

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

DIRECTIVE DU CONSEIL
du 29 juillet 1991
relative au développement de chemins de fer communautaires
 (91/440/CEE)

(JO L 237 du 24.8.1991, p. 25)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001	L 75	1	15.3.2001
► <u>M2</u>	Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004	L 220	58	21.6.2004

Modifiée par:

► <u>A1</u>	Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------

Rectifiée par:

► **C1** Rectificatif, JO L 271 du 27.9.1991, p. 70 (91/440/CEE)



DIRECTIVE DU CONSEIL
du 29 juillet 1991
relative au développement de chemins de fer communautaires
 (91/440/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant qu'une plus grande intégration du secteur communautaire des transports est un élément essentiel du marché intérieur et que les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports dans la Communauté;

considérant qu'il importe d'améliorer l'efficacité du réseau des chemins de fer afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer;

considérant que, pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres doivent garantir aux entreprises ferroviaires un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché;

considérant que le développement futur et une exploitation efficace du réseau ferroviaire peuvent être facilités par une séparation entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure; que, dans ces conditions, il est nécessaire que ces deux activités aient obligatoirement des comptes distincts et puissent être gérées séparément;

considérant que, pour stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport en vue de l'amélioration du confort et des services rendus aux usagers, il convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée;

considérant que, en l'absence de règles communes concernant la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres doivent, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, définir les modalités régissant les paiements des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectués par les entreprises ferroviaires et par les regroupements de ces entreprises; que ces redevances doivent satisfaire au principe de non-discrimination entre entreprises ferroviaires;

considérant que les États membres doivent veiller en particulier à ce que les entreprises ferroviaires publiques existantes jouissent d'une structure financière saine, tout en prenant soin que toute réorganisation financière qui pourrait être nécessaire soit réalisée en conformité avec les dispositions pertinentes du traité;

considérant que, en vue de faciliter le transport entre États membres, les entreprises ferroviaires doivent être libres de constituer des regroupements avec des entreprises ferroviaires établies dans d'autres États membres;

considérant que ces regroupements internationaux doivent se voir accorder des droits d'accès et de transit en ce qui concerne l'infrastructure des États membres où sont établies les entreprises qui les

⁽¹⁾ JO n° C 34 du 14. 2. 1990, p. 8 et
 JO n° C 87 du 4. 4. 1991, p. 7.

⁽²⁾ JO n° C 19 du 28. 1. 1991, p. 254.

⁽³⁾ JO n° C 225 du 10. 9. 1990, p. 27.

▼B

constituent, de même que des droits de transit dans les autres États membres lorsque le service international concerné l'exige;

considérant que, en vue de promouvoir les transports combinés, il importe d'accorder l'accès à l'infrastructure ferroviaire des autres États membres aux entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises;

considérant qu'il est nécessaire d'instituer un comité consultatif chargé d'assister la Commission et de suivre l'application de la présente directive;

considérant que, en conséquence, il convient d'abroger la décision 75/327/CEE du Conseil, du 20 mai 1975, relative à l'assainissement de la situation des entreprises de chemin de fer et à l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre ces entreprises et les États ⁽¹⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

SECTION I

▼M1**Champ d'application et définitions****▼B***Article 2*

1. La présente directive s'applique à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre.

2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive.

▼M1

3. Les entreprises dont les opérations ferroviaires sont limitées à la seule fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont exclues du champ d'application de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'article 6, paragraphe 1, et les articles 10 et 10 *bis*.

▼B*Article 3*

Aux fins de la présente directive on entend par:

▼M1

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

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

▼B

— «infrastructure ferroviaire»: l'ensemble des éléments visés à l'annexe I partie A du règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18

(1) JO n° L 152 du 12. 6. 1975, p. 3.

▼B

décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1108/70 ⁽¹⁾, à l'exception du dernier tiret qui, aux seules fins de la présente directive, se lit comme suit: «Bâtiments affectés au service des infrastructures»;

- «regroupement international»: toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre États membres;

▼M1

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

▼B

- «services urbains et suburbains»: les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- «services régionaux»: les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région.

SECTION II

▼M1**Indépendance de gestion***Article 4*

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer qu'en matière de direction, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent notamment d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.
2. Tout en respectant le cadre et les règles de tarification et de répartition spécifiques établies par les États membres, le gestionnaire de l'infrastructure est chargé de la direction, de la gestion et du contrôle interne.

▼B*Article 5*

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre aux entreprises ferroviaires d'ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requis.

Les entreprises ferroviaires doivent être gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, y compris en ce qui concerne les obligations de service public imposées par l'État à l'entreprise et les contrats de service public conclus par l'entreprise avec les autorités compétentes de l'État membre.

2. Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs programmes d'activité, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces programmes sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils doivent en outre prévoir les moyens permettant de réaliser ces objectifs.

⁽¹⁾ JO n° L 278 du 23. 12. 1970, p. 1; règlement modifié par le règlement (CEE) n° 2116/78 (JO n° L 246 du 8. 9. 1978, p. 7.).

▼B

3. Dans le cadre des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'État et compte tenu des plans ou contrats nationaux, éventuellement pluriannuels, y compris les plans d'investissement et de financement, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:

- de constituer avec une ou plusieurs autres entreprises ferroviaires un regroupement international;
- de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions de la section III;
- de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification sans préjudice du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾;
- de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
- de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
- de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

SECTION III

Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport**▼M1***Article 6*

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

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

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

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, qui sont énumérées à l'annexe II, sont confiées à des instances ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire. Quelles que soient les structures organisationnelles, cet objectif doit être atteint d'une manière probante.

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

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

⁽¹⁾ JO n° L 156 du 28. 6. 1969, p. 1; règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO n° L 169 du 29. 6. 1991, p. 1.).

▼ **M1***Article 7*

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

▼ **M2**▼ **M1**

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

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

▼ **B***Article 8*

Le gestionnaire de l'infrastructure applique une redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont il assure la gestion à payer par les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qui empruntent cette infrastructure. Après consultation de ce gestionnaire, les États membres définissent les modalités de fixation de cette redevance.

La redevance d'utilisation, qui est calculée de manière à éviter toute discrimination entre entreprises ferroviaires, peut notamment tenir compte du kilométrage, de la composition du train ainsi que de toute contrainte particulière due à des facteurs tels que la vitesse, la charge de l'essieu et le niveau ou la période d'utilisation de l'infrastructure.

SECTION IV

Assainissement financier*Article 9*

1. Les États membres mettent en place, conjointement avec les entreprises ferroviaires publiques existantes, des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement de ces entreprises jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

2. À cette fin, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés, jusqu'à extinction, tous les emprunts de l'entreprise contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

▼ **M1**

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

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

▼ M1

être transférées aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

▼ B

SECTION V

Accès à l'infrastructure ferroviaire

▼ M1*Article 10*

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

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

▼ M2

3. Les entreprises ferroviaires relevant de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, au réseau transeuropéen de fret ferroviaire défini à l'article 10 *bis* et à l'annexe I et, le 1^{er} janvier 2006 au plus tard, à l'ensemble du réseau ferroviaire, aux fins de l'exploitation des services de fret international.

En outre, le 1^{er} janvier 2007 au plus tard, les entreprises ferroviaires relevant de l'article 2 se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, aux infrastructures de tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire.

▼ M1

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

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

▼ M2

5. Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut, en se fondant sur le droit public ou privé, les accords requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes, conformément aux dispositions de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽¹⁾.

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

⁽¹⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30).

▼ M1

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

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

▼ M2

8. Le 1^{er} janvier 2006 au plus tard, la Commission transmet au Parlement européen, au Comité économique et social européen, au Comité des régions et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.

Ce rapport porte sur:

- la mise en œuvre de la présente directive dans les États membres et les travaux effectivement réalisés par les différentes instances concernées,
- l'évolution du marché, en particulier les tendances du trafic international, les activités menées par tous les acteurs sur le marché, y compris les nouveaux arrivants, et leur part de marché,
- les incidences sur le secteur des transports en général, notamment en ce qui concerne le transfert vers d'autres modes de transport,
- les incidences sur le niveau de sécurité dans chaque État membre,
- les conditions de travail dans le secteur pour chaque État membre.

Le cas échéant, le rapport est accompagné de propositions ou de recommandations appropriées concernant la poursuite de l'action communautaire en matière de développement du marché des transports ferroviaires et du cadre juridique le régissant.

▼ M1*Article 10 bis*

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

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

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

▼ **M1**

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

SECTION V *bis***Missions de contrôle de la Commission***Article 10 ter*

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

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

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

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

- a) l'évolution du marché intérieur dans les services ferroviaires;
- b) les conditions-cadres;

▼ **M2**

c) l'état du réseau ferroviaire européen;

▼ **M1**

- d) l'utilisation des droits d'accès;
- e) les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires;
- f) les insuffisances des infrastructures;
- g) la nécessité d'une législation.

▼ **B**

SECTION VI

Dispositions finales▼ **M1***Article 11*

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

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

Article 11 bis

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

▼ M1

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

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

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

▼ B*Article 12*

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive 90/531/CEE du Conseil, du 17 septembre 1990, relative aux procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications ⁽¹⁾.

Article 13

La décision 75/327/CEE est abrogée avec effet au 1^{er} janvier 1993.

Les références faites à la décision abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

▼ M2▼ M1*Article 14 bis*

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

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

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

2. Toutefois, si:

- a) plus d'une entreprise ferroviaire titulaire d'une licence conformément à l'article 4 de la directive du Conseil 95/18/CE, ou, dans le cas de l'Irlande et de l'Irlande du Nord, une entreprise ferroviaire titulaire d'une telle licence hors du territoire, présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires concurrents en Irlande, en Irlande du Nord ou en Grèce ou à destination ou en provenance de ces pays, il sera décidé conformément à la procédure consultative prévue à l'article 11 *bis*, paragraphe 2, si la présente dérogation est toujours applicable, ou
- b) une entreprise ferroviaire exploitant des services ferroviaires en Irlande, en Irlande du Nord ou en Grèce présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires sur le territoire d'un autre État membre (situé en dehors de leur territoire, dans le cas de l'Irlande, ou du Royaume-Uni, pour ce qui est de l'Irlande du Nord, ou des deux) ou à destination ou en provenance de celui-ci, la dérogation visée au paragraphe 1 ne s'applique pas.

