

## I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**DIRETTIVA 2001/12/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 26 febbraio 2001**

**che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(3)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>, alla luce del progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 22 novembre 2000,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(5)</sup>, dovrebbe essere modificata per tener conto dell'esperienza acquisita con la sua attuazione e degli sviluppi verificatisi nel settore ferroviario dopo la sua adozione, per garantire il conseguimento dei suoi obiettivi.
- (2) L'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura deve essere garantito attraverso la separazione di talune funzioni essenziali e/o la creazione di un organismo per la regolamentazione del settore ferroviario che assicuri le funzioni di controllo e di attuazione, nonché attraverso la separazione dei conti profitti e perdite e dei bilanci.

<sup>(1)</sup> GU C 321 del 20.10.1998, pag. 6 e  
GU C 116 E del 26.4.2000, pag. 21.

<sup>(2)</sup> GU C 209 del 22.7.1999, pag. 22.

<sup>(3)</sup> GU C 57 del 29.2.2000, pag. 40.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 10 marzo 1999 (GU C 175 del 21.6.1999, pag. 115), confermato il 16 settembre 1999 (GU C 54 del 25.2.2000, pag. 56), posizione comune del Consiglio del 28 marzo 2000 (GU C 288 dell'11.10.2000, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 5 luglio 2000 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo del 1° febbraio 2001 e decisione del Consiglio del 20 dicembre 2000.

<sup>(5)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

(3) L'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura deve essere garantito anche attraverso la separazione delle funzioni relative alla sicurezza e/o la creazione di un organismo di regolamentazione del settore ferroviario che assicuri le funzioni di controllo e di attuazione. In ogni caso le imprese ferroviarie possono essere coinvolte in modo non discriminatorio nell'attuazione e nel controllo degli standard di sicurezza.

(4) È opportuno che l'estensione dei diritti di accesso, come per altri modi di trasporto, proceda parallelamente alla realizzazione delle necessarie misure di accompagnamento in materia di armonizzazione.

(5) In linea con l'obiettivo di completare il mercato interno, che comprenderà la possibilità per tutte le imprese ferroviarie titolari di una licenza in possesso dei requisiti in materia di sicurezza di offrire i loro servizi, i diritti di accesso dovrebbero essere estesi per un periodo transitorio non superiore a sette anni, alle imprese ferroviarie titolari di una licenza per il trasporto internazionale di merci su una rete definita, denominata Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (Trans European Rail Freight Network), compreso l'accesso e la fornitura di servizi nei porti e nei terminali importanti. Al termine di tale periodo transitorio, la Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci dovrebbe coprire l'intera rete ferroviaria europea e le imprese ferroviarie dovrebbero ottenere diritti di accesso a tale rete per il trasporto internazionale di merci.

(6) Il diritto di accesso è garantito alle imprese ferroviarie titolari di una licenza in possesso dei requisiti di sicurezza e che lo richiedono, indipendentemente dalla modalità operativa.

(7) Gli Stati membri rimangono liberi di accordare diritti di accesso più ampi alle imprese ferroviarie che effettuano trasporti combinati internazionali, ai gruppi internazionali che effettuano servizi di trasporto internazionale e alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto internazionale di merci nell'ambito della Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci. L'uso di

tali diritti di accesso più ampi può essere limitato alle imprese ferroviarie titolari di una licenza negli Stati membri in cui sono accordati diritti di accesso di natura analoga, purché tale limitazione sia compatibile con il trattato.

- (8) Per promuovere, nel pubblico interesse, una gestione efficiente dell'infrastruttura, è opportuno conferire ai gestori dell'infrastruttura uno statuto indipendente rispetto allo Stato e la libertà di gestire le loro attività interne, ed occorre che gli Stati membri adottino le misure necessarie per lo sviluppo e l'uso sicuro dell'infrastruttura ferroviaria.
- (9) Per promuovere il funzionamento efficiente dei servizi di trasporto passeggeri e merci e garantire la trasparenza finanziaria, anche su tutte le compensazioni finanziarie e gli aiuti di Stato, è necessario separare la contabilità dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci.
- (10) È necessario attuare una serie di misure per seguire meglio gli sviluppi del settore ferroviario e l'evoluzione del mercato, procedere alla valutazione dell'effetto delle misure adottate e fornire gli studi d'impatto delle misure previste dalla Commissione.
- (11) Ove non esistano enti che esercitano tali funzioni, è opportuno istituire organi dotati di un grado d'indipendenza sufficiente per vigilare sulla concorrenza nel mercato dei servizi ferroviari.
- (12) È opportuno che la Commissione presenti una relazione sull'attuazione della presente direttiva e formuli opportune proposte.
- (13) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione n. 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (14) Sono necessarie misure specifiche per tener conto di situazioni geopolitiche e geografiche particolari di taluni Stati membri nonché un'organizzazione speciale del settore ferroviario in vari Stati membri, nel rispetto dell'integrità del mercato interno.
- (15) In base ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità di cui all'articolo 5 del trattato, l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire lo sviluppo delle ferrovie comunitarie, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri, vista l'esigenza di assicurare condizioni di accesso all'infrastruttura eque e non discriminatorie e

può dunque, a motivo della dimensione chiaramente internazionale inerente al funzionamento di importanti elementi della rete ferroviaria, essere realizzato meglio a livello comunitario. La presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.

- (16) È opportuno modificare di conseguenza la direttiva 91/440/CEE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La direttiva 91/440/CEE è modificata come segue:

- 1) il titolo della sezione I è sostituito dal testo seguente: «Ambito di applicazione e definizioni»;
- 2) l'articolo 1 è abrogato;
- 3) all'articolo 2 è aggiunto il seguente paragrafo:
 

«3. Le imprese le cui attività ferroviarie sono limitate alla prestazione unicamente di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso il tunnel sotto la Manica sono escluse dall'ambito di applicazione della presente direttiva, ad eccezione dell'articolo 6, paragrafo 1, e degli articoli 10 e 10 bis.»;
- 4) l'articolo 3 è modificato come segue:
  - a) il primo e il secondo trattino sono sostituiti dal testo seguente:
 

«— “impresa ferroviaria”, qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi delle Vigenti disposizioni comunitarie e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;
  - “gestore dell'infrastruttura”, qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese.»;

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

b) dopo il quarto trattino è inserito il trattino seguente:

«— “servizio di trasporto internazionale di merci”, il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito ad un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;»;

5) il titolo della sezione II è sostituito dal testo seguente: «Indipendenza gestionale»;

6) l'articolo 4 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 4

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché, in materia di gestione, di amministrazione e di controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile, le imprese ferroviarie abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongano, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli degli Stati.

2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di diritti e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno.»;

7) l'articolo 6 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 6

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che sia i conti profitti e perdite, sia i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso ad uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.

I conti relativi ai due settori di attività sono tenuti in modo da riflettere tale divieto.

2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la gestione dell'infrastruttura sia esercitata da un ente distinto.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, elen-

cate all'allegato II, siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato.

Gli Stati membri possono tuttavia incaricare le imprese ferroviarie o qualsiasi altro organismo della riscossione dei diritti e attribuire loro la responsabilità di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio investimenti, manutenzione e finanziamento.

4. Entro il 15 marzo 2006 l'applicazione del paragrafo 3 è oggetto di una relazione della Commissione a norma dell'articolo 10 ter.»;

8) l'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 7

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale tenendo conto eventualmente delle esigenze generali della Comunità.

