POSIZIONE COMUNE (UE) N. 8/2012 DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)

Adottata dal Consiglio l'8 marzo 2012

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/C 108 E/02)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [1],

visto il parere del Comitato delle regioni [2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria [3],

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie [4], la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie [5], e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria [6], hanno subito sostanziali modificazioni. Poiché sono necessarie ulteriori modifiche, è opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla loro rifusione e riunione in un unico atto.

(2) Una maggiore integrazione del settore dei trasporti dell'Unione è essenziale per il completamento del mercato interno e le ferrovie rappresentano un elemento vitale di tale settore nell'ottica di una mobilità sostenibile.

(3) È opportuno migliorare l'efficienza della rete ferroviaria affinché tale rete si integri in un mercato competitivo, tenendo conto degli aspetti specifici delle ferrovie.

(4) Gli Stati membri per cui una parte consistente del traffico ferroviario ha luogo con paesi terzi che hanno lo stesso scartamento, il quale è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, dovrebbero poter contare su norme operative specifiche che permettano sia il coordinamento fra i loro gestori dell'infrastruttura che quelli dei paesi terzi in questione e la concorrenza leale fra le imprese ferroviarie.

(5) Per rendere efficienti e competitivi i trasporti su rotaia rispetto agli altri modi di trasporto, è opportuno che gli Stati membri assicurino che le imprese di trasporto ferroviario dispongano dello stato giuridico di operatori autonomi che agiscono secondo criteri imprenditoriali e si adeguano alle necessità del mercato.

(6) Conformemente al diritto societario degli Stati membri in materia di organismi di controllo di società per azioni private, gli azionisti delle imprese ferroviarie dovrebbero essere in grado di richiedere l'approvazione preliminare per decisioni rilevanti di gestione aziendale quali acquisizioni, investimenti e strategia. La presente direttiva non dovrebbe incidere sulle competenze degli organismi di controllo ai sensi del diritto societario degli Stati membri, quali la nomina dei membri del consiglio di amministrazione.

(7) Per garantire il futuro sviluppo ed un'efficiente gestione del sistema ferroviario, è opportuno operare una distinzione fra la fornitura dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura. In queste condizioni occorre che in tutti i casi queste due attività abbiano contabilità distinte e possano essere gestite separatamente. Fermi restando il soddisfacimento di detti requisiti di separazione, l'assenza di conflitti d'interesse e la garanzia della riservatezza delle informazioni commerciali sensibili, dovrebbe essere offerta ai gestori dell'infrastruttura la possibilità di affidare all'esterno, a soggetti che non operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario, determinati compiti amministrativi, ad esempio la riscossione dei canoni.

(8) Nell'applicare al settore dei trasporti ferroviari il principio della libertà di prestare servizi, è opportuno tener conto delle caratteristiche peculiari di tale settore.

(9) Per stimolare la concorrenza nell'ambito dell'esercizio dei servizi di trasporto ai fini di un migliore confort e servizio agli utenti, gli Stati membri dovrebbero mantenere la responsabilità generale dello sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria adeguata.

---

[1] GU C 132 del 3.5.2011, pag. 99.
[2] GU C 104 del 2.4.2011, pag. 53.
[3] Posizione del Parlamento europeo del … (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura dell'8 marzo 2012.
Posizione del Parlamento europeo del … (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del … (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).
[4] GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.
[5] GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70.
[6] GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

(10) In mancanza di norme comuni per l'imputazione dei costi di infrastruttura, gli Stati membri dovrebbero, previa consultazione del gestore dell'infrastruttura, definire le regole che disciplinano il pagamento dei canoni dovuti dalle imprese di trasporto ferroviario per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Tali modalità non dovrebbero effettuare discriminazioni tra imprese ferroviarie.