Dans un délai d'un an à compter de la réception de la décision visée au point a), adoptée conformément à la procédure consultative prévue à

⁽¹⁾ JO n° L 297 du 29. 10. 1990, p. 1.

▼ M1

l'article 11 *bis*, paragraphe 2, soit de la notification de la demande officielle visée au point b), le ou les États membres concernés (l'Irlande, le Royaume-Uni pour ce qui est de l'Irlande du Nord, ou la Grèce) mettent en place une législation visant à mettre en œuvre les articles visés au paragraphe 1.

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

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

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

▼ B*Article 15*

Les États membres prennent, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼ M1

ANNEXE I

PORTS

BELGIQUE/BELGIË

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

▼ A1

ČESKÁ REPUBLIKA

▼ M1

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

▼ A1

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

Kopli lõunasadam

Bekkeri sadam

Kunda sadam

▼ M1

ΕΛΛΑΣ

Αλεξανδρούπολις

Ελευσίνα

Πάτρα

Πειραιάς

Θεσσαλονίκη

Βόλος

ESPAÑA

Algeciras

Almería

Barcelona

Bilbao

Cartagena-Escombreras

Gijón

Huelva

Tarragona

Valencia

Vigo

FRANCE

Bayonne

Bordeaux

Boulogne

Calais

Cherbourg

Dunkerque

Fos-Marseille

La Rochelle

Le Havre

Nantes

Port-la-Nouvelle

Rouen

Sète

St-Nazaire

IRELAND

Cork

Dublin

ITALIA

Ancona

Bari

Brindisi

C. Vecchia

Genova

Gioia Tauro

La Spezia

Livorno

▼ M1

Napoli
Piombino
Ravenna
Salerno
Savona
Taranto
Trieste
Venezia

▼ A1

KYΠΡΟΣ

LATVIJA
Rīga
Ventspils
Liepāja

LIETUVA
Klaipėda

▼ M1

LUXEMBOURG

▼ A1

MAGYARORSZÁG

MALTA

▼ M1

NEDERLAND
Amsterdam Zeehaven
Delfzijl/Eemshaven
Vlissingen
Rotterdam Zeehaven
Terneuzen

