gebied van verkeersregeling en -veiligheid in verband met die diensten te regelen. Die overeenkomsten mogen geen discriminerende voorwaarden bevatten en zijn in voorkomend geval in overeenstemming met de bepalingen van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur, alsmede inzake veiligheids certificering ⁽¹⁾.

6. De toegang via het spoor tot en de verlening van diensten die verband houden met spoorwegactiviteiten overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 in terminals en havens die meer dan één eindgebruiker bedienen of kunnen bedienen, worden verleend aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze; verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er levensvatbare alternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.

7. Onverminderd de communautaire en nationale regelgeving inzake mededingingsbeleid en de bevoegdheden van de desbetreffende instellingen, oefent de overeenkomstig artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG ingestelde toezichthoudende instantie, of een andere instantie met eenzelfde graad van onafhankelijkheid, toezicht uit op de concurrentie op de markt van de spoorwegvervoersdiensten, met inbegrip van het goederenvervoer.

Die instantie wordt ingesteld overeenkomstig artikel 30, lid 1, van bovengenoemde richtlijn. Elke aanvrager of belanghebbende kan bij de instantie een klacht indienen indien hij van mening is dat hij oneerlijk is behandeld, is gediscrimineerd of anderszins is benadeeld. Op grond van de klacht, en eventueel ambtshalve, treft de instantie zo snel mogelijk adequate maatregelen om ongewenste marktontwikkelingen om te buigen. Om de noodzakelijke mogelijkheid van rechterlijke toetsing en de noodzakelijke samenwerking tussen de nationale toezichthoudende instanties te verzekeren, zijn artikel 30, lid 6, en artikel 31 van bovengenoemde richtlijn in deze context van toepassing.

8. Overeenkomstig artikel 14, dat voorziet in een verslag over de uitvoering van deze richtlijn, samen met passende voorstellen voor verdere maatregelen van de Gemeenschap om de spoorwegmarkt en het juridische kader ervan te ontwikkelen, en in ieder geval na 15 maart 2008, wordt het trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor als omschreven in artikel 10 bis en bijlage I en dat de in artikel 3 gedefinieerde spoorwegondernemingen toegang geeft tot internationaal goederenvervoer, uit-

⁽¹⁾ Zie bladzijde 29 van dit Publicatieblad.

gebreed tot het hele Europese spoorwegnet. De spoorwegondernemingen verkrijgen voor het gehele net en onder eerlijke voorwaarden recht van toegang en transit voor het internationaal goederenvervoer.”;

12. in afdeling V: „Toegang tot de spoorweginfrastructuur” wordt het volgende toegevoegd:

„Artikel 10 bis

1. Het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor omvat de volgende elementen:

- a) de op de kaarten in bijlage I aangegeven spoorlijnen;
- b) waar nodig alternatieve trajecten, met name om overbelaste infrastructuur in de zin van Richtlijn 2001/14/EG heen. Wanneer deze trajecten worden aangeboden, moeten de totale reistijden zoveel mogelijk worden gehandhaafd;
- c) toegang via het spoor tot terminals die meer dan één eindgebruiker bedienen of kunnen bedienen en tot andere locaties en voorzieningen, inclusief aanvoerlijnen;
- d) toegang via het spoor tot en vanuit de in bijlage I vermelde havens inclusief aanvoerlijnen.

2. De in lid 1, onder c) en d), genoemde aanvoerlijnen beslaan aan het begin en einde van de reisweg 50 km, of 20 % van de reisweg op de in lid 1, onder a), bedoelde spoorlijnen, afhankelijk van hetgeen méér is.

België en Luxemburg, als lidstaten met een relatief klein of geconcentreerd spoorwegnet, kunnen de lengte van de aanvoerlijnen in het eerste jaar na 15 maart 2003 beperken tot ten minste 20 kilometer en tot het eind van het tweede jaar tot 40 km.”;

13. na afdeling V: „Toegang tot de spoorweginfrastructuur” wordt de volgende afdeling ingevoegd:

„AFDELING V bis

Toezichthoudende rol van de Commissie

Artikel 10 ter

1. Uiterlijk op 15 september 2001 treft de Commissie de nodige maatregelen voor het toezicht op de technische en economische omstandigheden en de marktontwikkelingen van het Europese spoorvervoer. De Commissie zorgt voor voldoende middelen om effectief toezicht op deze sector mogelijk te maken.

2. De Commissie zal in dit kader vertegenwoordigers van de lidstaten en van de betrokken sectoren, met inbegrip van de gebruikers, nauw bij haar werkzaamheden

betrekken, zodat zij in staat zijn beter toezicht te houden op de ontwikkelingen in de spoorwegsector en de evolutie van de markt, de effecten van de aangenomen maatregelen te beoordelen en de impact van de door de Commissie voorgenomen maatregelen te analyseren.

3. De Commissie ziet toe op het gebruik van de netwerken en de ontwikkeling van de kadervoorwaarden in de spoorwegsector, met name heffingen op het gebruik van infrastructuur, capaciteitstoewijzing, veiligheidsregulering en vergunningverlening en de mate van harmonisatie die tot stand komt. Zij zorgt voor actieve samenwerking tussen de bevoegde toezichthoudende instanties in de lidstaten.

4. De Commissie rapporteert aan het Europees Parlement en de Raad over:

- a) de ontwikkeling van de interne markt in het spoorvervoer,
- b) de kadervoorwaarden,
- c) de stand van zaken met betrekking tot het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor,
- d) het gebruik van toegangsrechten,
- e) belemmeringen voor efficiëntere spoorwegdiensten,
- f) infrastructuurbeperkingen, en
- g) de behoefte aan wetgeving.”;

14. artikel 11 wordt vervangen door het volgende:

„Artikel 11

1. De lidstaten kunnen elke vraag betreffende de uitvoering van deze richtlijn aan de Commissie voorleggen. Passende besluiten zullen worden genomen door gebruik te maken van de in artikel 11 bis, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

2. De wijzigingen ter aanpassing van de bijlagen worden aangenomen volgens de in artikel 11 bis, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure.”;

15. het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 11 bis

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

4. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.”;

16. artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

„Artikel 14

Uiterlijk op 15 maart 2005 legt de Commissie aan het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's en de Raad een verslag voor over de uitvoering van deze richtlijn, samen met passende voorstellen betreffende verdere maatregelen van de Gemeenschap tot ontwikkeling van de spoorwegmarkt en van het juridische kader waaronder deze markt valt.”;

17. het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 14 bis

1. Gedurende een periode van vijf jaar ingaande op 15 maart 2003 behoeven de hierna genoemde lidstaten:

- Ierland, als insulaire lidstaat met een spoorverbinding met slechts één andere lidstaat,
- het Verenigd Koninkrijk, wat Noord-Ierland betreft, op dezelfde basis, en
- Griekenland, als lidstaat zonder directe spoorverbinding met enige andere lidstaat,

niet te voldoen aan de verplichting om een onafhankelijke instantie te belasten met de taken die voor billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, als bepaald in artikel 6, lid 3, eerste alinea, en met de taken bedoeld in artikel 7, lid 2, eerste alinea, voorzover de lidstaten bij deze artikelen verplicht worden onafhankelijke instanties in te stellen om de in deze artikelen bedoelde taken te verrichten.