(11) Gli Stati membri dovrebbero garantire che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie pubbliche esistenti di proprietà o controllate godano di una sana struttura finanziaria, tenendo in debito conto la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato. Resta impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

(12) Si dovrebbe dare ai richiedenti la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale per quanto riguarda l'uso, la disponibilità e lo sviluppo dell'infrastruttura. Ciò non dovrebbe necessariamente implicare la divulgazione integrale del piano commerciale elaborato dal gestore dell'infrastruttura.

(13) Poiché le linee secondarie e i raccordi privati, quali quelli situati impianti industriali privati, non fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria definita dalla presente direttiva, i gestori di tali infrastrutture non dovrebbero essere soggetti agli obblighi imposti ai gestori dell'infrastruttura ai sensi della presente direttiva. Dovrebbe essere tuttavia garantito l'accesso su base non discriminatoria alle linee secondarie e ai raccordi, a prescindere da chi ne sia proprietario, laddove essi sono necessari per l'accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto e laddove servono o potrebbero servire più di un cliente finale.

(14) Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di coprire i costi dell'infrastruttura con mezzi diversi dai contributi statali diretti, quali partenariati tra settore pubblico e privato e finanziamenti provenienti dal settore privato.

(15) Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe conseguire un equilibrio della contabilità in un periodo ragionevole che, una volta fissato, può essere superato in circostanze eccezionali, quale un deterioramento grave ed improvviso della situazione economica in uno Stato membro che incida in maniera sostanziale sul livello di traffico sulla sua infrastruttura o sul livello di contributi pubblici disponibili.

(16) Ai fini di un trasporto merci efficiente, soprattutto quello transfrontaliero, bisogna intervenire per aprire il mercato.

(17) Per garantire in tutta l'Unione un'applicazione uniforme e non discriminatoria dei diritti d'accesso all'infrastruttura ferroviaria è opportuno introdurre una licenza per le imprese ferroviarie.

(18) Per le tratte che comportano fermate intermedie, i nuovi operatori di mercato dovrebbero essere autorizzati a far salire e scendere passeggeri lungo il percorso per garantire che questi servizi siano economicamente validi e per non mettere i potenziali concorrenti in una situazione sfavorevole rispetto agli operatori presenti sul mercato.

(19) L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale. Lo scopo principale dei nuovi servizi dovrebbe essere trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali. Per valutare se sia effettivamente quello lo scopo principale del servizio, si dovrebbero tener presenti criteri quali la percentuale del volume d'affari e di carico, rappresentata dai passeggeri sulle tratte nazionali o da quelli sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio. La valutazione dello scopo principale del servizio dovrebbe essere effettuata, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione.

(20) Il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia [1], prevede la possibilità per gli Stati membri e le autorità locali di attribuire contratti di servizio pubblico, i quali possono comportare diritti esclusivi per l'esercizio di alcuni servizi. È quindi necessario garantire la coerenza tra le disposizioni di tale regolamento e il principio dell'apertura alla concorrenza per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri.

(21) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri può ripercuotersi sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero poter limitare il diritto d'accesso al mercato qualora questo compromettesse l'equilibrio economico di detti contratti di servizio pubblico e purché l'organismo di regolamentazione competente, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base ad un'analisi economica oggettiva.

(22) Per valutare l'eventualità che l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico risulti compromesso, si potrebbero applicare criteri prestabiliti quali l'effetto sulla redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto incluse le conseguenti ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche che hanno aggiudicato il contratto, la domanda dei passeggeri, la formazione dei prezzi dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate ai due lati della frontiera e l'orario e frequenza del nuovo servizio proposto. In conformità a questa valutazione e alla decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati

[1] GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

membri dovrebbero poter autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso al servizio di trasporto internazionale di passeggeri richiesto, inclusa l'imposizione di canoni all'operatore di un nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri, in linea con l'analisi economica e conformemente al diritto dell'Unione e ai principi di uguaglianza e non discriminazione.

(23) Per contribuire all'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri sulle linee che assolvono a un obbligo di servizio pubblico, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare le autorità competenti per tali servizi ad imporre canoni per i servizi passeggeri di loro competenza. Tali canoni dovrebbero contribuire al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico fissati dai contratti di servizio pubblico.