ÖSTERREICH

▼ A1

POLSKA
Szczecin
Świnoujście
Gdańsk
Gdynia

▼ M1

PORTUGAL
Leixões
Lisboa
Setúbal
Sines

▼ A1

SLOVENIJA
Koper

▼ A1

SLOVENSKO

▼ M1

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

Stockholm

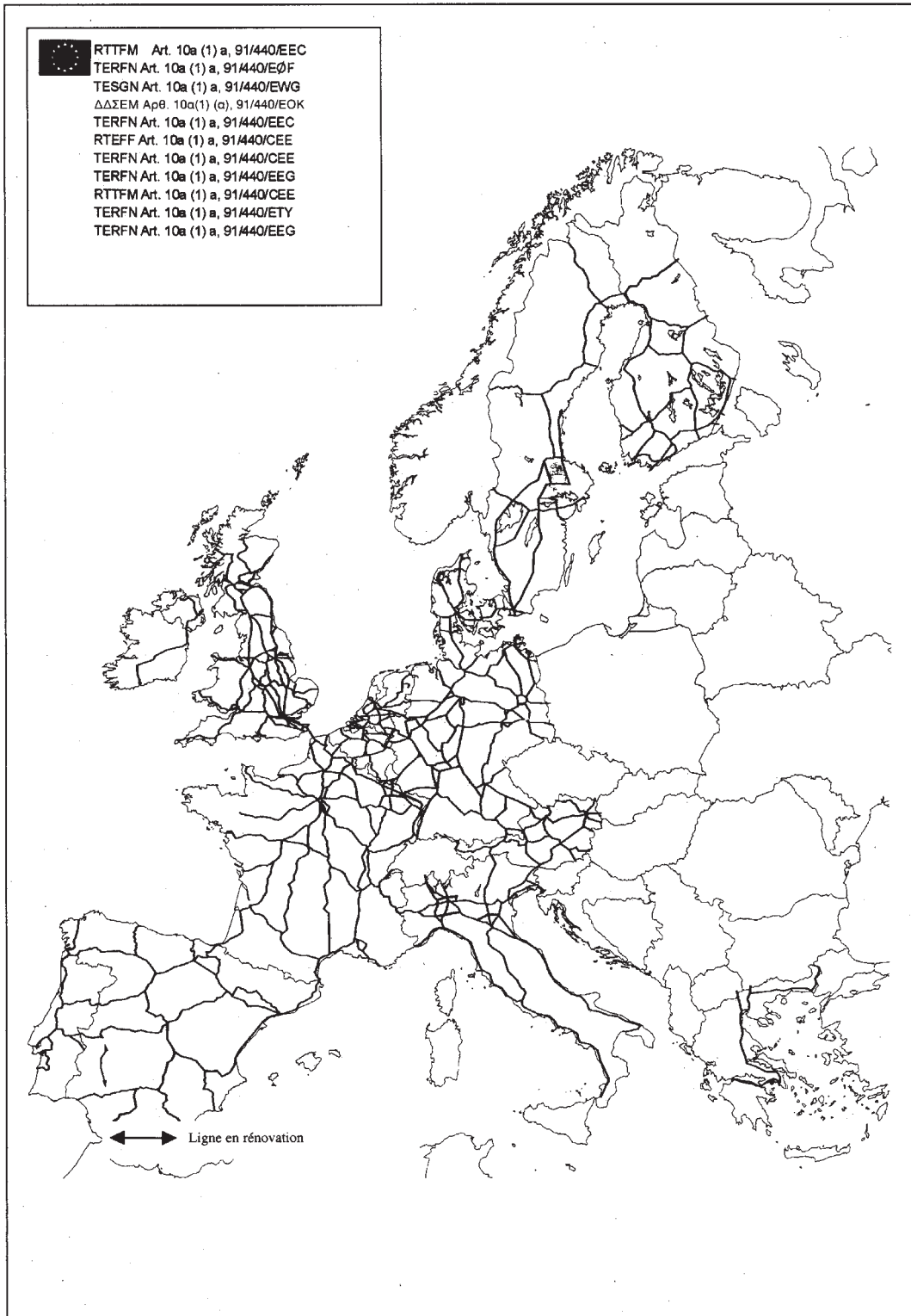
Trelleborg-Ystad

Umeå

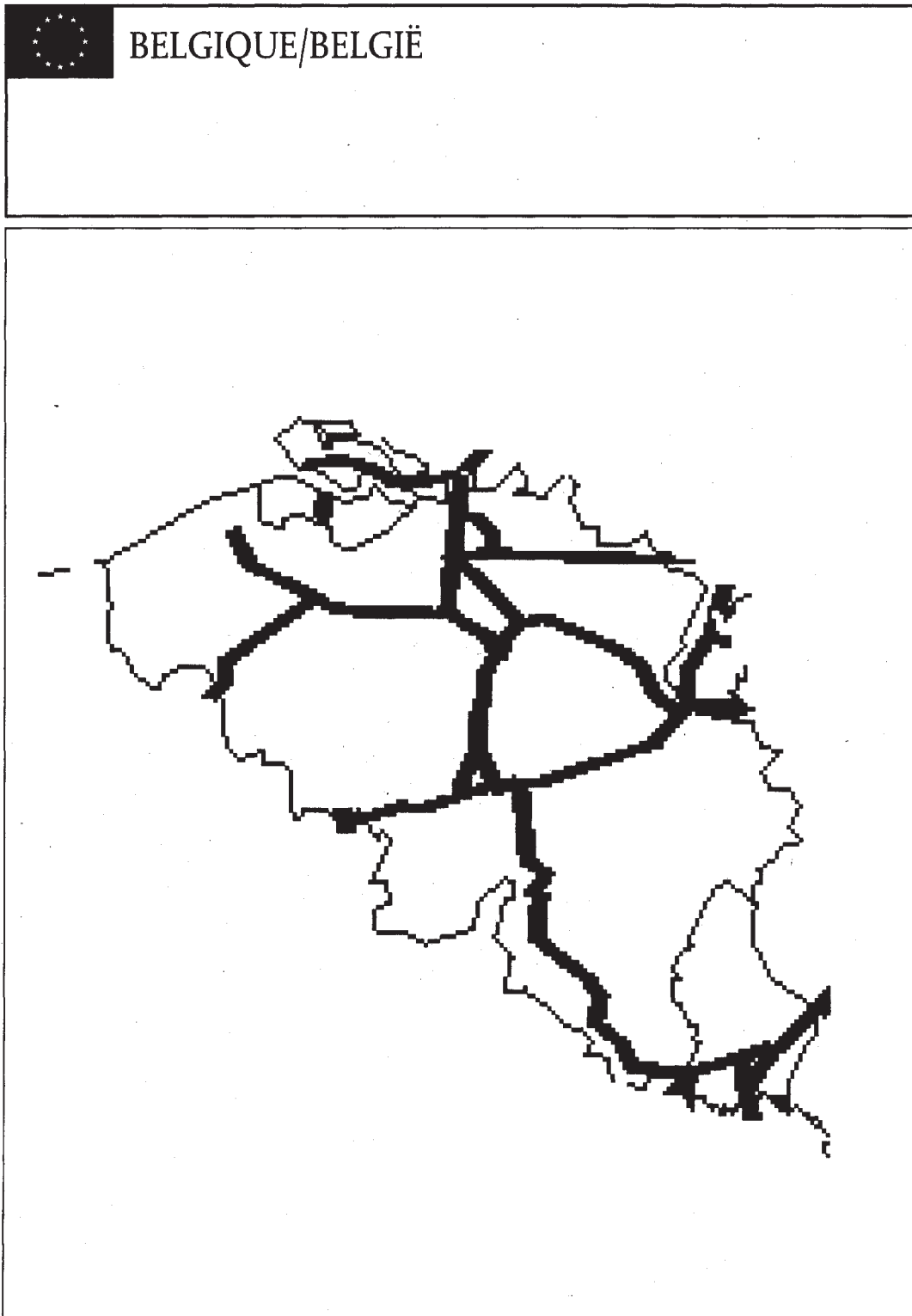
UNITED KINGDOM

Tous les ports reliés par le rail

▼M1



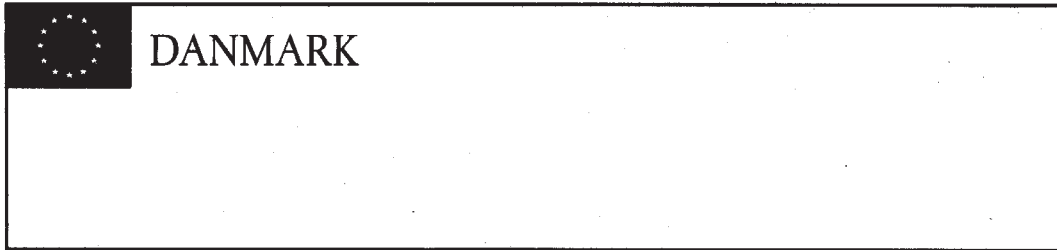
▼M1



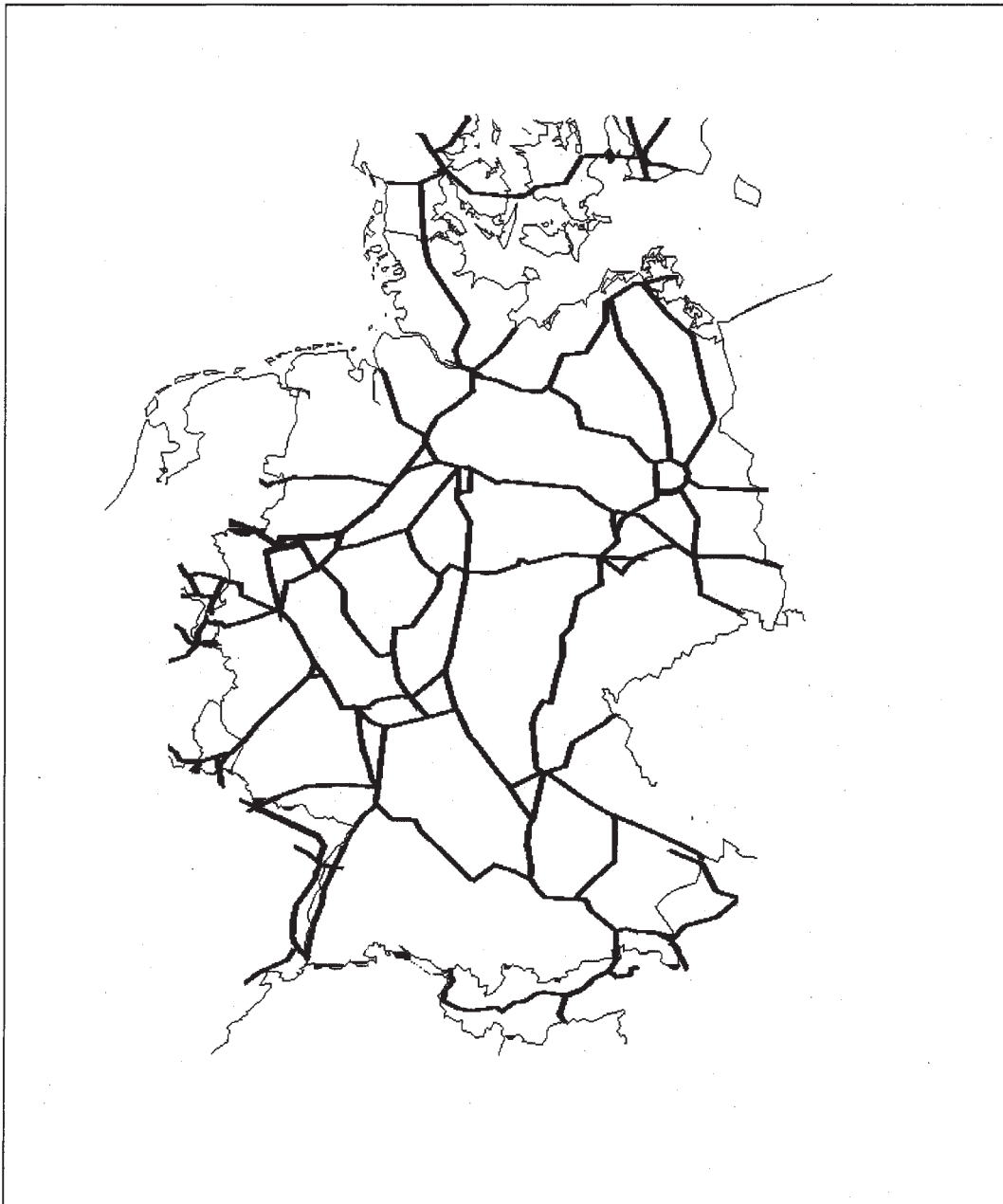
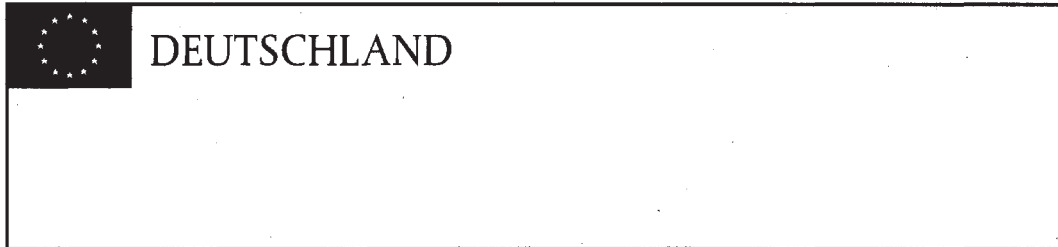
▼A1