2. Echter indien:

- a) meer dan één spoorwegonderneming waaraan overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 95/18/EG een vergunning is verleend (in het geval van Ierland en Noord-Ierland een spoorwegonderneming waaraan elders een vergunning is verleend) een officiële aanvraag indient

om concurrerende spoorwegdiensten te exploiteren in, naar of vanuit Ierland, Noord-Ierland of Griekenland, wordt in het kader van de in artikel 11 bis, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure beslist of die afwijking van toepassing blijft, of

- b) een spoorwegonderneming die spoorwegdiensten in Ierland, Noord-Ierland c.q. Griekenland exploiteert, een officiële aanvraag indient om spoorwegdiensten in, naar of vanuit het grondgebied van een andere lidstaat — in het geval van Ierland of het Verenigd Koninkrijk, wat Noord-Ierland betreft, of beide, een andere lidstaat buiten hun grondgebied — te exploiteren, geldt de in lid 1 bedoelde uitzondering niet.

Binnen een jaar na ontvangst van het overeenkomstig de raadplegingsprocedure van artikel 11 bis, lid 2, genomen besluit, als bedoeld onder a), dan wel van de kennisgeving van de onder b) bedoelde officiële aanvraag, voeren de betrokken lidstaat of lidstaten, Ierland, het Verenigd Koninkrijk wat Noord-Ierland betreft, of Griekenland regelgeving in om de in de eerste alinea bedoelde artikelen uit te voeren.

3. Een uitzondering als bedoeld in lid 1, eerste alinea, mag worden verlengd voor een periode van maximaal vijf jaar. Uiterlijk twaalf maanden voor het verstrijken van de uitzondering kan een lidstaat die een dergelijke uitzondering geniet, zich tot de Commissie wenden met een verzoek om hernieuwde uitzondering. Elk verzoek in die zin moet worden gemotiveerd. De Commissie behandelt dat verzoek en neemt een besluit, overeenkomstig de in artikel 11 bis, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure. Deze procedure is van toepassing op elk besluit in verband met het verzoek.

Bij het nemen van haar besluit houdt de Commissie rekening met de ontwikkelingen in de geopolitieke situatie en de ontwikkelingen op de markt voor spoorwegvervoer in, vanuit en naar de lidstaat die om een hernieuwde uitzondering heeft verzocht.

4. Luxemburg als lidstaat met een relatief klein spoorweginet behoeft tot en met 31 augustus 2004 niet te voldoen aan de vereiste dat een onafhankelijke instantie wordt belast met de taken die voor billijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur bepalend zijn, als bepaald in artikel 6, lid 3, eerste alinea, voor zover de lidstaten daarbij verplicht worden onafhankelijke instanties in te stellen om de in dat artikel bedoelde taken te verrichten.”.

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 15 maart 2003 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 26 februari 2001.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

N. FONTAINE

Voor de Raad

De voorzitter

A. LINDH

BIJLAGE I

HAVENS

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

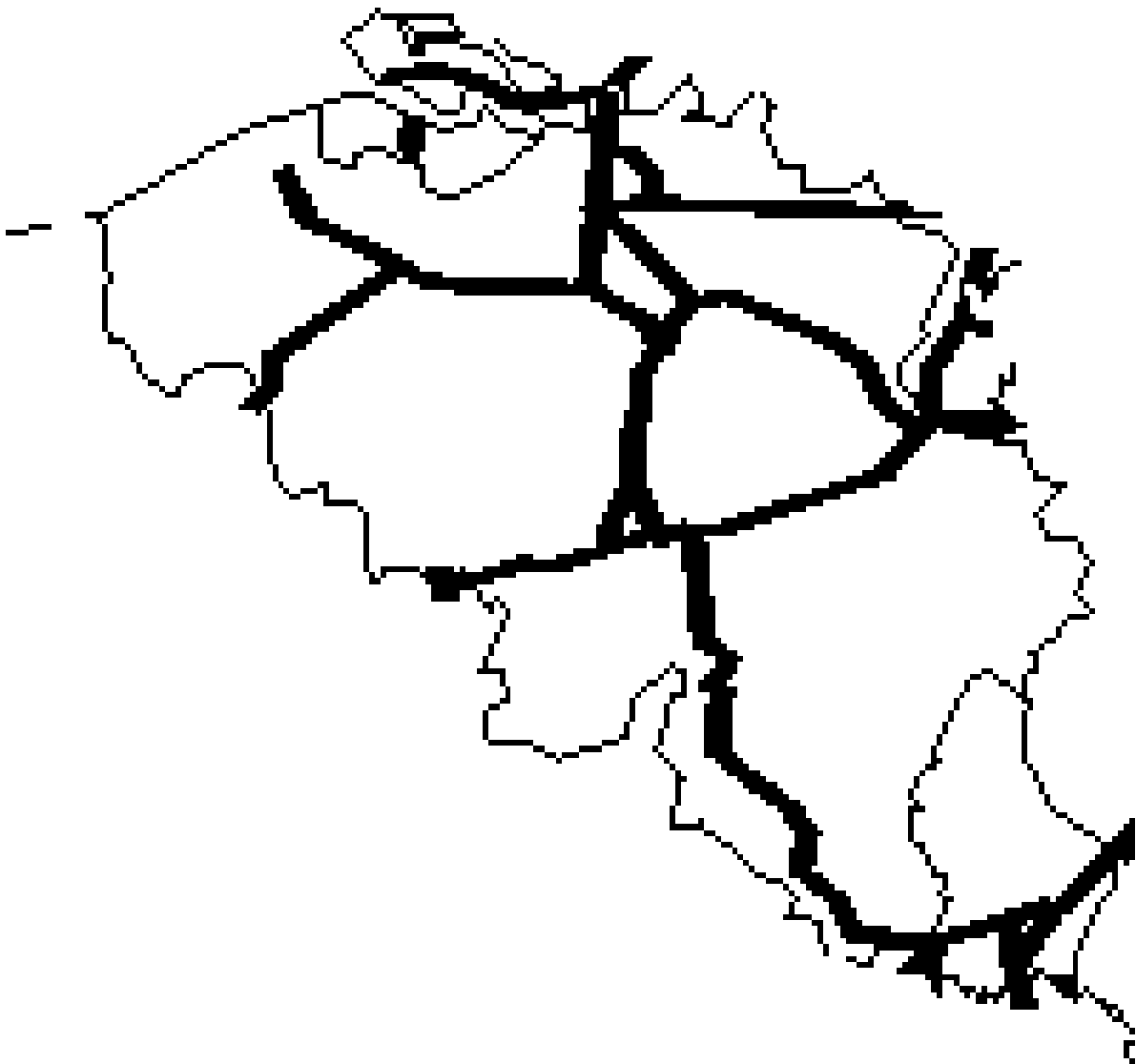


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN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