2. Gli Stati membri garantiscono che siano fissati standard e norme di sicurezza, che il materiale rotabile e le imprese ferroviarie siano oggetto di conseguente certificazione e che per gli incidenti siano svolte indagini. Questi compiti sono svolti da enti o imprese che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario e che sono indipendenti da enti o imprese che prestano tali servizi, secondo modalità che assicurino un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura.

Le imprese ferroviarie applicano tali standard e norme di sicurezza. Salvo nel caso in cui gli Stati membri incarichino organismi indipendenti dell'esecuzione e del controllo, essi possono chiedere o consentire la partecipazione delle imprese ferroviarie per garantire l'esecuzione e il controllo degli standard e delle norme di sicurezza, garantendo al tempo stesso l'esecuzione neutrale e non discriminatoria di tali funzioni.

3. Gli Stati membri possono inoltre concedere al gestore dell'infrastruttura, nel rispetto degli articoli 73, 87 e 88 del trattato, un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti.

4. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato, il gestore dell'infrastruttura elabora un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevenendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.»;

9) l'articolo 9, paragrafo 3, è sostituito dal testo seguente:

«3. La concessione, da parte degli Stati membri, degli aiuti destinati alla eliminazione dei debiti di cui al presente articolo avviene nel rispetto degli articoli 73, 87 e 88 del trattato;»;

10) all'articolo 9 è aggiunto il seguente paragrafo:

«4. Nel caso delle imprese ferroviarie, i conti profitti e perdite e i bilanci, o il bilancio annuale che espone l'attivo e il passivo, sono tenuti separati e sono pubblicati per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci. I fondi erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto di persone per servizio pubblico devono figurare separatamente nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.»;

11) l'articolo 10 è sostituito dal testo seguente:

#### «Articolo 10

1. Alle associazioni internazionali sono riconosciuti, negli Stati membri in cui sono stabilite le imprese ferroviarie che costituiscono l'associazione, diritti di accesso e di transito nonché diritti di transito negli altri Stati membri per la prestazione di servizi di trasporto internazionali tra gli Stati membri in cui sono stabilite le imprese che costituiscono l'associazione.

2. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2 è riconosciuto l'accesso, a condizioni eque, all'infrastruttura degli altri Stati membri per l'esercizio dei servizi di trasporti combinati internazionali di merci.

3. Indipendentemente dalla modalità operativa, alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2 è riconosciuto, a condizioni eque, l'accesso da esse richiesto alla Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci definita nell'articolo 10 bis e nell'allegato I e, in ogni caso, dopo il 15 marzo 2008, all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporti internazionali di merci.

4. In casi specifici la Commissione, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, esamina l'applicazione e l'attuazione del presente articolo e, entro due mesi dalla ricezione di tale richiesta e previa consultazione del comitato di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2, decide se la misura in questione può continuare ad essere applicata. La Commissione comunica la sua decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

Fatto salvo l'articolo 226 del trattato, gli Stati membri possono sottoporre al Consiglio la decisione della Commissione entro un mese. Il Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata, può in circostanze eccezionali adottare una decisione diversa entro un mese.

5. Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario a norma dei paragrafi 1, 2 e 3 concludono, in base al diritto pubblico e privato, con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata, gli accordi amministrativi, tecnici e finanziari necessari per disciplinare gli aspetti del controllo e della sicurezza del traffico inerenti a tale trasporto. Le condizioni alla base di detti accordi devono essere non discriminatorie e, se del caso, conformi alle disposizioni della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza<sup>(1)</sup>.

6. Le linee di accesso e la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei terminali e nei porti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera non discriminatoria e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide a condizioni di mercato.

7. Nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale relativa alla politica della concorrenza e delle istituzioni competenti in materia, l'organismo di regolamentazione istituito a norma dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE, od ogni altro organismo che goda di uguale indipendenza, vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari, compreso il mercato del trasporto ferroviario di merci.

Tale organismo è istituito a norma dell'articolo 30, paragrafo 1, della precitata direttiva. Ogni richiedente o interessato propone ricorso dinanzi a tale organismo qualora ritenga di essere stato oggetto di trattamento iniquo o di una discriminazione o lesa in altro modo. L'organismo di regolamentazione decide quanto prima, sulla base di un ricorso o eventualmente d'ufficio, in merito alle misure volte a correggere sviluppi negativi in detti mercati. Per assicurare l'essenziale possibilità di controllo giurisdizionale e la necessaria cooperazione tra gli organismi di regolamentazione nazionali, in detto contesto si applicano l'articolo 30, paragrafo 6, e l'articolo 31 della precitata direttiva.

8. A norma dell'articolo 14, il quale prevede una relazione sull'attuazione della presente direttiva, corredata di opportune proposte sull'ulteriore azione comunitaria volta a sviluppare il mercato ferroviario ed il quadro giuridico che lo disciplina, e in ogni caso dopo il 15 marzo 2008, la rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci di cui all'articolo 10 bis e all'allegato I, che consente l'accesso per il trasporto internazionale di merci alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 3, viene estesa fino a coprire l'in-

<sup>(1)</sup> Cfr. pagina 29 della presente Gazzetta ufficiale.

tera rete ferroviaria europea. Alle imprese ferroviarie è riconosciuto a tale data, su detta intera rete e a condizioni eque, l'accesso garantito ed il transito per il trasporto internazionale di merci.»;

- 12) nella sezione V, «Accesso all'infrastruttura ferroviaria», è aggiunto il seguente articolo:

«Articolo 10 bis

1. La rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci consta degli elementi seguenti:

- a) le linee ferroviarie indicate nelle carte di cui all'allegato I;
- b) gli itinerari alternativi, se necessario, in particolare nei pressi di un'infrastruttura a capacità limitata ai sensi della direttiva 2001/14/CE. In caso di offerta dei suddetti itinerari occorre salvaguardare, per quanto possibile, i tempi di viaggio complessivi;
- c) le linee di accesso a terminali che servono o che potrebbero servire più di un cliente finale e ad altri siti e impianti, comprese le linee affluenti e defluenti;
- d) le linee di accesso da e verso i porti elencati nell'allegato I, comprese le linee affluenti.

2. Le linee affluenti indicate alle lettere c) e d) del paragrafo 1 coprono, alle due estremità del viaggio, la maggior distanza tra 50 km e il 20 % della lunghezza del viaggio sulle linee ferroviarie di cui al paragrafo 1, lettera a).

Il Belgio e il Lussemburgo, in quanto Stati membri con una rete relativamente piccola o concentrata, possono limitare, dopo il 15 marzo 2003, la lunghezza delle linee affluenti nel primo anno ad almeno 20 km e, fino alla fine del secondo anno, ad almeno 40 km.»;

- 13) dopo la sezione V, «Accesso all'infrastruttura ferroviaria», è aggiunta la sezione seguente:

«SEZIONE V bis

**Compiti di controllo della Commissione**

*Articolo 10 ter*

1. Entro il 15 settembre 2001 la Commissione adotta le disposizioni necessarie per seguire le condizioni tecniche ed economiche e gli sviluppi di mercato del trasporto ferroviario europeo. La Commissione garantisce che siano rese disponibili risorse adeguate per permettere un monitoraggio efficace del settore.