(24) L'organismo di regolamentazione dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nell'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico in questione. Sarebbe opportuno estendere i poteri dell'organismo di regolamentazione affinché sia possibile valutare lo scopo di un servizio internazionale e, se del caso, il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti.

(25) Per investire in servizi che utilizzano infrastrutture specializzate, come ad esempio i collegamenti ad alta velocità, i richiedenti hanno bisogno di certezza del diritto, considerata l'importanza degli investimenti a lungo termine e di ampia portata.

(26) Gli organismi di regolamentazione dovrebbero scambiarsi informazioni e, se opportuno nei singoli casi, coordinare i principi e le prassi seguiti per valutare se sia compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Essi dovrebbero sviluppare progressivamente linee guida in base all'esperienza acquisita.

(27) Al fine di assicurare una concorrenza leale tra le imprese ferroviarie e garantire la piena trasparenza e un accesso su base non discriminatoria ai servizi nonché alla loro fornitura, occorre operare una distinzione fra fornitura di servizi di trasporto e utilizzo degli impianti di servizio. È necessario pertanto che questi due tipi di attività siano gestiti in modo indipendente se l'operatore dell'impianto di servizio fa parte di un ente o società che detiene anche una posizione dominante ed è attivo a livello nazionale su almeno uno dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario di merci o passeggeri per il quale il servizio è utilizzato. Tale indipendenza non dovrebbe comportare la costituzione di un ente o di una società distinti per gli impianti di servizio.

(28) Accordi transfrontalieri tra Stati membri e paesi terzi dovrebbero favorire l'accesso equo al mercato per le imprese ferroviarie dell'Unione e quelle di paesi terzi su base di reciprocità.

(29) Per garantire servizi adeguati e sicuri, è necessario che un'impresa ferroviaria soddisfi in qualsiasi momento taluni requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale.

(30) Ai fini della tutela dei clienti e dei terzi interessati, è essenziale garantire che le imprese ferroviarie siano sufficientemente assicurate sulla responsabilità civile. Dovrebbe inoltre essere consentita la copertura della responsabilità civile in caso di incidenti attraverso garanzie fornite da banche o da altre imprese, purché tale copertura sia offerta alle condizioni di mercato, non diventi aiuto di Stato e non implichi elementi discriminatori nei confronti di altre imprese ferroviarie.

(31) L'impresa ferroviaria dovrebbe essere peraltro tenuta a rispettare il diritto nazionale e dell'Unione relativi all'esercizio di servizi ferroviari, imposte in modo non discriminatorio e volte a garantire che essa sia in grado di esercitare in piena sicurezza la propria attività su percorsi specifici tenendo nel debito conto le condizioni sanitarie e sociali e i diritti dei lavoratori e dei consumatori.

(32) Le procedure per il rilascio alle imprese ferroviarie delle licenze, come pure le procedure per il mantenimento e la modifica di queste ultime, dovrebbero essere trasparenti e rispettare il principio di non discriminazione.

(33) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e ai servizi negli impianti di servizio per tutte le imprese, le informazioni necessarie per l'uso dei diritti di accesso dovrebbero essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete.

(34) Opportuni sistemi di assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e operatori concorrenziali consentiranno di realizzare un migliore equilibrio tra i modi di trasporto.

(35) È opportuno offrire ai gestori dell'infrastruttura incentivi a ridurre il livello dei canoni di utilizzo e i costi per la messa a disposizione dell'infrastruttura, ad esempio sotto forma di premi agli amministratori.

(36) L'obbligo per gli Stati membri di assicurare che gli obiettivi di prestazione e il rendimento a medio-lungo termine del gestore dell'infrastruttura siano attuati attraverso un contratto tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura dovrebbe lasciare impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

(37) La promozione dell'uso ottimale dell'infrastruttura ferroviaria permetterà di ridurre i costi dei trasporti per la società.