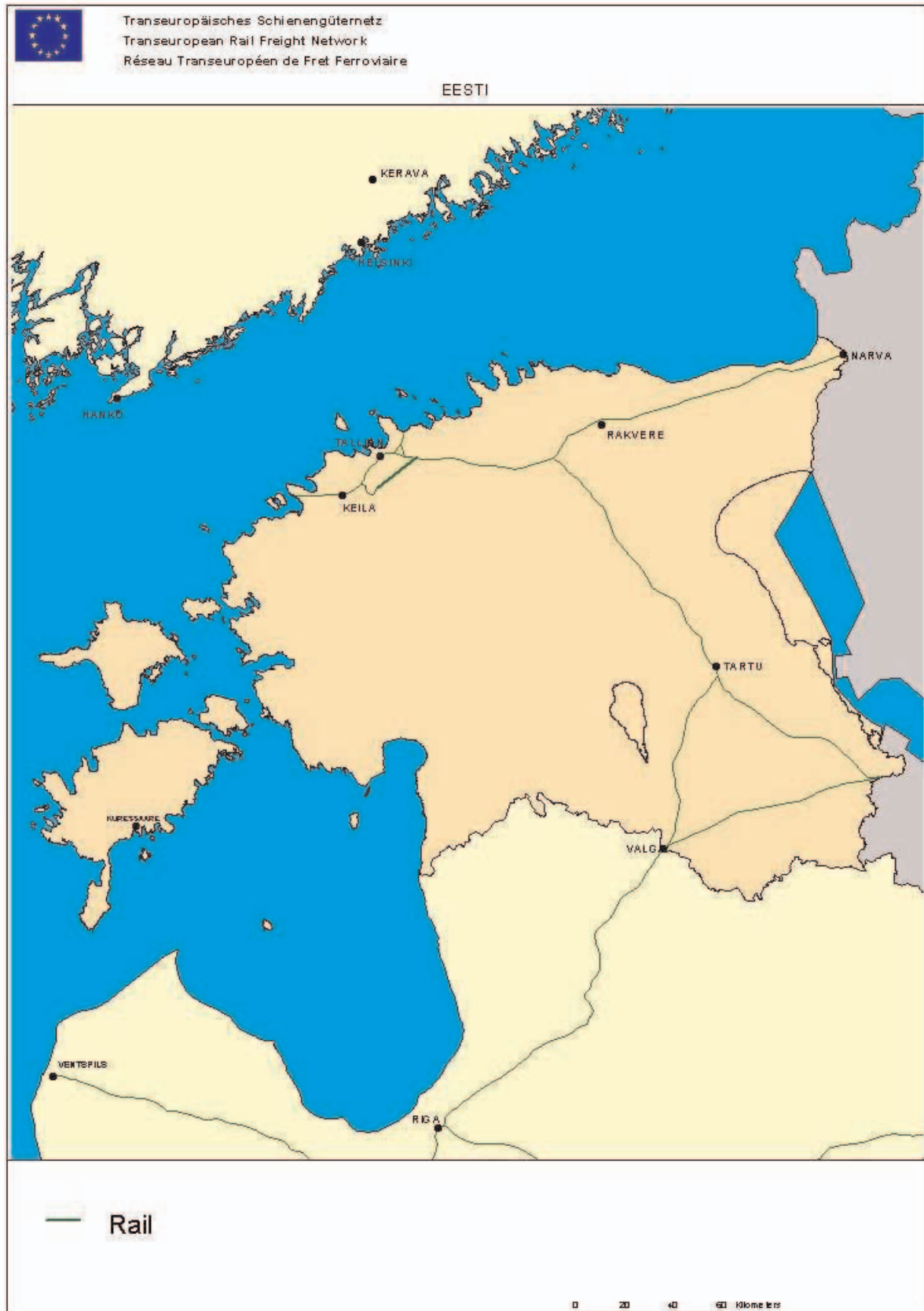
▼M1



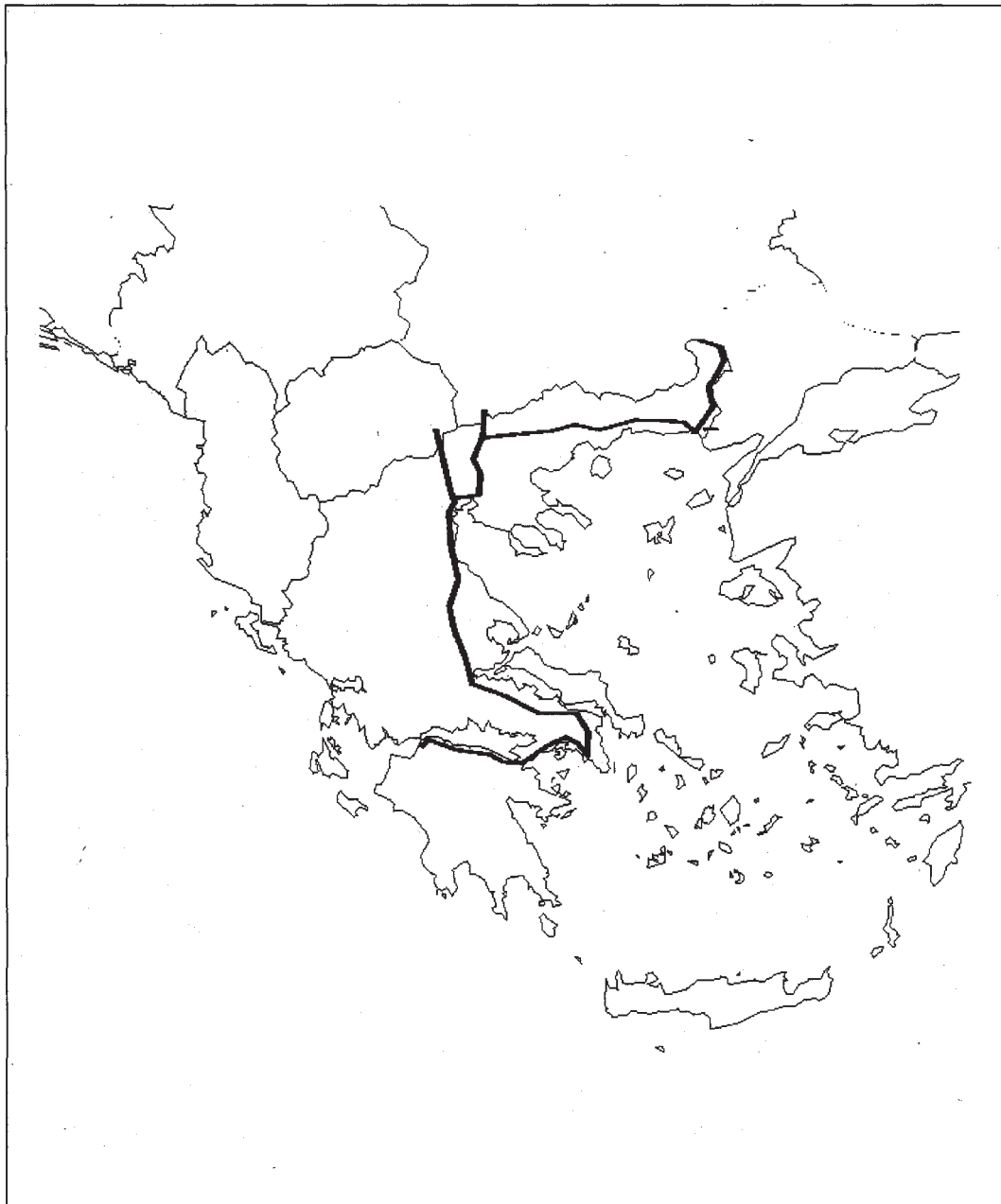
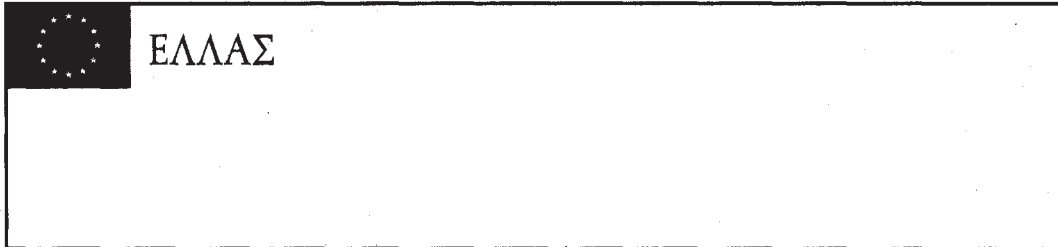
▼M1