2. In tale contesto, la Commissione associa strettamente ai suoi lavori rappresentanti degli Stati membri e rappresentanti dei settori interessati, compresi gli utilizza-

tori, affinché essi siano in grado di seguire meglio gli sviluppi del settore ferroviario e l'evoluzione del mercato, di procedere alla valutazione dell'effetto delle misure adottate e di fornire gli studi d'impatto delle misure previste dalla Commissione.

3. La Commissione controlla l'uso delle reti e l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, in particolare l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, la regolamentazione e le licenze in materia di sicurezza e il grado di armonizzazione che si sviluppa. Esso garantisce una cooperazione attiva fra i pertinenti organismi di regolamentazione negli Stati membri.

4. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio circa:

- a) l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari;
- b) le condizioni quadro;
- c) lo stato della Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci;
- d) l'utilizzo dei diritti di accesso;
- e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti;
- f) le limitazioni di infrastruttura e
- g) la necessità di una normativa.»;

- 14) l'articolo 11 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 11

1. Gli Stati membri possono sottoporre alla Commissione qualsiasi problema riguardante l'applicazione della presente direttiva. Le decisioni del caso sono adottate mediante la procedura di consultazione di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2.

2. Le modifiche necessarie per adeguare gli allegati sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 3.»;

- 15) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 11 bis

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione n. 1999/468/CE, nel rispetto dell'articolo 8 della stessa.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione n. 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione n. 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.»;

16) l'articolo 14 è sostituito dal testo seguente:

«*Articolo 14*

Entro il 15 marzo 2005 la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale, al Comitato delle regioni e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva, corredata di opportune proposte sull'ulteriore azione comunitaria volta a sviluppare il mercato ferroviario e il quadro giuridico che lo disciplina.»;

17) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 14 bis*

1. Per un periodo di cinque anni a decorrere dal 15 marzo 2003 i seguenti Stati membri:

- l'Irlanda, in quanto Stato membro insulare collegato da una linea ferroviaria ad un solo altro Stato membro,
- il Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, per la stessa ragione, e
- la Grecia, in quanto Stato membro privo di un collegamento ferroviario diretto con un altro Stato membro,

non sono tenuti ad applicare la prescrizione di attribuire ad un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui all'articolo 6, paragrafo 3, primo comma, e i compiti previsti all'articolo 7, paragrafo 2, primo comma, nella misura in cui tali articoli obbligano gli Stati membri ad istituire organismi indipendenti per lo svolgimento dei compiti di cui a tali articoli.

2. Tuttavia, laddove:

- a) più di un'impresa ferroviaria titolare di licenza a norma dell'articolo 4 della direttiva 95/18/CE del Consiglio, oppure, nel caso dell'Irlanda e dell'Irlanda del Nord, una società ferroviaria titolare di licenza ottenuta altrove, presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari concorrenti in, da o verso l'Irlanda,

l'Irlanda del Nord o la Grecia, sarà deciso secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2, se continuare ad applicare questa deroga, o

- b) un'impresa ferroviaria che effettua servizi ferroviari in Irlanda, Irlanda del Nord o Grecia presenti formale domanda di effettuare servizi ferroviari nel, dal o verso il territorio di un altro Stato membro (nel caso dell'Irlanda o del Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord o di entrambi, un altro Stato membro fuori del loro territorio), la deroga di cui al presente articolo non si applica.

Entro un anno a decorrere dalla ricezione della decisione di cui alla lettera a) adottata secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2, o dalla ricezione della notifica della richiesta formale di cui alla lettera b), lo Stato membro o gli Stati membri interessati (Irlanda, Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, e Grecia) adottano la normativa per l'applicazione degli articoli di cui al paragrafo 1.

3. La deroga di cui al paragrafo 1 può essere rinnovata per periodi non superiori a cinque anni. Entro 12 mesi dalla data di scadenza della deroga, lo Stato membro che se ne avvale può formulare una richiesta alla Commissione per chiederne la proroga. Tale richiesta deve essere motivata. La Commissione esamina la richiesta e adotta una decisione secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 2. La suddetta procedura si applica ad ogni decisione connessa con la richiesta.

Quando adotta la sua decisione, la Commissione tiene conto di ogni sviluppo della situazione geopolitica e del mercato ferroviario nel, dal e verso il territorio dello Stato membro che ha chiesto la proroga della deroga.

4. Fino al 31 agosto 2004 il Lussemburgo, in quanto Stato membro con una rete ferroviaria relativamente piccola, non è tenuto ad applicare la prescrizione di attribuire ad un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui all'articolo 6, paragrafo 3, primo comma, nella misura in cui esso obbliga gli Stati membri ad istituire organismi indipendenti per lo svolgimento dei compiti di cui a detto articolo.»

*Articolo 2*

Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 15 marzo 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

*Articolo 3*

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 2001.