(38) I metodi di imputazione dei costi stabiliti dai gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere basati sulle migliori conoscenze disponibili in materia di causalità dei costi e dovrebbero imputare i costi ai diversi servizi offerti alle imprese ferroviarie, e, ove pertinente, ai tipi di veicoli su rotaia.

(39) Opportuni sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria abbinati ad opportuni sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo di altre infrastrutture di trasporto e operatori concorrenziali dovrebbero consentire di realizzare un equilibrio ottimale tra diversi modi di trasporto su una base sostenibile.

(40) Nell'applicare coefficienti di maggiorazione, il gestore dell'infrastruttura dovrebbe definire segmenti di mercato distinti ove i costi della prestazione dei servizi di trasporto e i relativi prezzi di mercato o requisiti di qualità del servizio differiscano notevolmente.

(41) I sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico in maniera equa e non discriminatoria. Tali sistemi dovrebbero consentire una concorrenza leale nella fornitura di servizi ferroviari.

(42) Nell'ambito stabilito dagli Stati membri i sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura.

(43) I sistemi di assegnazione della capacità dovrebbero fornire alle imprese ferroviarie segnali economici chiari e coerenti affinché esse possano adottare decisioni razionali.

(44) I sistemi di imposizione del diritto inviano segnali economici all'utenza. È importante che tali segnali inviati alle imprese ferroviarie siano coerenti e le portino a adottare decisioni razionali.

(45) Il rumore di rotolamento causato dai ceppi del freno in ghisa, usati nei carri merci, è una delle cause di emissioni sonore che potrebbero essere ridotte con soluzioni tecniche appropriate. La differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura basata sugli effetti acustici dovrebbe in primo luogo riguardare i carri merci che non soddisfano i requisiti della decisione 2006/66/CE della Commissione, del 23 dicembre 2005, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema Materiale rotabile – Rumore del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale [1]. Ove tale differenziazione comporti una perdita di entrate per il gestore dell'infrastruttura, dovrebbero restare impregiudicate le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

(46) Al fine di accelerare l'installazione del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) a bordo delle locomotive, i gestori dell'infrastruttura possono modificare il sistema di imposizione dei canoni attraverso una differenziazione temporanea per i treni dotati di ETCS. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere in grado di assicurare che tale differenziazione non comporti una perdita di entrate.

(47) Per tener conto delle esigenze degli utenti, o potenziali utenti, della capacità di infrastruttura ferroviaria in materia di pianificazione, nonché delle esigenze di clienti e investitori, è importante che i gestori dell'infrastruttura assicurino un'assegnazione della capacità di infrastruttura in funzione della necessità di mantenere e migliorare i livelli di affidabilità del servizio.

(48) È auspicabile prevedere incentivi per le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura affinché riducano al minimo le perturbazioni della rete e ne migliorino l'efficienza.

(49) Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di consentire agli acquirenti di servizi ferroviari di accedere direttamente al processo di assegnazione della capacità.

(50) È importante tener conto delle esigenze commerciali sia dei richiedenti che del gestore dell'infrastruttura.

(51) È importante lasciare ai gestori dell'infrastruttura la massima flessibilità in materia di assegnazione della capacità di infrastruttura, ma tale flessibilità deve essere compatibile con il soddisfacimento delle ragionevoli esigenze dei richiedenti.

(52) Le procedure di assegnazione della capacità dovrebbero evitare che lo sviluppo dell'attività delle imprese che sono o intendono divenire titolari di diritti di accesso all'infrastruttura sia soggetto a vincoli eccessivi.

(53) Nei sistemi di assegnazione della capacità e di imposizione dei canoni di utilizzo, può tenersi conto del fatto che vari componenti della rete di infrastruttura ferroviaria possono essere stati progettati con riferimento a diverse classi di utenza.

(54) Poiché frequentemente le differenze a livello di utenza incidono in maniera diversa sulla capacità di infrastruttura, occorre realizzare un equilibrio tra le esigenze dei diversi servizi.