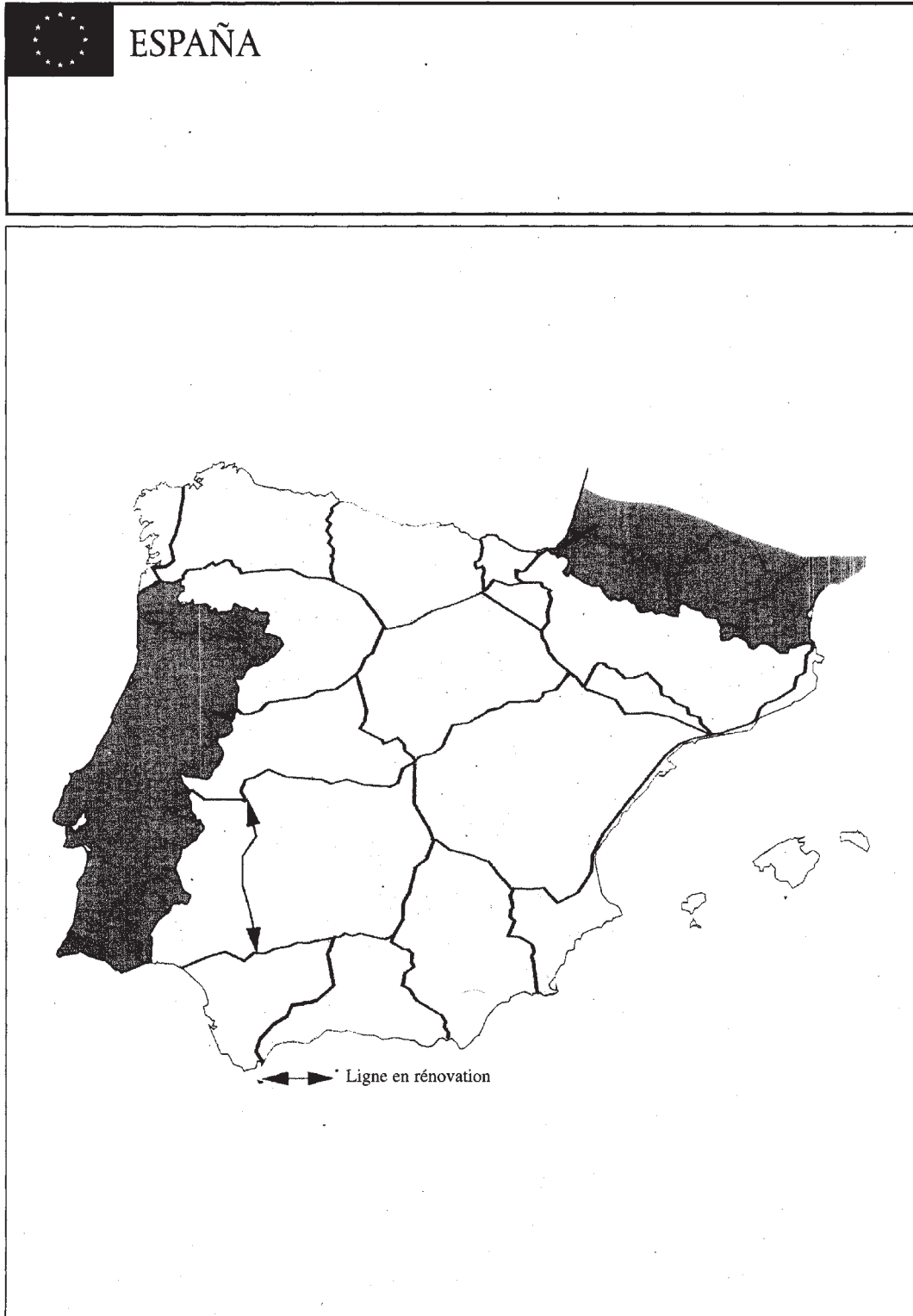
▼A1



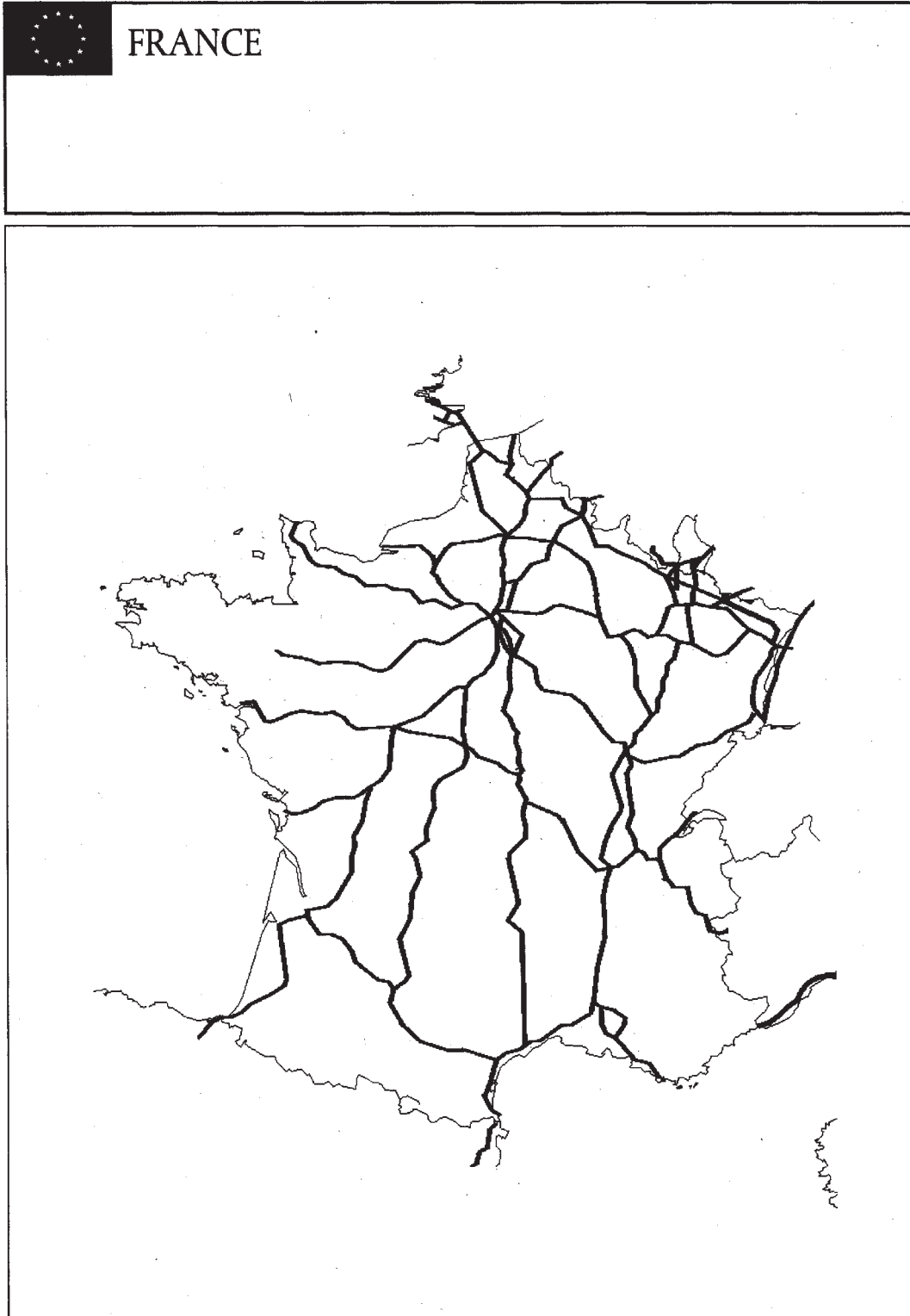
▼M1



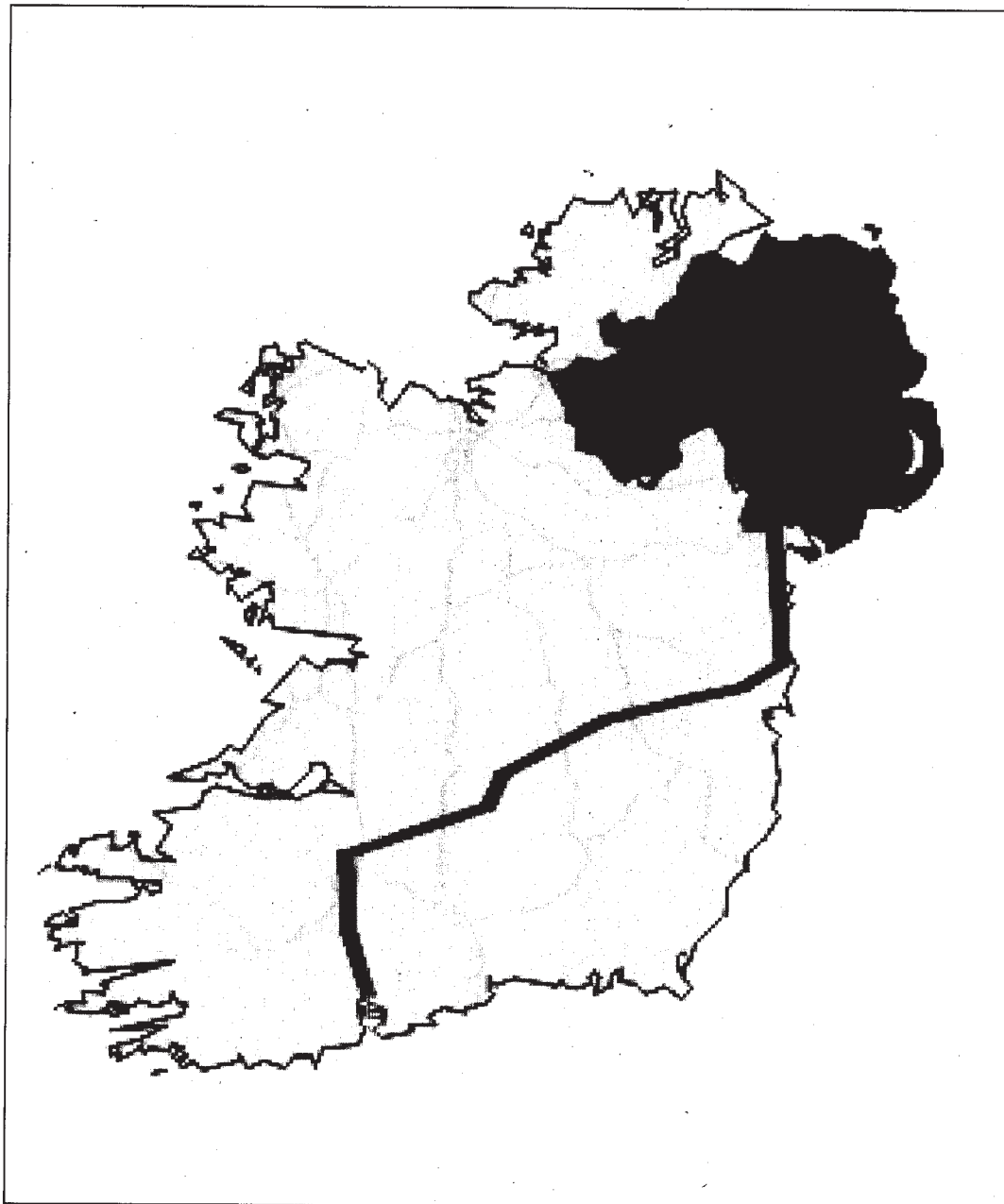