*Per il Parlamento europeo*

*La Presidente*

N. FONTAINE

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

A. LINDH

## ALLEGATO I

## PORTI

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



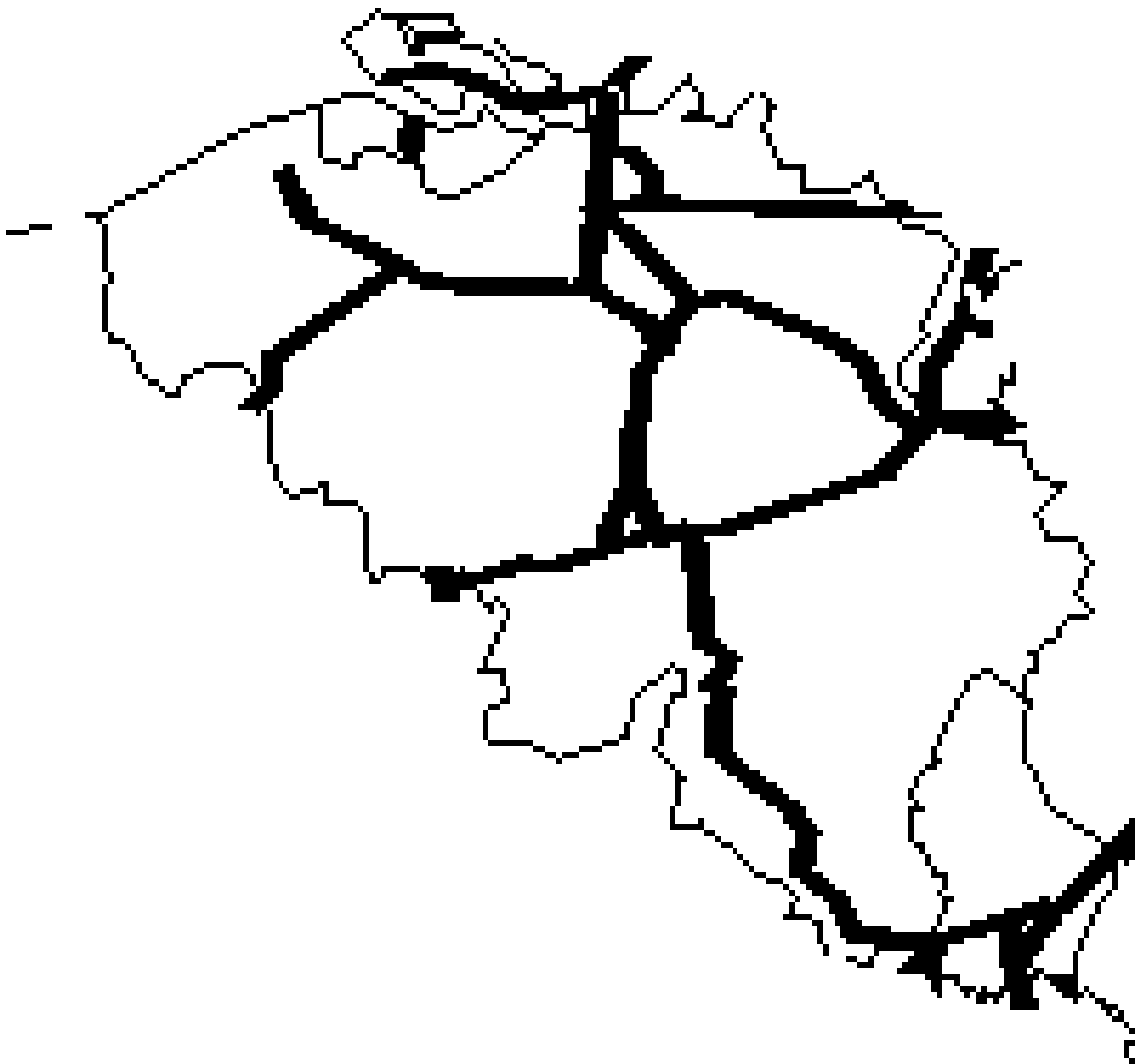


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF  
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG  
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC  
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE  
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG  
RTTFM Art. 10a (1) a,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