BELGIQUE/BELGIË



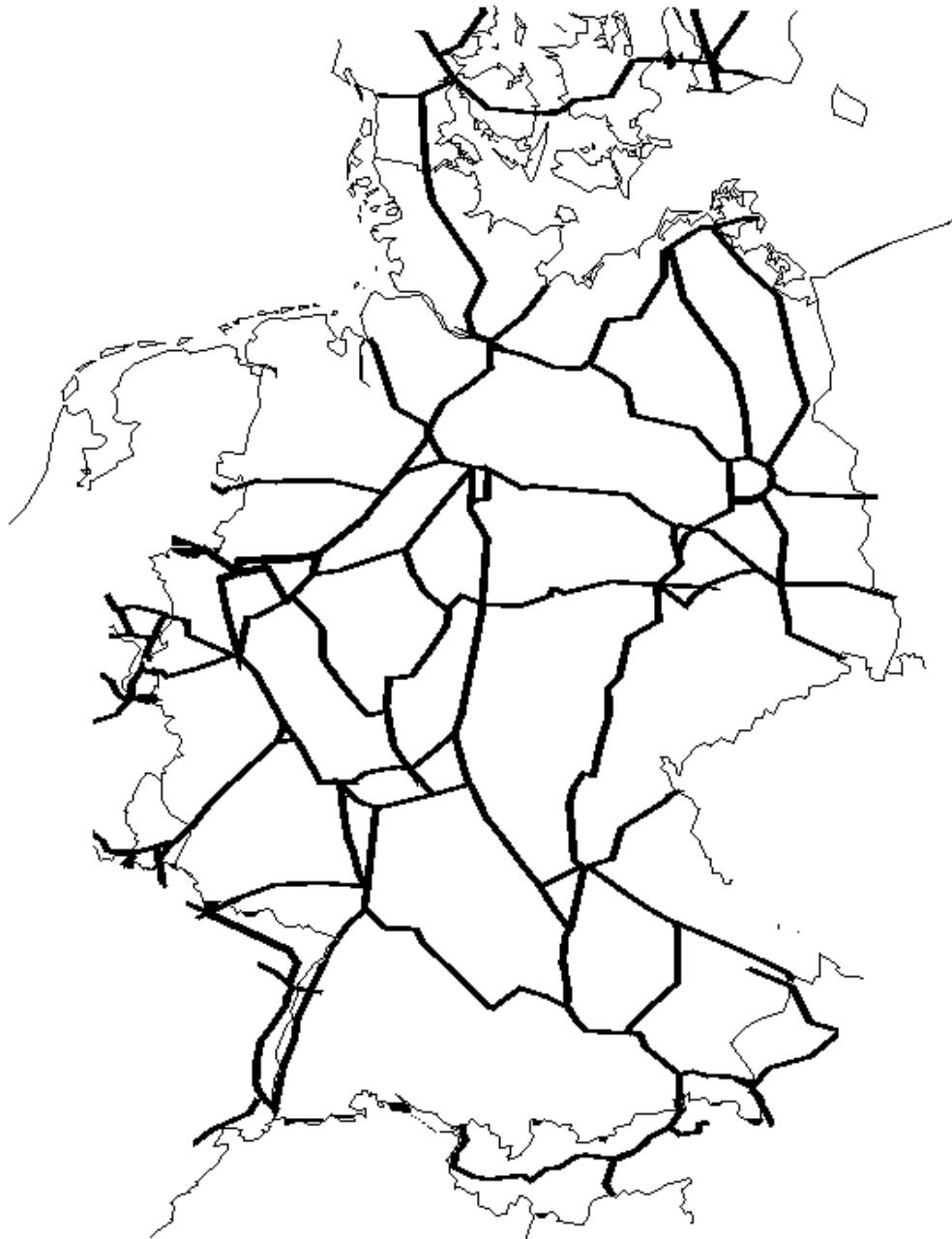


DANMARK





DEUTSCHLAND



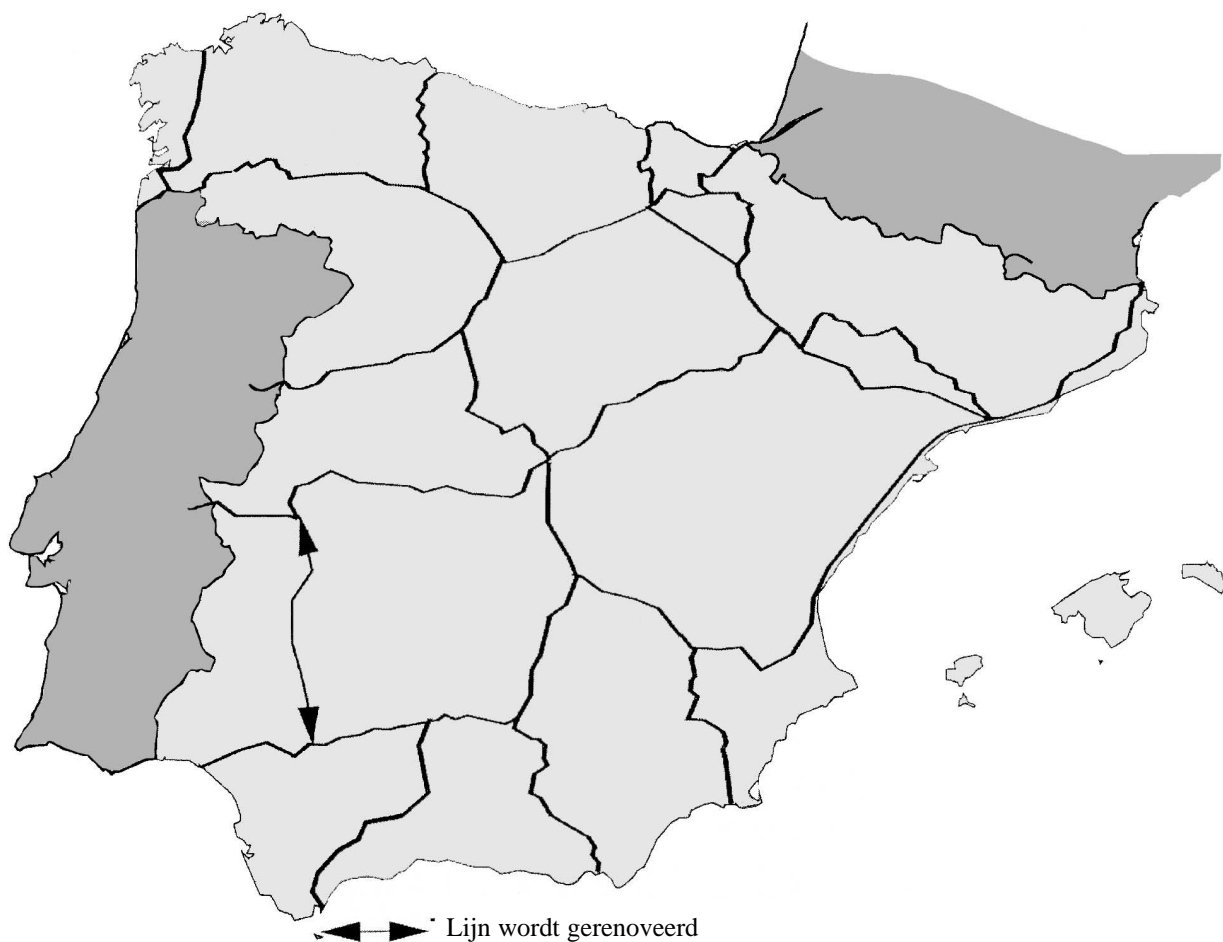


ΕΛΛΑΣ



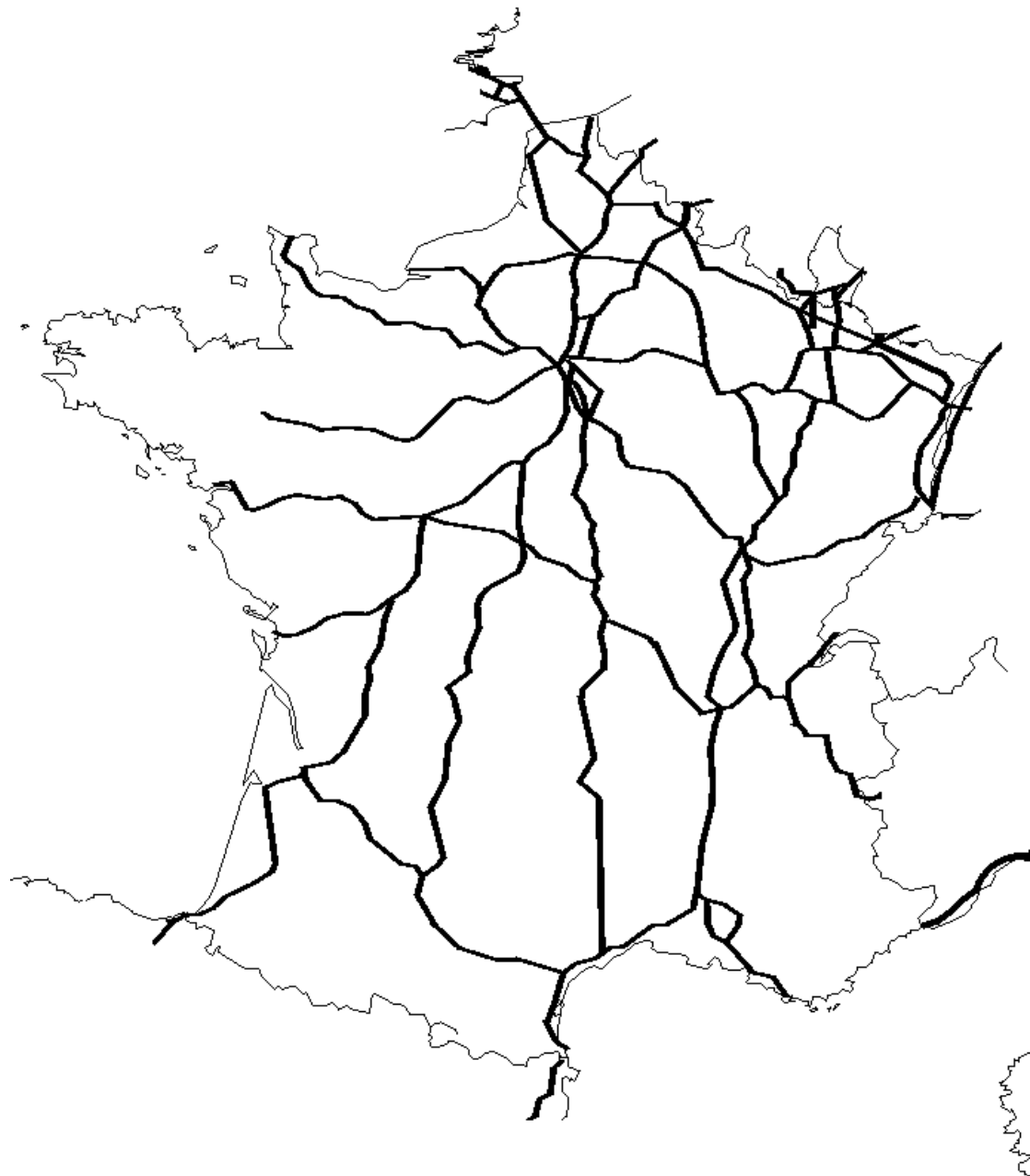


ESPAÑA





FRANCE