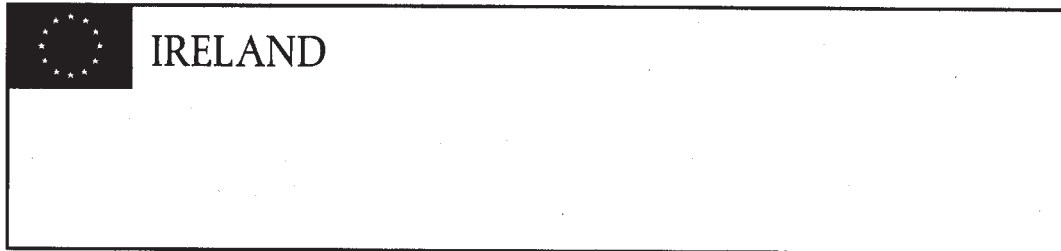
▼M1



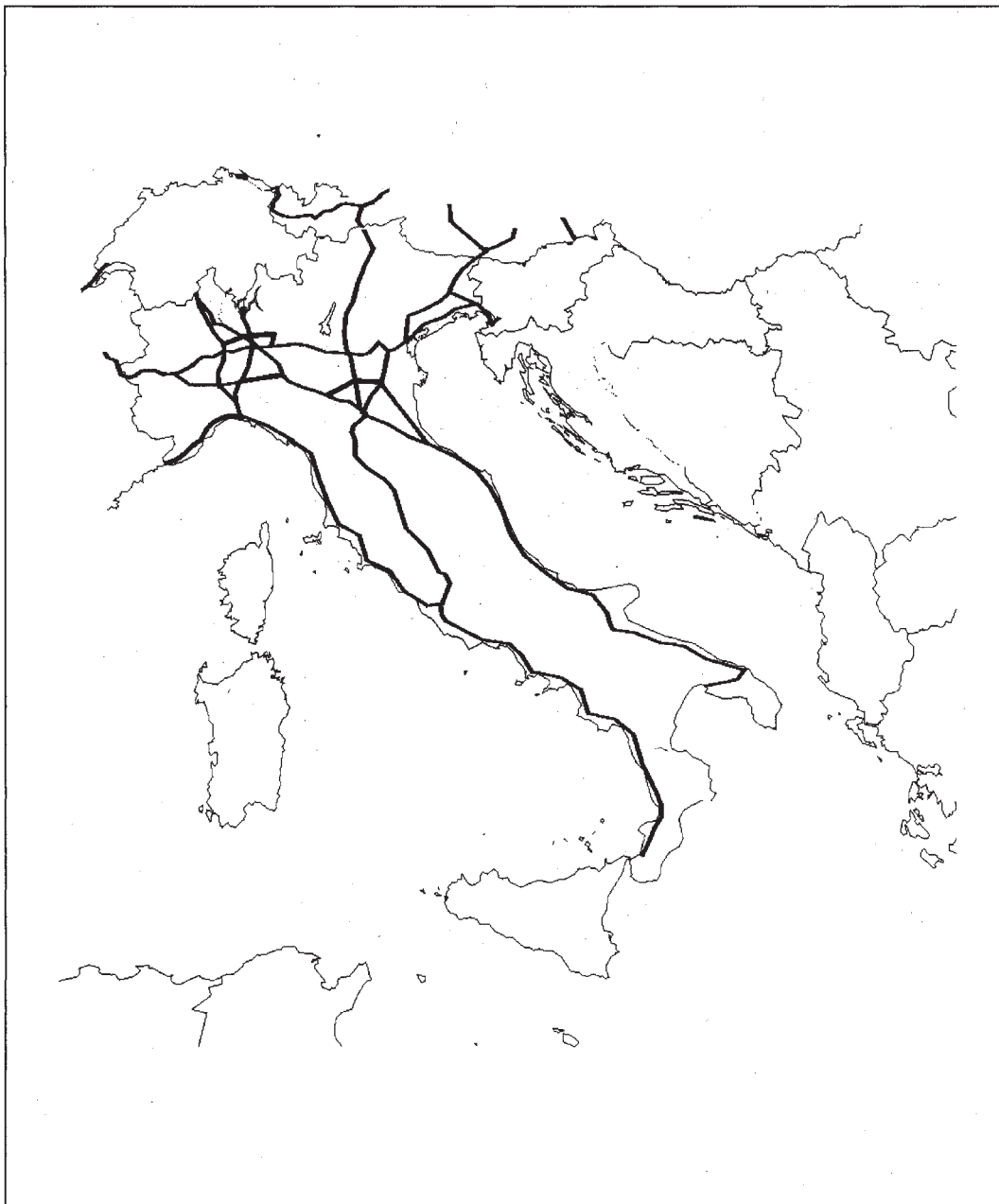
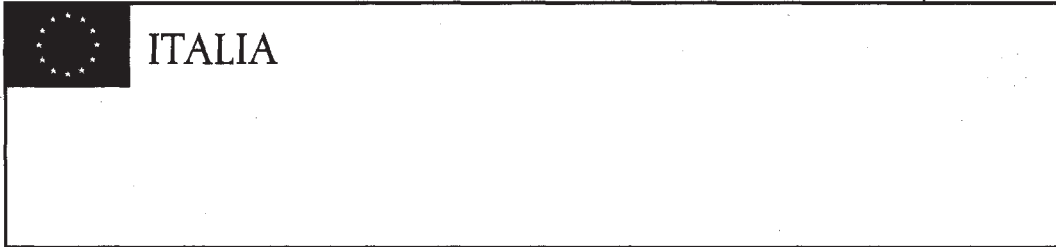
▼M1