BELGIQUE/BELGIË



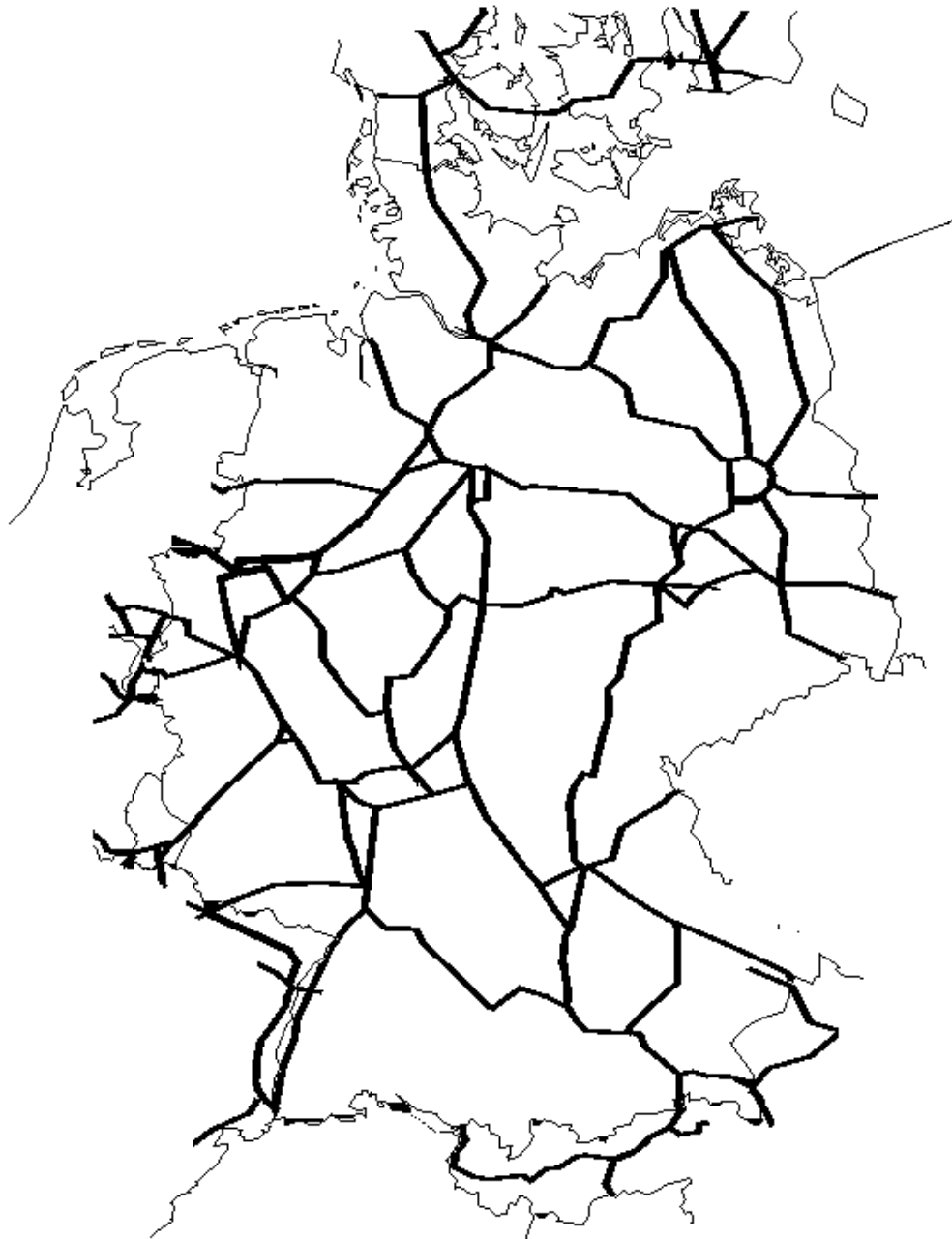


# DANMARK





# DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ



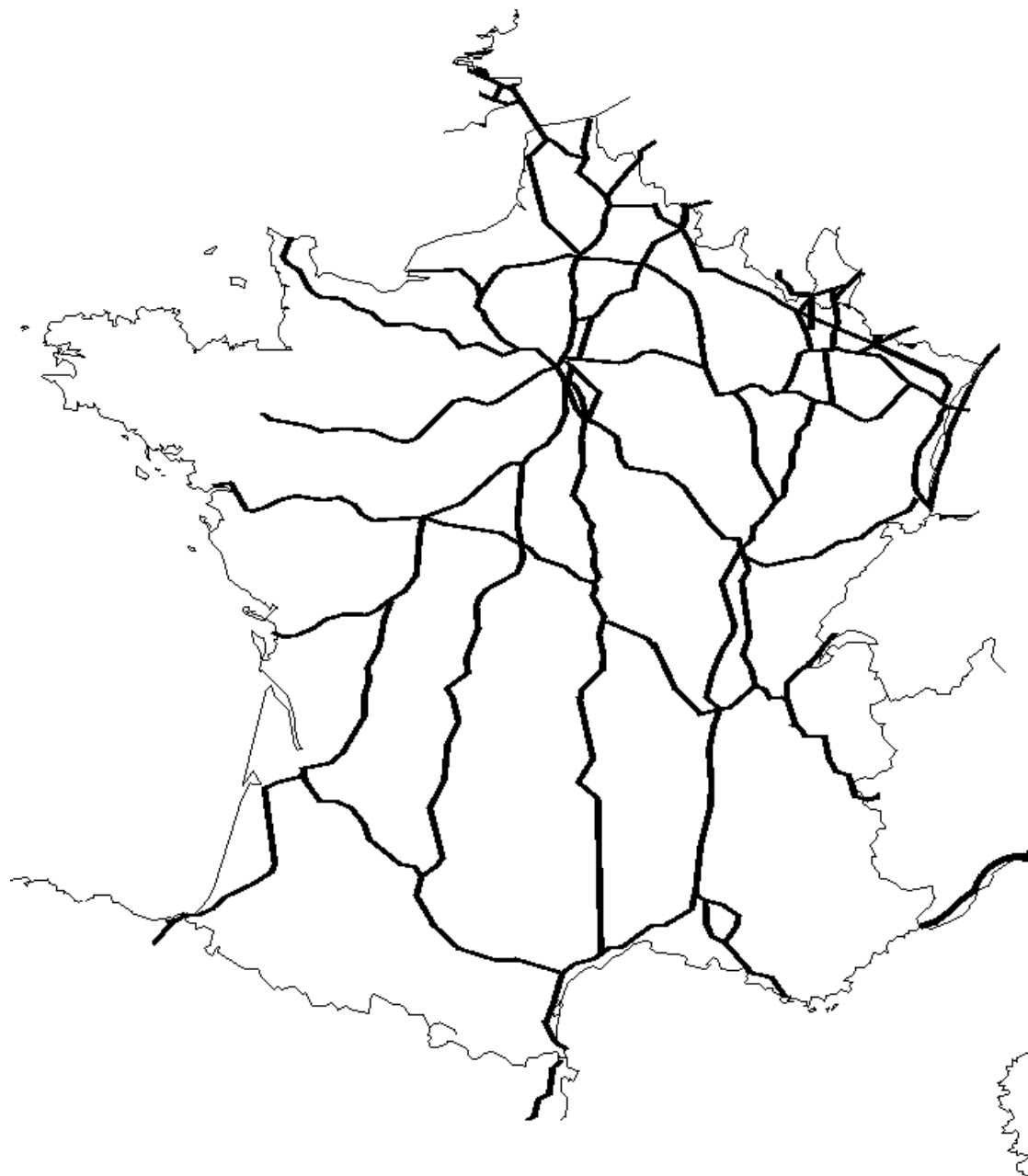


ESPAÑA



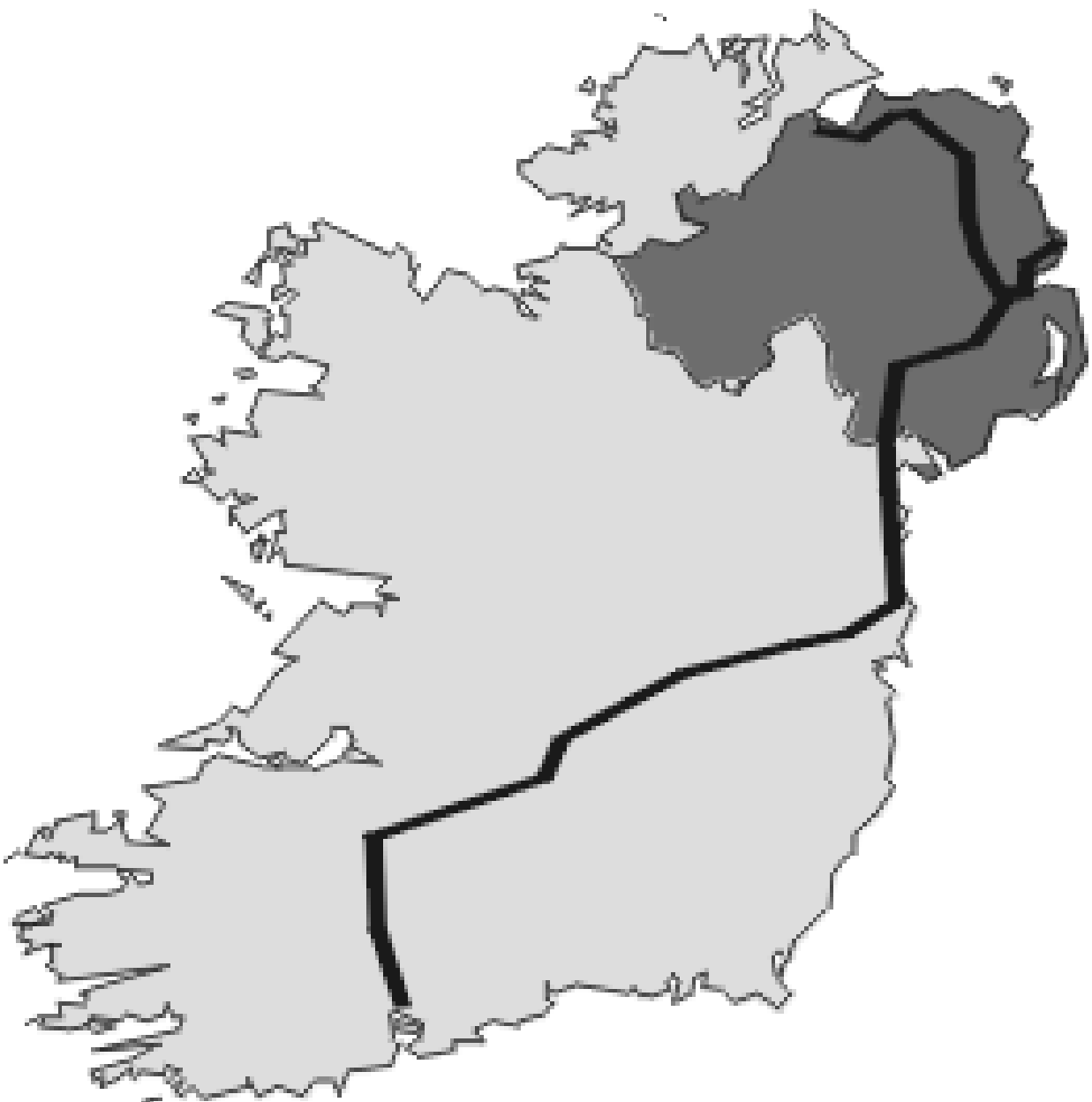


FRANCE





# IRELAND





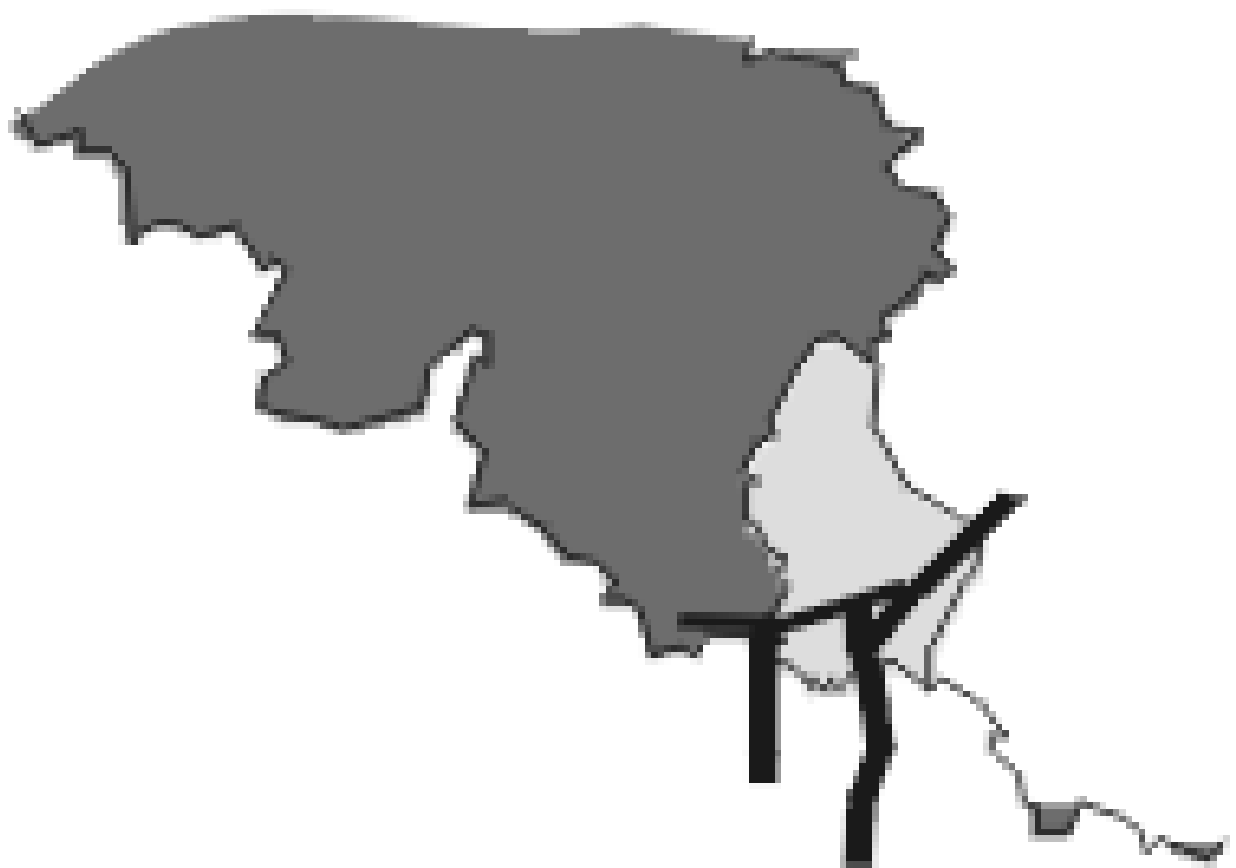


ITALIA