IRELAND



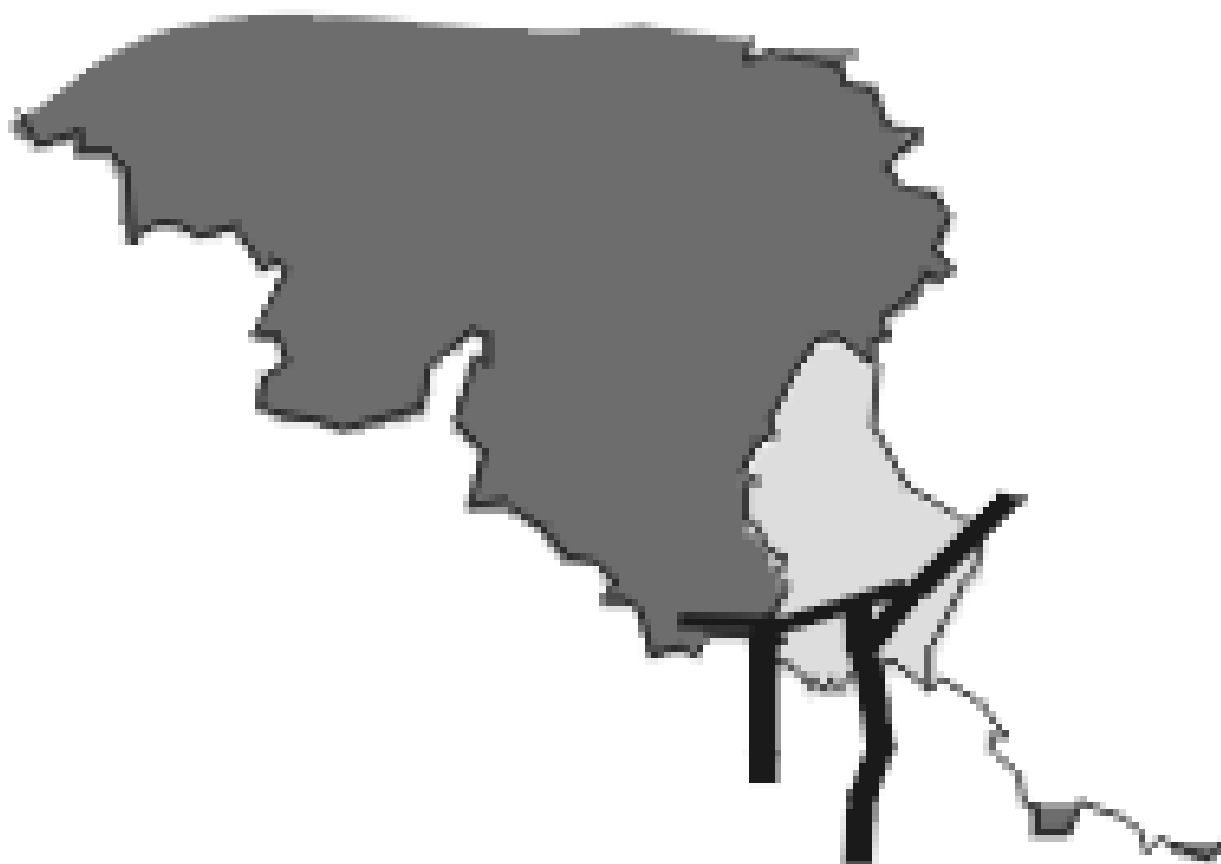


ITALIA



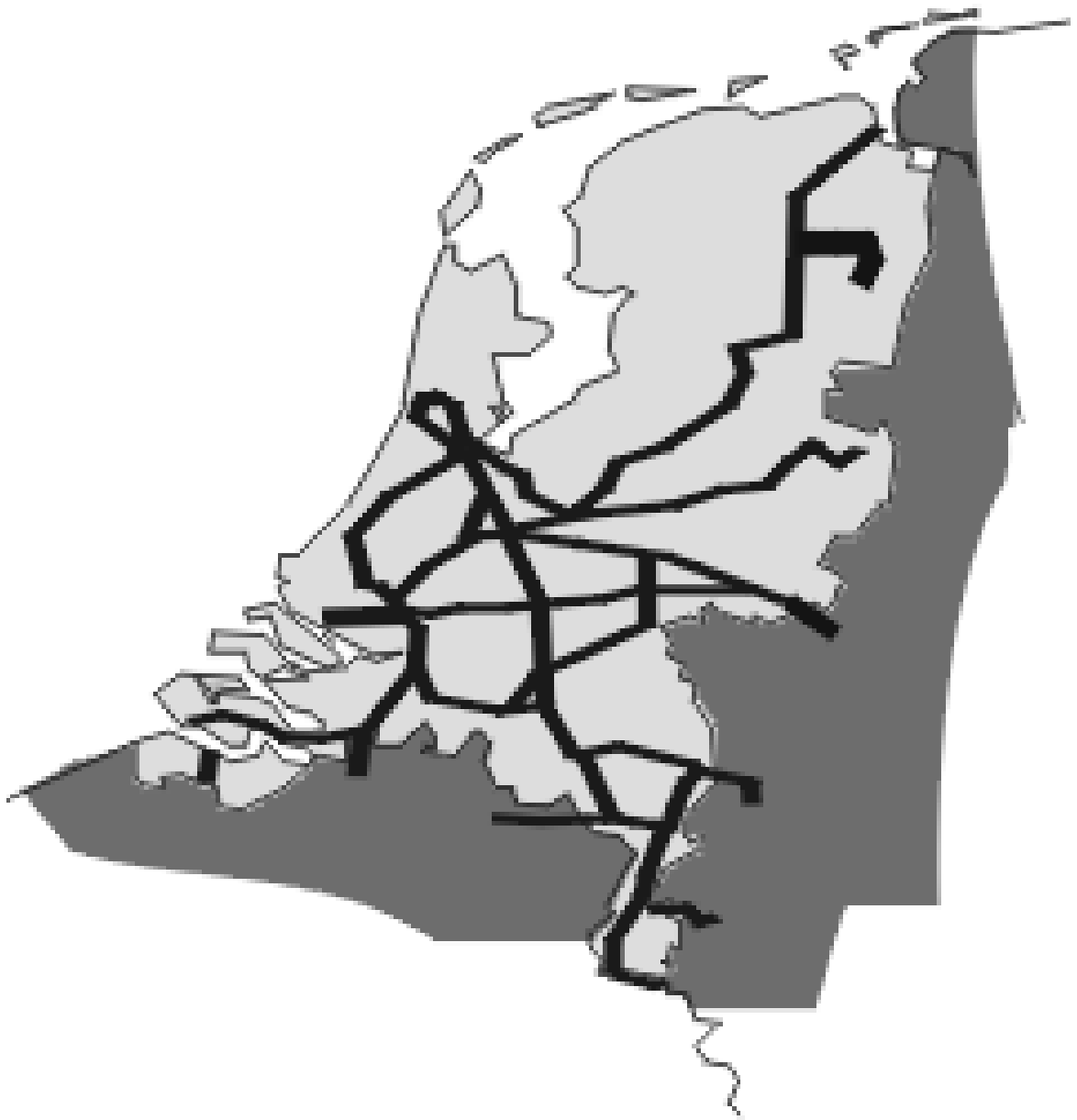


LUXEMBOURG



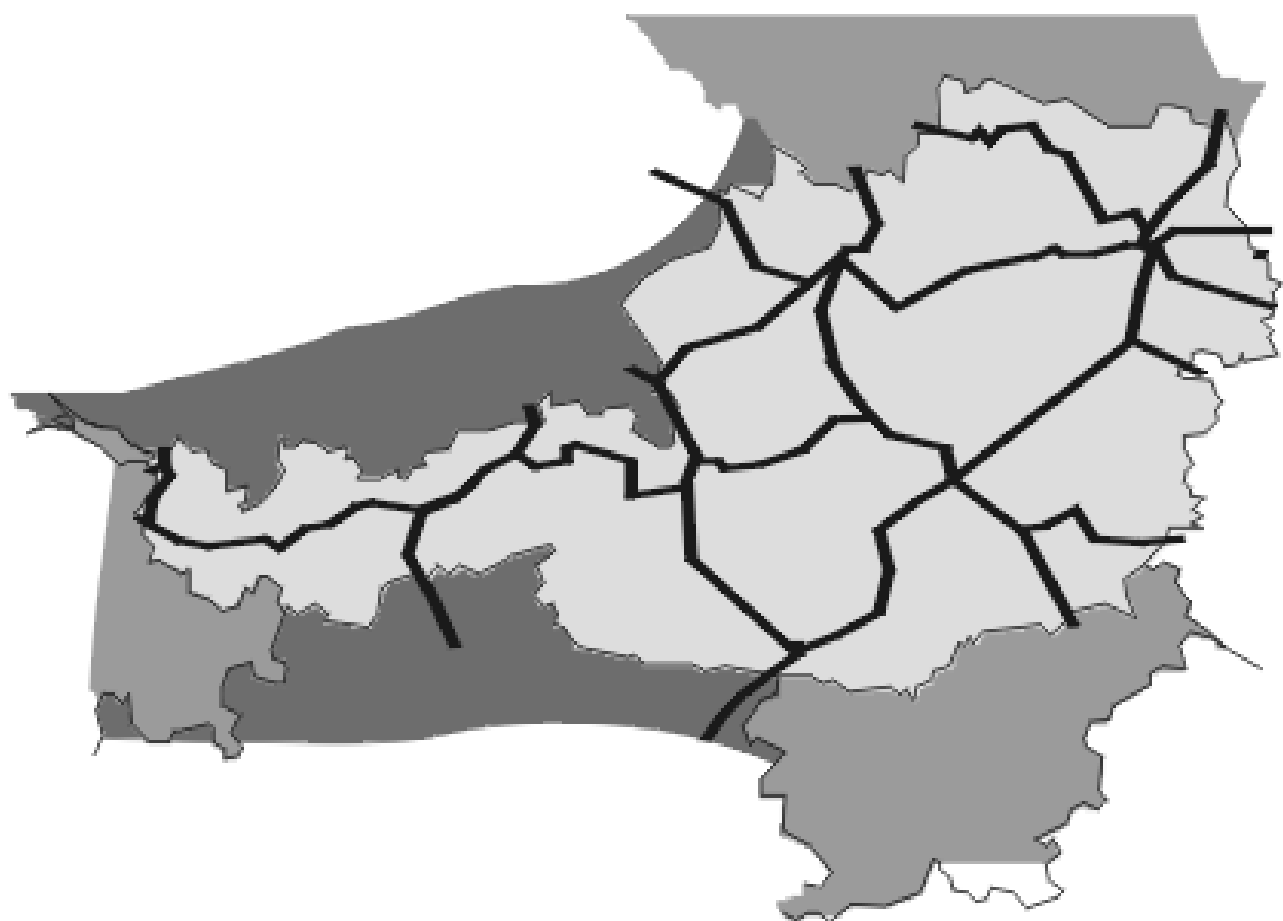


NEDERLAND



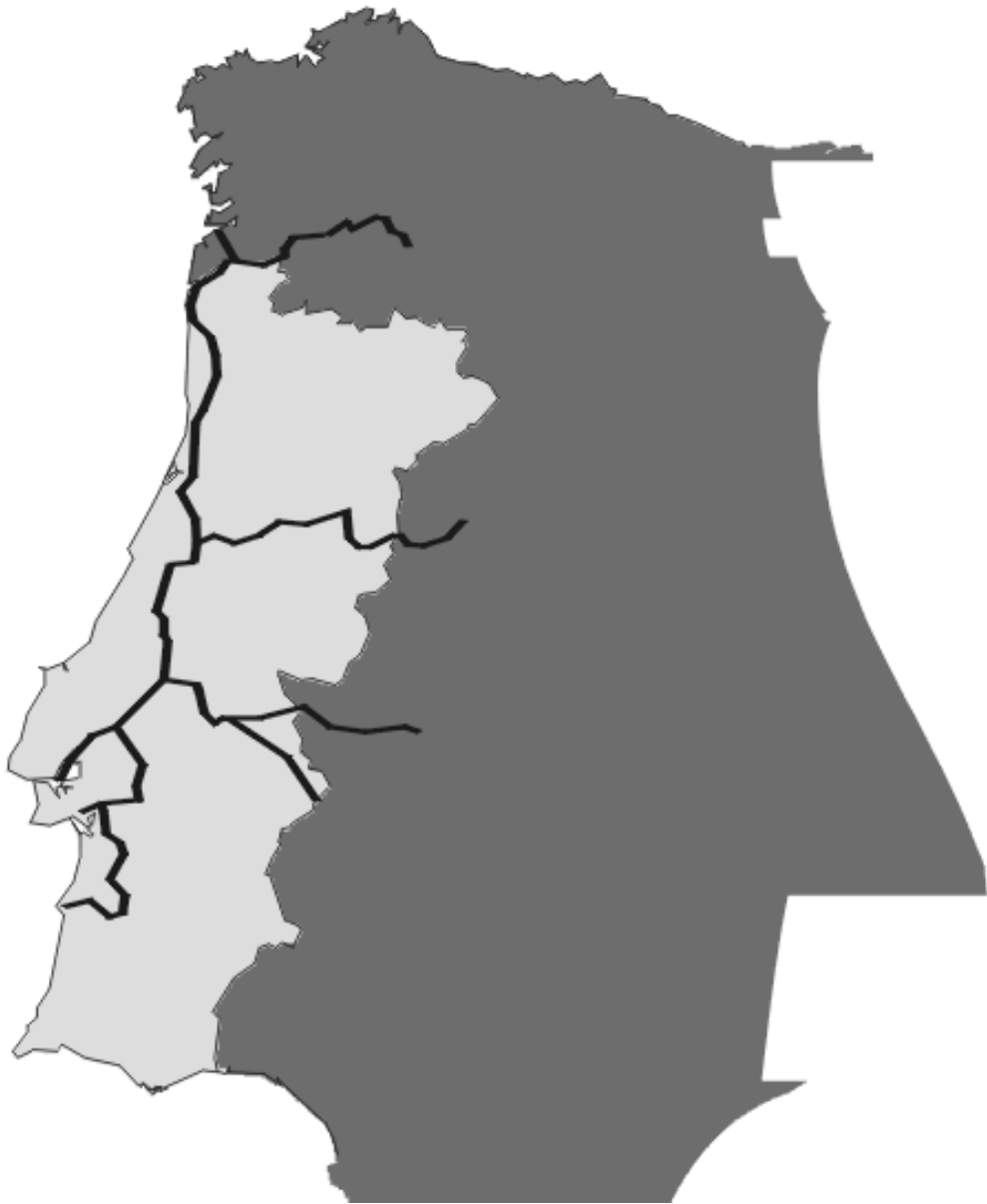