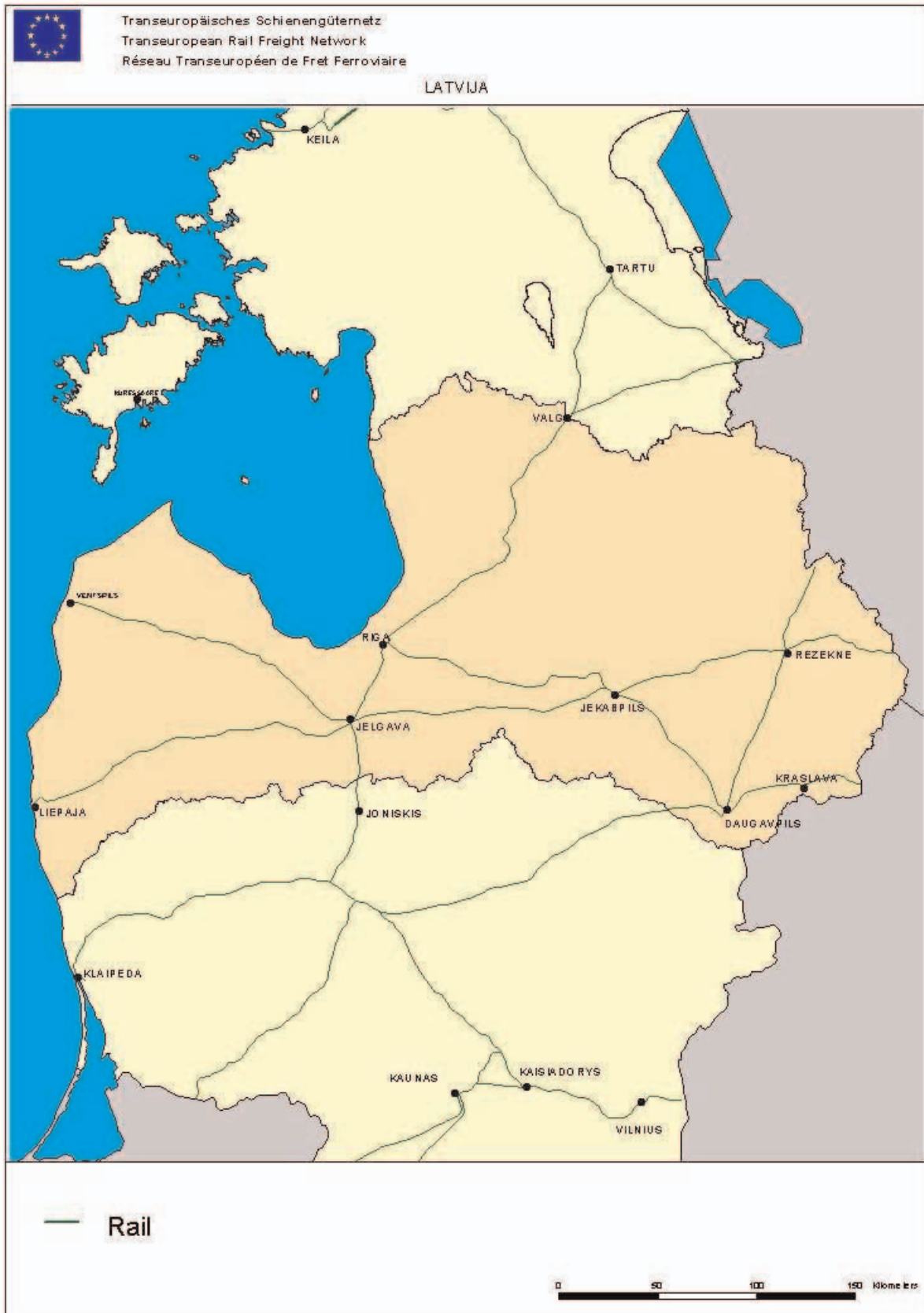
▼M1



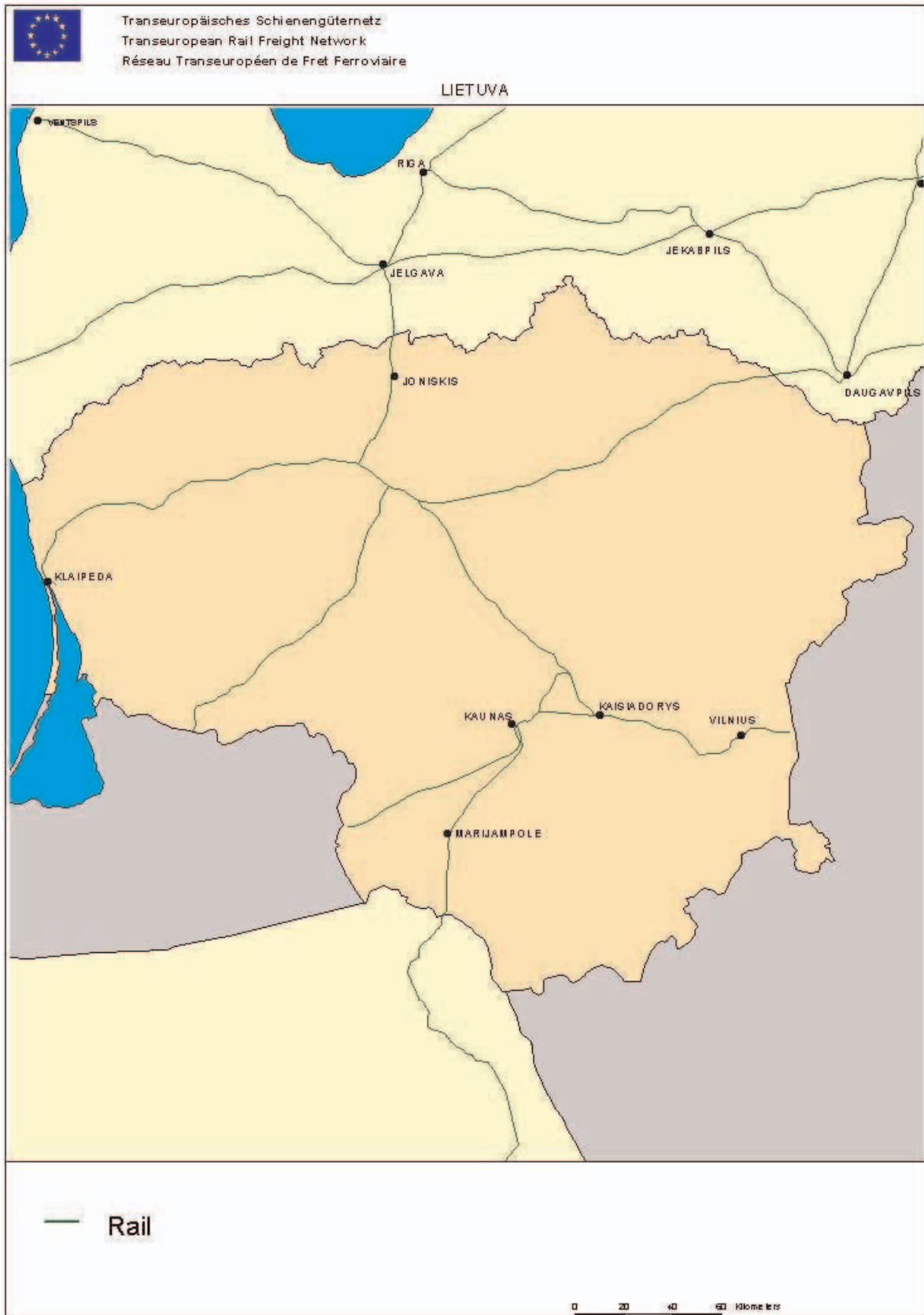
▼M1



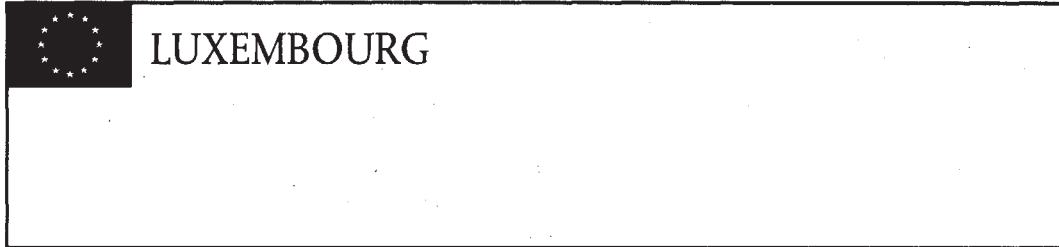
▼A1



▼A1

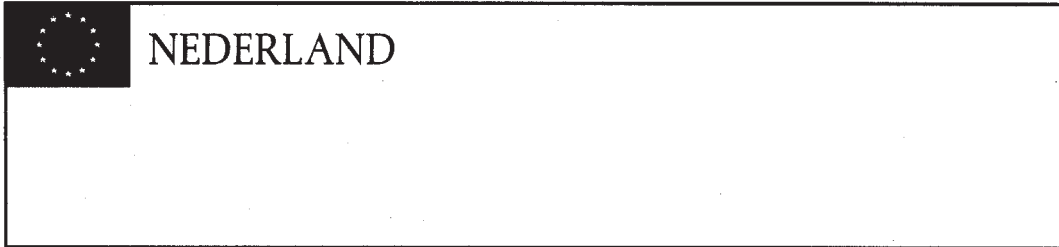


▼M1

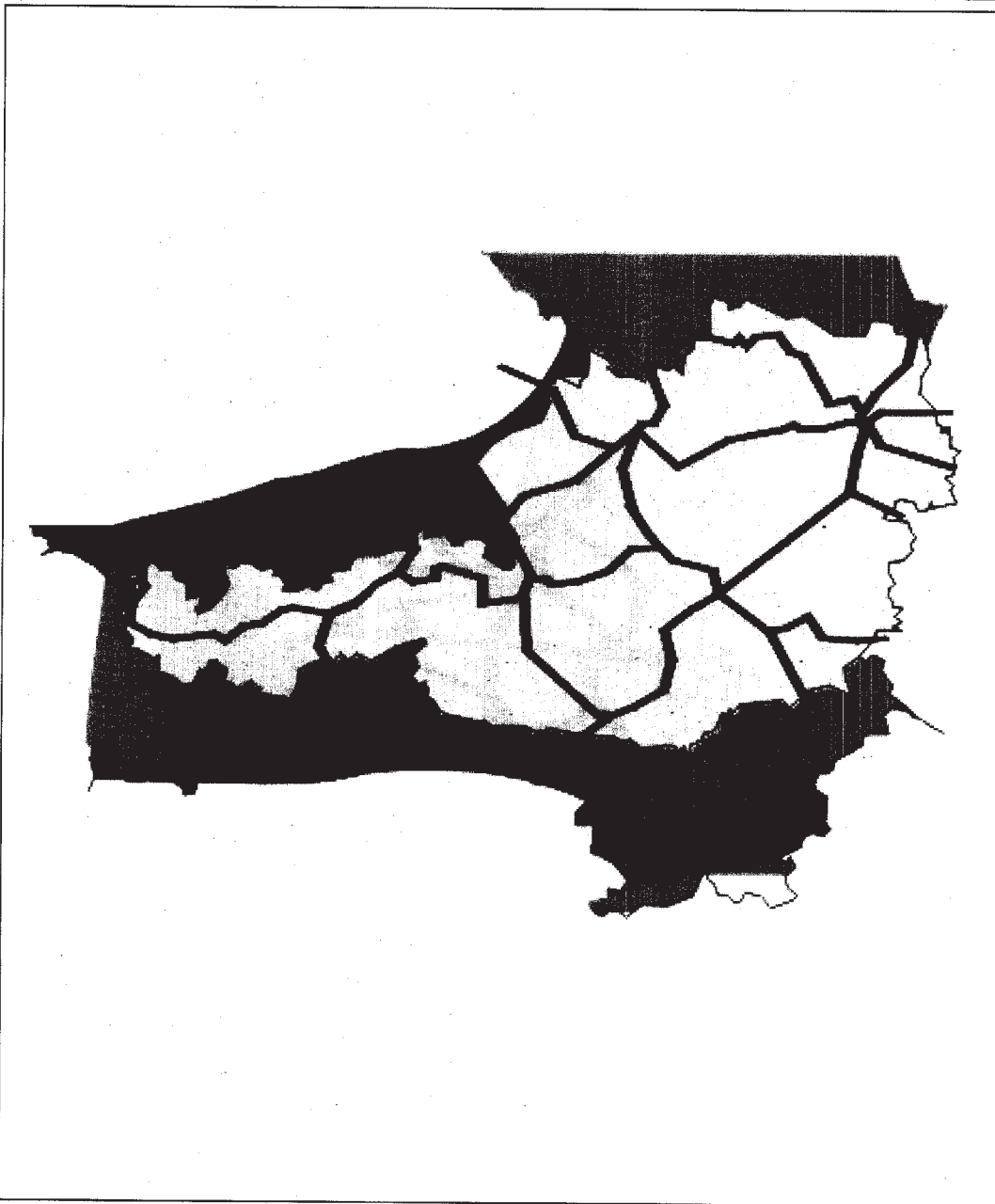
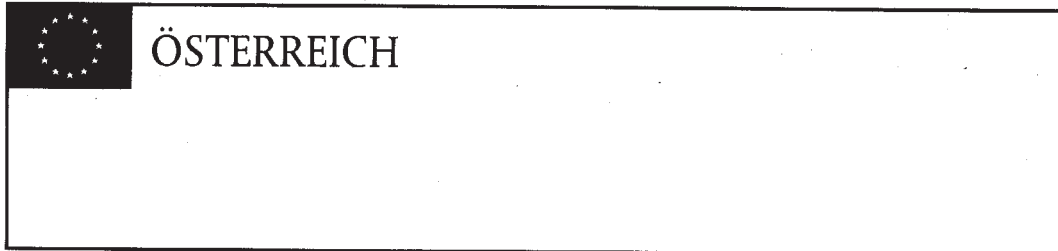