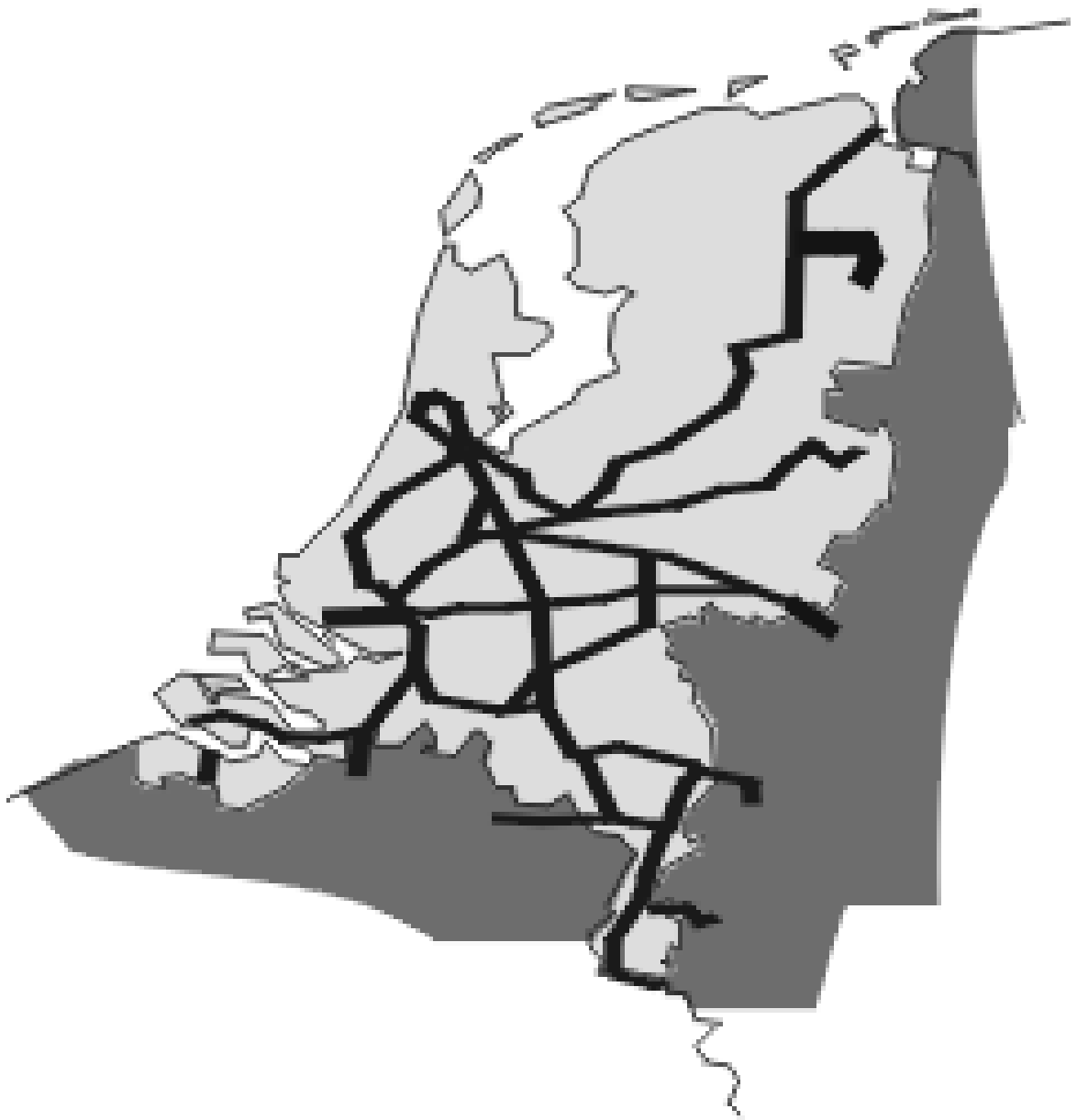


LUXEMBOURG



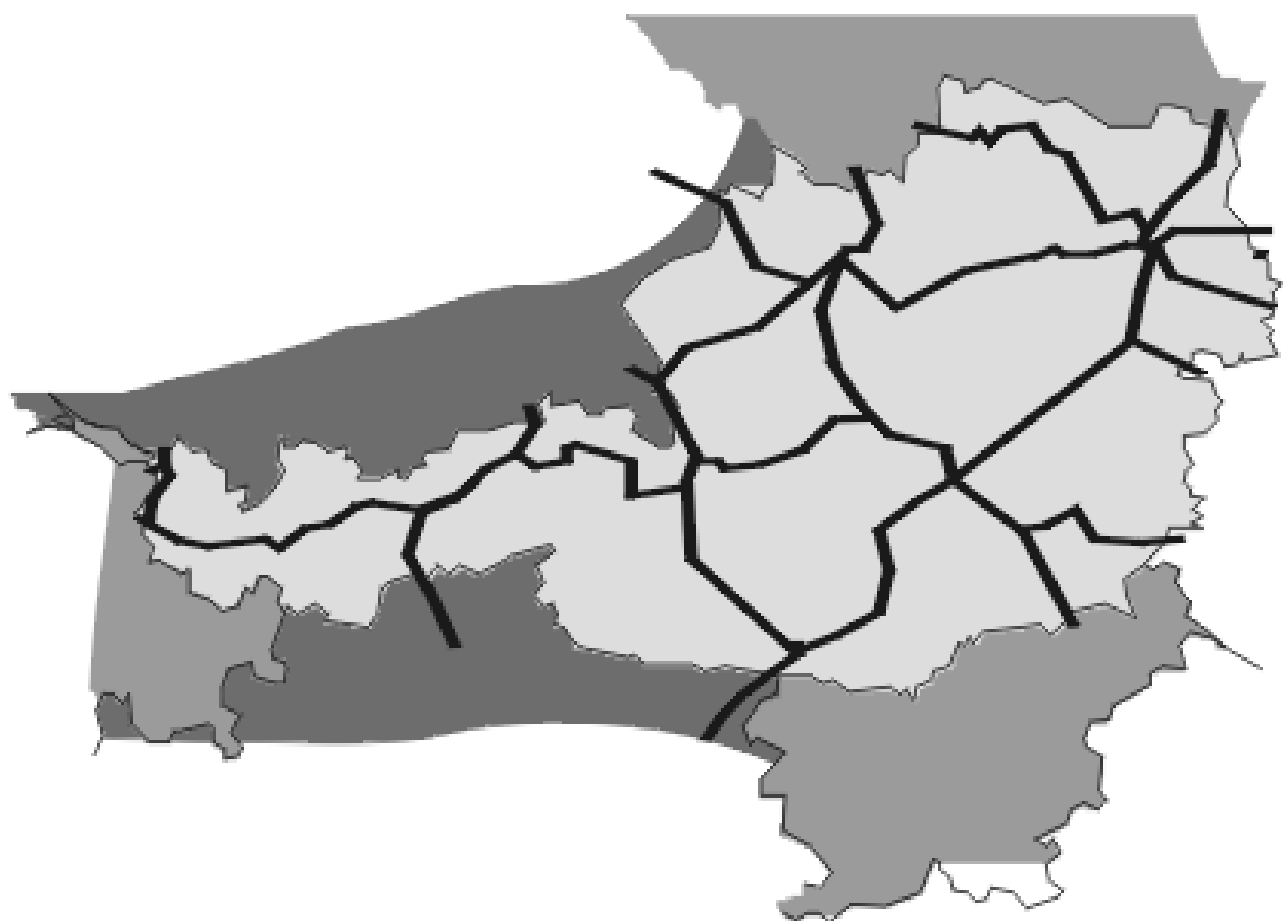


NEDERLAND



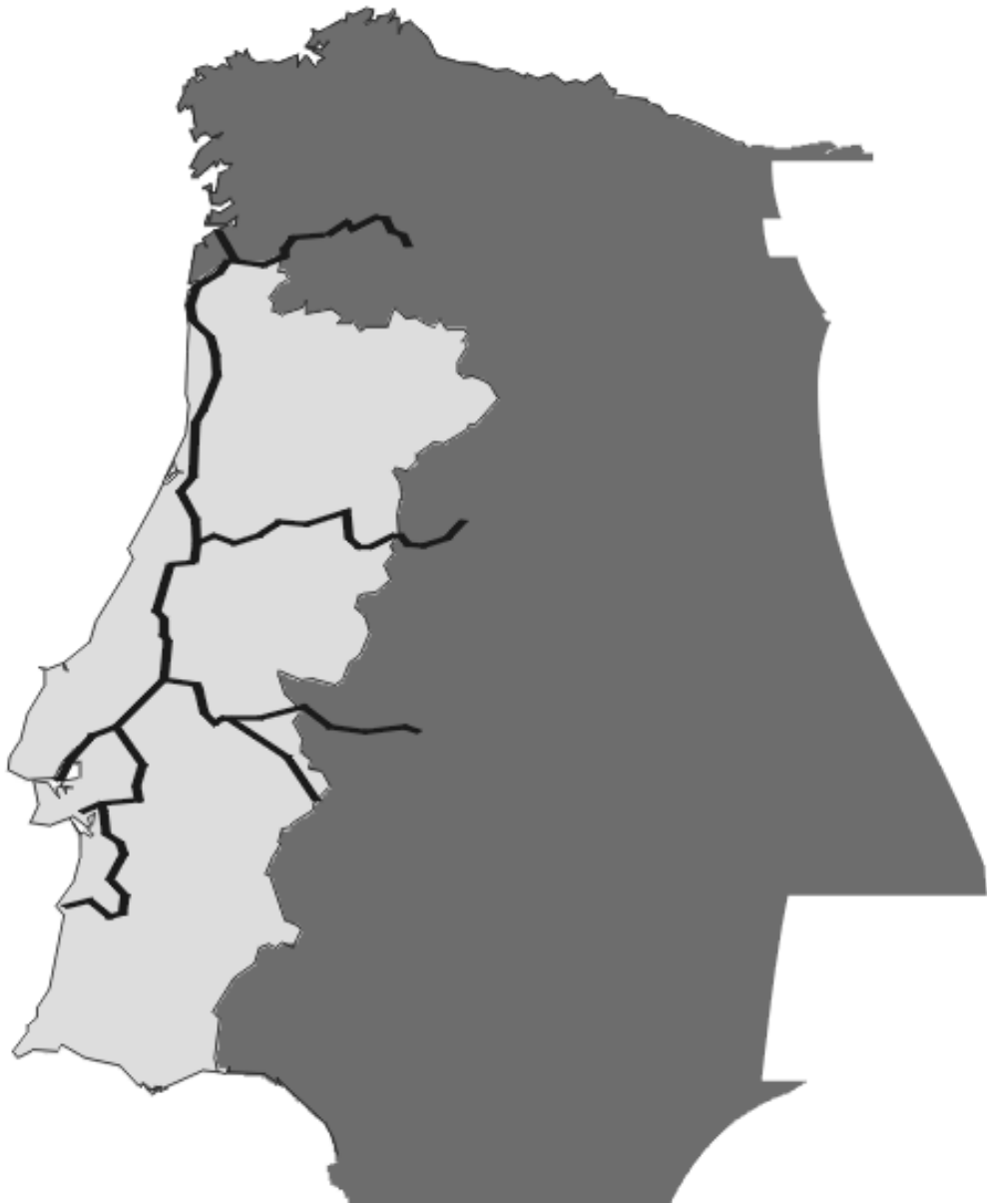


ÖSTERREICH



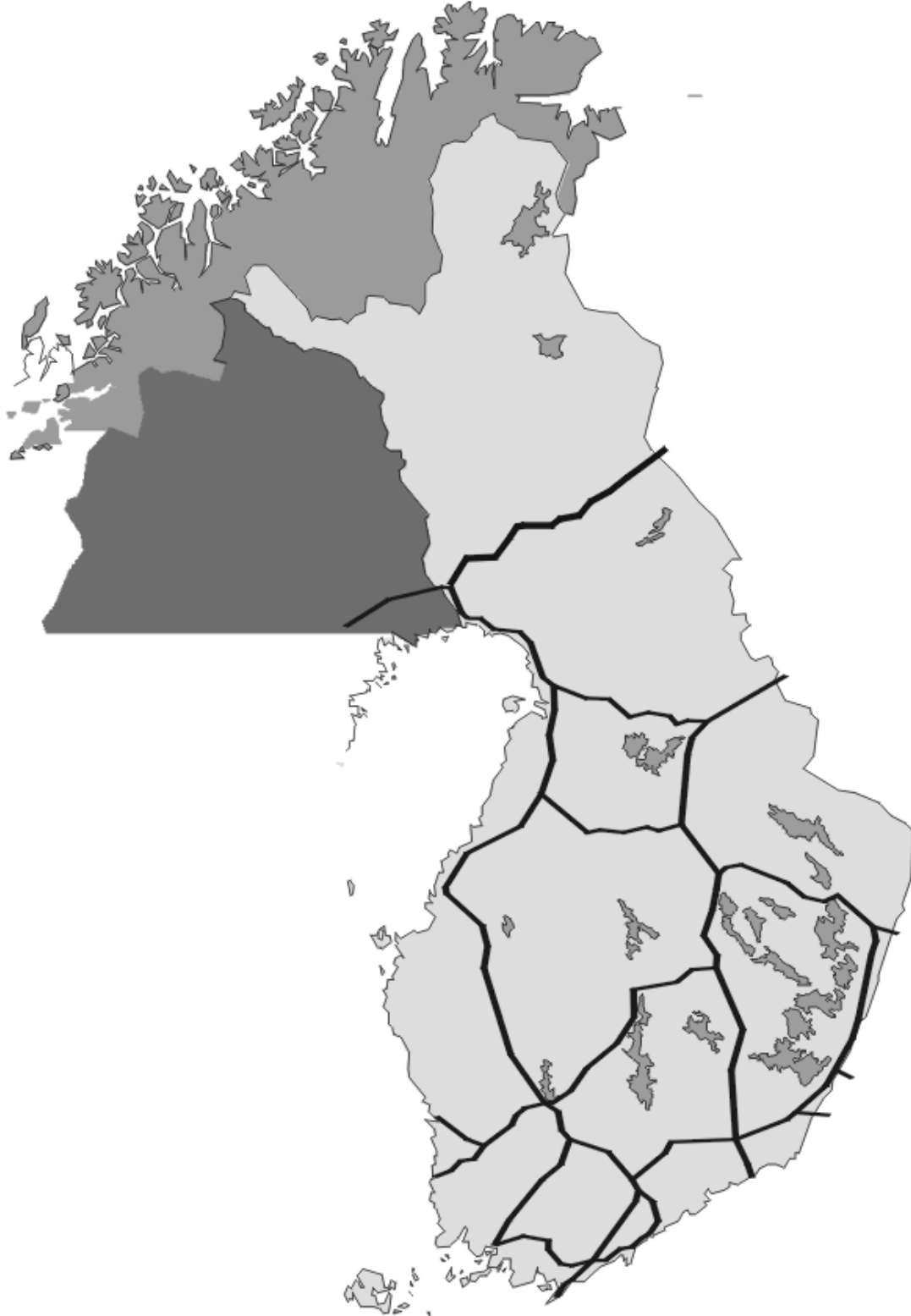


# PORTUGAL



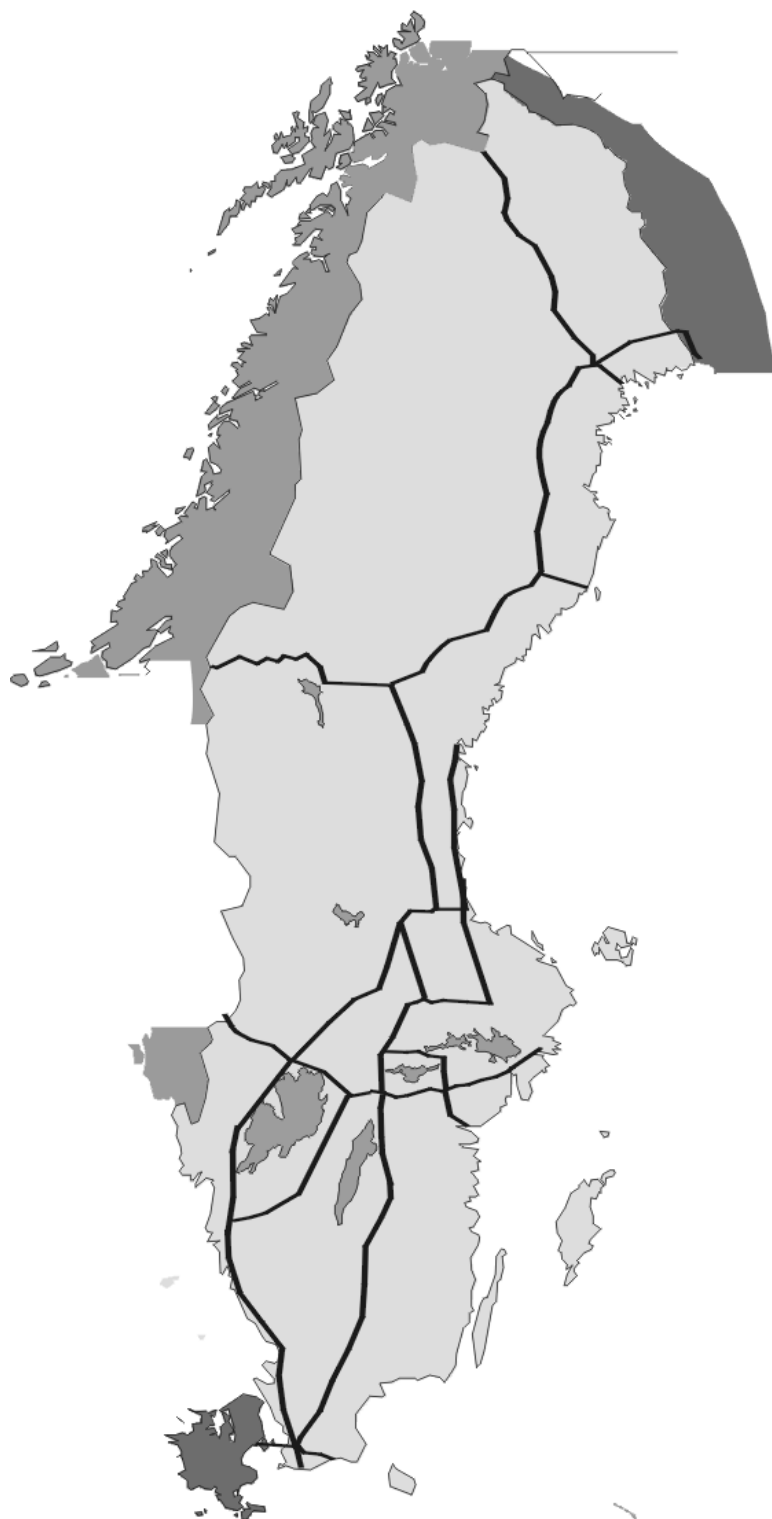


# SUOMI/FINLAND





SVERIGE





# UNITED KINGDOM





*ALLEGATO II*

Elenco delle funzioni essenziali di cui all'articolo 6, paragrafo 3:

- preparazione e adozione delle decisioni relative alle licenze delle imprese ferroviarie, compresa la concessione di licenze individuali,
  - adozione di decisioni relative all'assegnazione delle linee ferroviarie, comprese la definizione e la valutazione della disponibilità, nonché l'assegnazione di singole linee ferroviarie,
  - adozione di decisioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura,
  - controllo del rispetto degli obblighi di servizio pubblico previsti nella prestazione di taluni servizi.
-