ÖSTERREICH



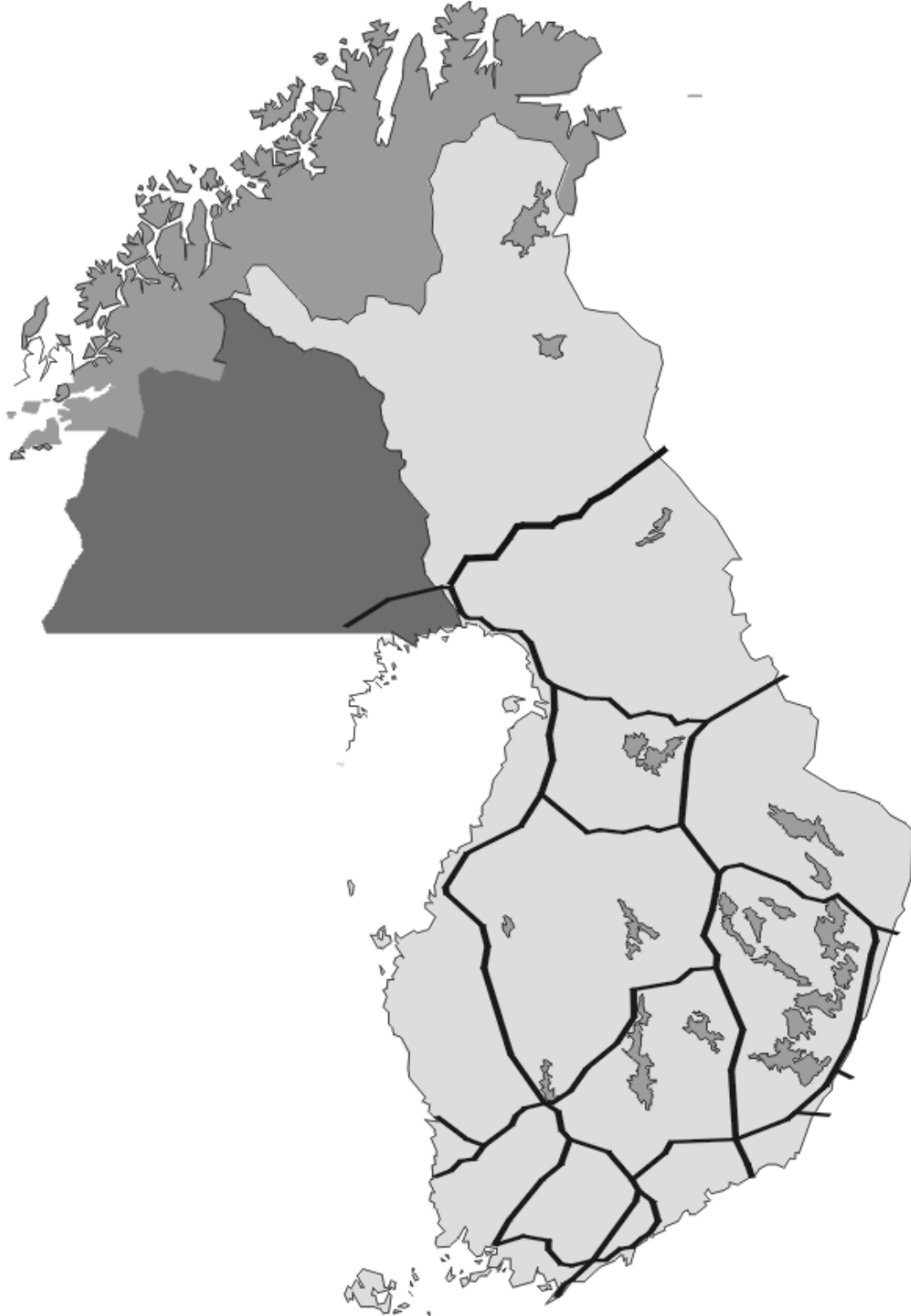


PORTUGAL



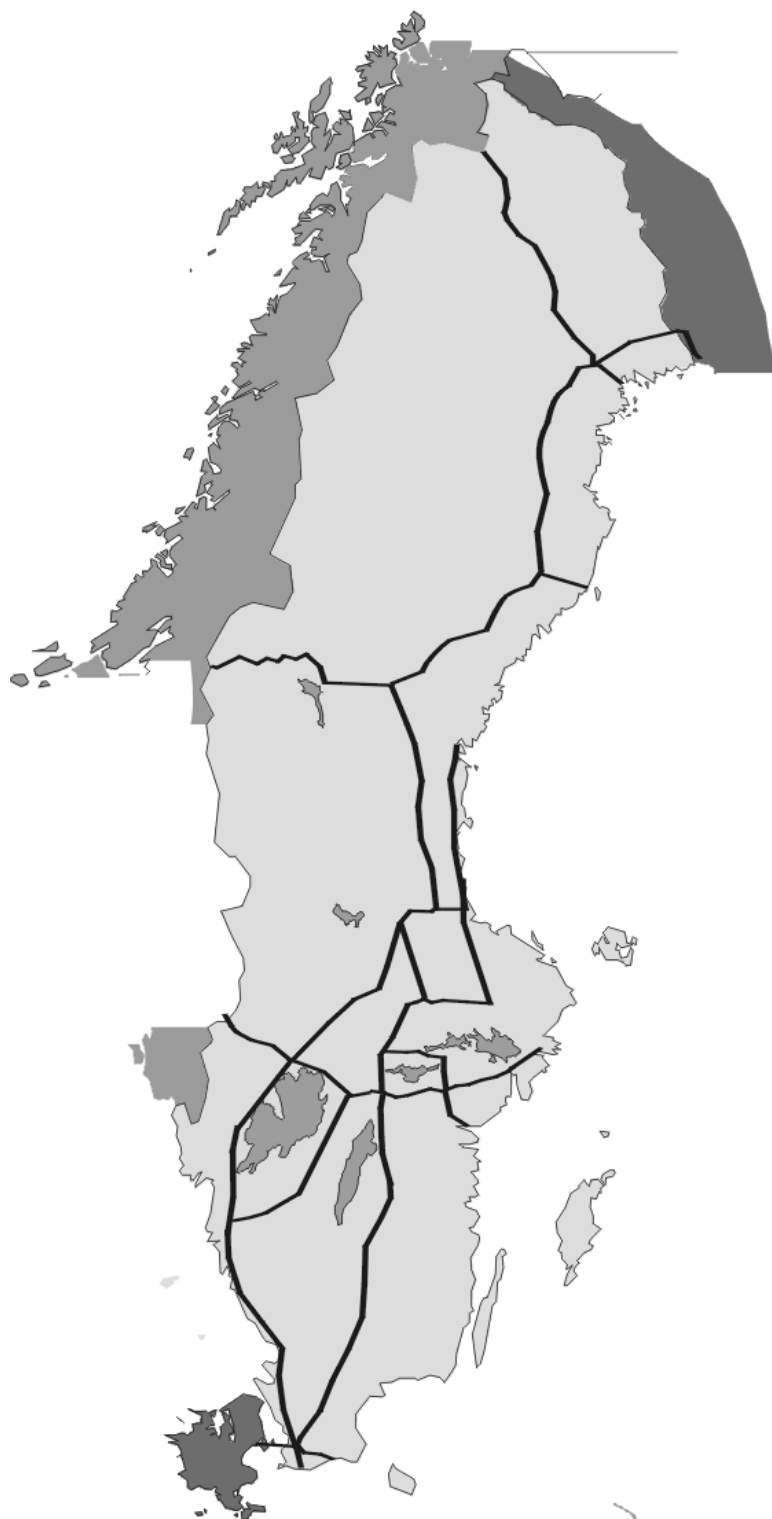


SUOMI/FINLAND



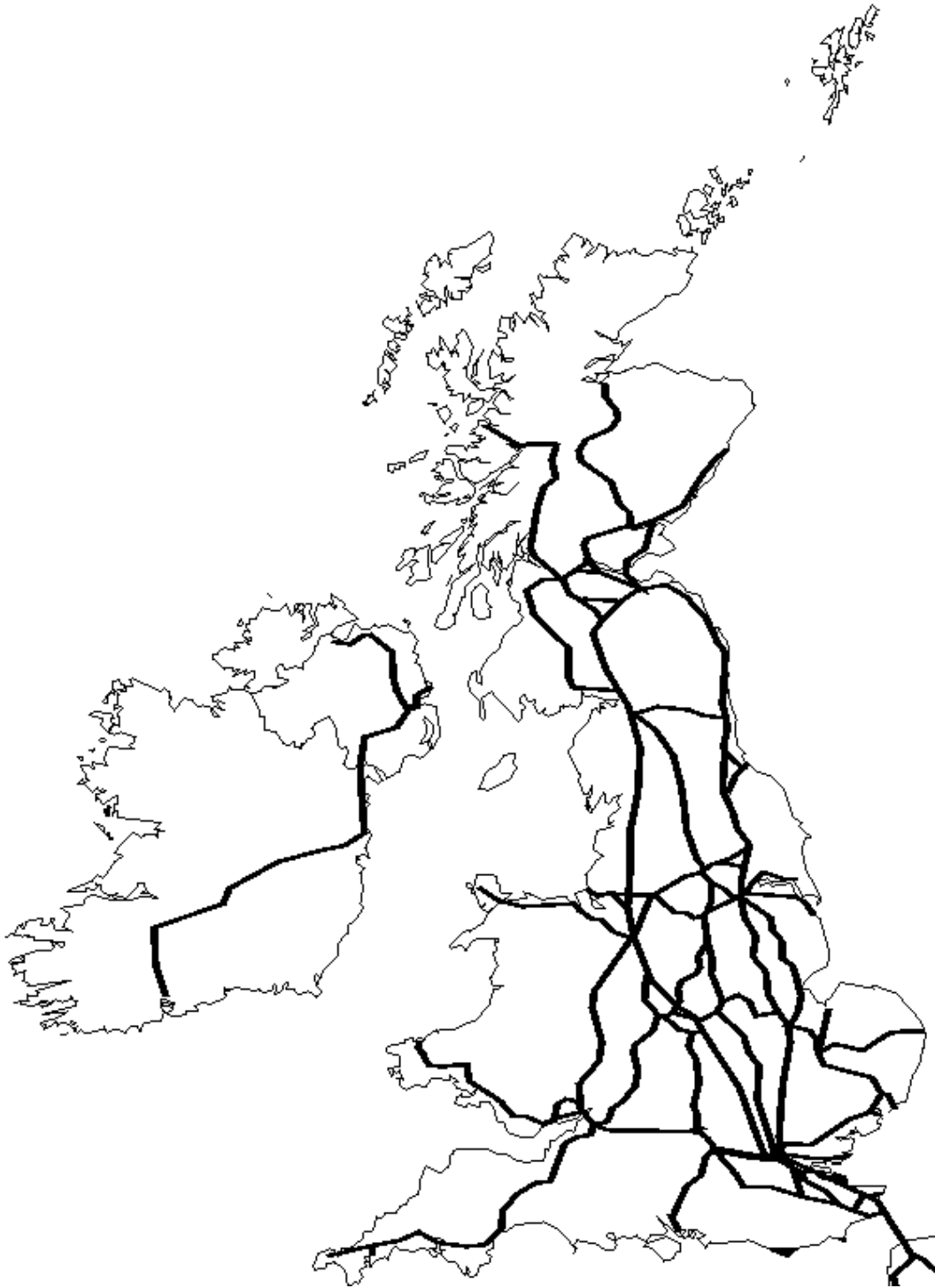


SVERIGE





UNITED KINGDOM



BIJLAGE II

Lijst van essentiële taken als bedoeld in artikel 6, lid 3:

- voorbereiding en besluitvorming inzake het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen, waaronder het verlenen van afzonderlijke vergunningen;
 - besluitvorming inzake infrastructuurcapaciteitstoewijzing, waaronder zowel de omschrijving als de beoordeling van de beschikbaarheid en de infrastructuurcapaciteitstoewijzing voor afzonderlijke spoorwegtrajecten;
 - besluitvorming inzake de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur;
 - toezicht op de naleving van de verplichting tot verlening van bepaalde openbare diensten.
-