▼ A1

▼M1



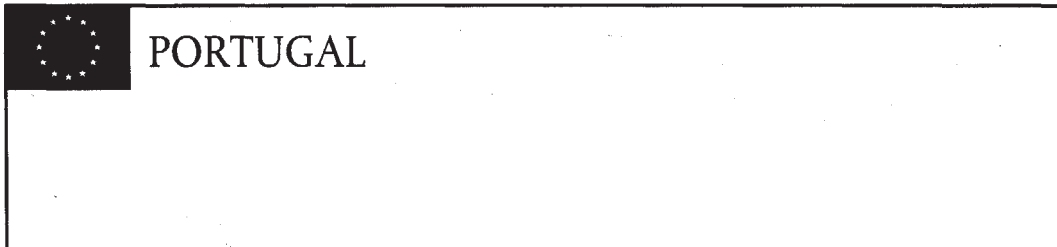
▼M1



▼A1



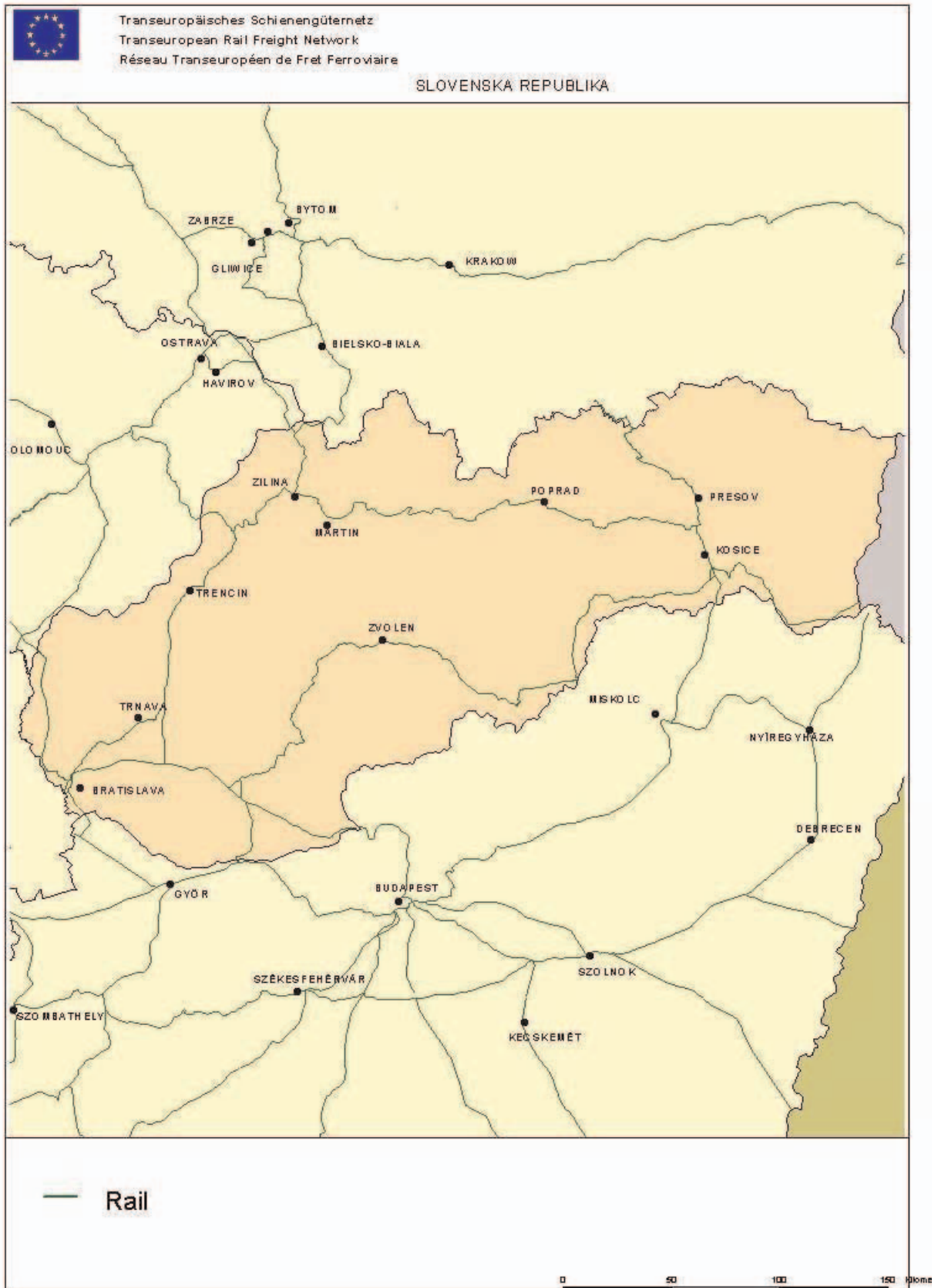
▼M1



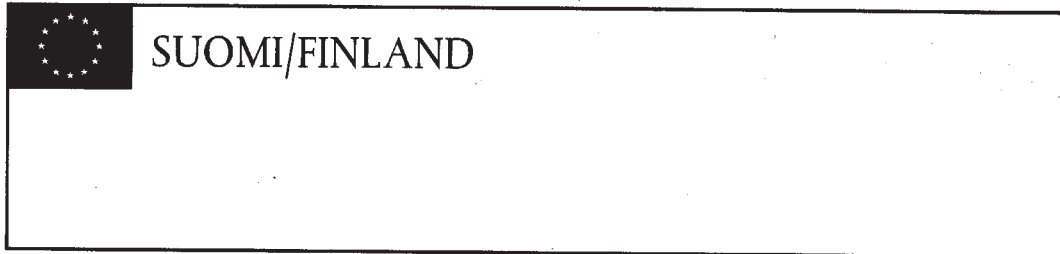
▼ A1



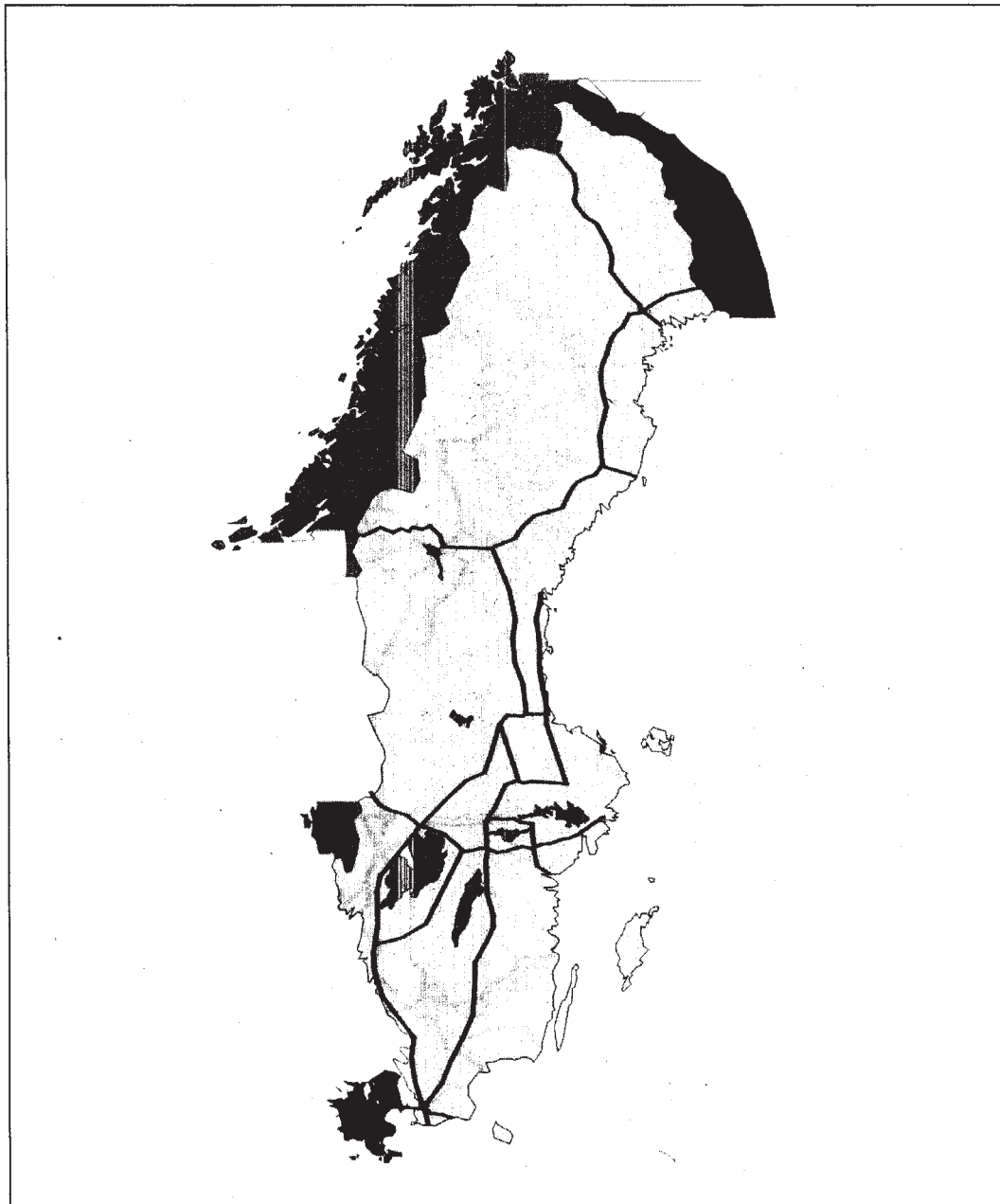
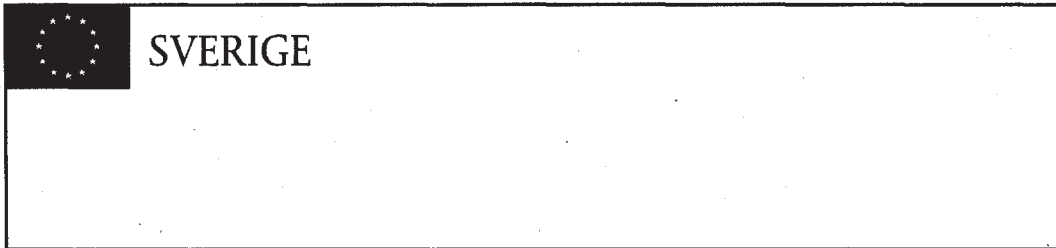
▼A1



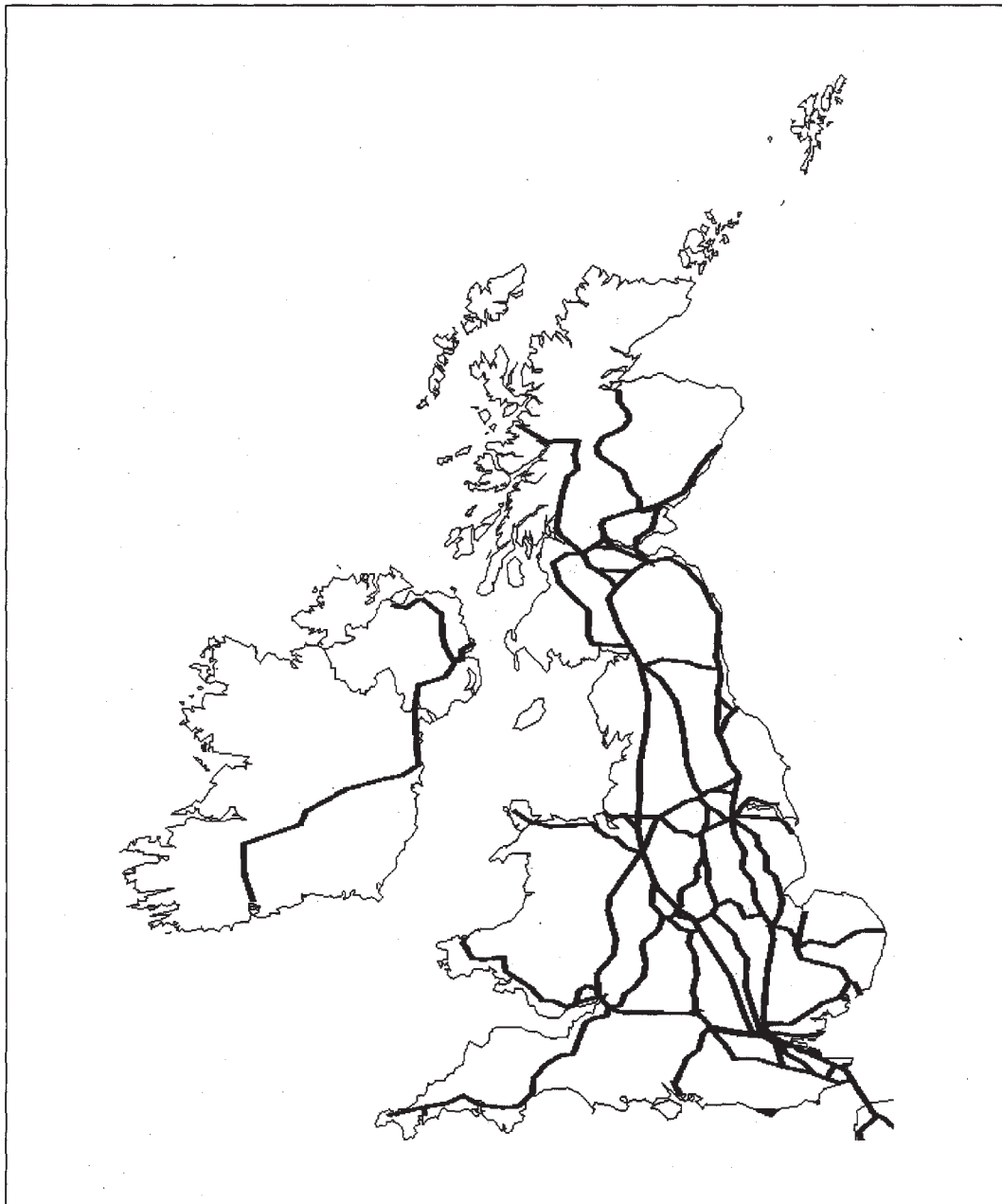
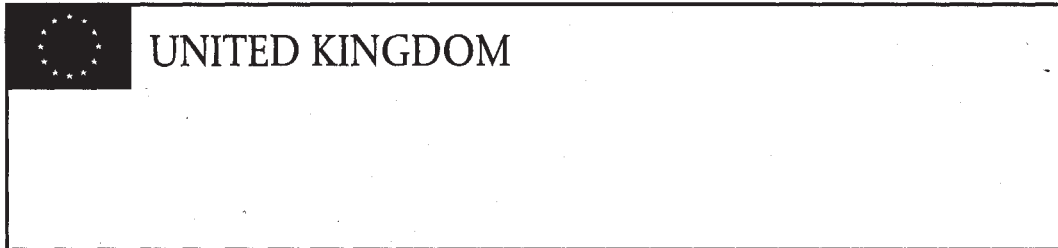
▼M1



▼M1



▼M1



▼M1*ANNEXE II*

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

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