[1] GU L 37 dell'8.2.2006, pag. 1.

(55) I servizi gestiti in base a contratto con le autorità pubbliche possono esigere regole speciali per conservarne l'interesse per l'utenza.

(56) I sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo e di assegnazione della capacità di infrastruttura dovrebbero tener conto della crescente saturazione e quindi della possibile scarsità di capacità.

(57) È opportuno che i diversi tempi di programmazione dei vari tipi di traffico garantiscano il soddisfacimento delle richieste di capacità di infrastruttura presentate dopo il completamento del processo di programmazione dell' orario di servizio annuale.

(58) Per garantire un risultato ottimale per le imprese ferroviarie è auspicabile controllare l'uso di capacità di infrastruttura quando occorre coordinare le richieste di capacità per soddisfare le esigenze dell'utenza.

(59) Data la loro posizione di monopolio, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero esaminare la capacità di infrastruttura disponibile e metodi per potenziarla nei casi in cui il processo di assegnazione della capacità non è in grado di soddisfare le esigenze dell'utenza.

(60) La mancanza di informazioni su altre richieste di imprese ferroviarie e sulle limitazioni del sistema può rendere difficile per le imprese ferroviarie ottimizzare le loro richieste di capacità di infrastruttura.

(61) È importante garantire un migliore coordinamento dei sistemi di assegnazione al fine di rendere più attraente la ferrovia per quel traffico che utilizza la rete di diversi gestori dell'infrastruttura, in particolare per il traffico internazionale.

(62) È importante ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza che possono insorgere tra le infrastrutture ferroviarie o tra i modi di trasporto a causa di differenze significative nei principi di imposizione dei canoni di utilizzo.

(63) È auspicabile definire quei componenti del servizio d'infrastruttura che sono essenziali per consentire ad un operatore di prestare un servizio e che dovrebbero essere fornite in cambio di diritti minimi di accesso.

(64) Sono necessari investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi.

(65) Ai fini di un'idonea ed equa imposizione dei canoni, i gestori dell'infrastruttura devono registrare e determinare il valore delle loro attività e acquisire una buona comprensione dei fattori di costo nell'esercizio dell'infrastruttura.

(66) È auspicabile garantire che si tenga conto dei costi esterni quando sono adottate decisioni sui trasporti e che l'imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possa contribuire all'internalizzazione dei costi esterni in modo coerente ed equilibrato in tutti i modi di trasporto.

(67) È importante assicurare che l'imposizione dei canoni di utilizzo per il traffico nazionale e internazionale sia tale da consentire alle ferrovie di soddisfare le esigenze del mercato; essa dovrebbe pertanto corrispondere al costo effettivamente sostenuto per la gestione del servizio.

(68) Il livello generale di recupero dei costi attraverso l'imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura inciderà sul livello dei contributi statali. Gli Stati membri possono prevedere diversi livelli di recupero generale dei costi. È opportuno tuttavia che ogni sistema di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura consenta un livello di traffico che sia in grado di pagare almeno il costo supplementare che impone come conseguenza del suo utilizzo della rete ferroviaria.

(69) L'infrastruttura ferroviaria è un monopolio naturale ed è quindi necessario fornire incentivi ai gestori dell'infrastruttura per ridurre i costi e gestire in modo efficiente la loro infrastruttura.

(70) Lo sviluppo del trasporto ferroviario dovrebbe essere conseguito avvalendosi anche degli strumenti dell'Unione disponibili, fatte salve le priorità già stabilite.

(71) Le riduzioni che sono concesse alle imprese ferroviarie dovrebbero essere legate a risparmi effettivi dei costi amministrativi, in particolare dei costi di transazione. Le riduzioni possono anche essere concesse per promuovere un uso efficiente dell'infrastruttura.

(72) È auspicabile fornire alle imprese ferroviarie e al gestore dell'infrastruttura incentivi per ridurre al minimo le perturbazioni della rete.

(73) L'assegnazione della capacità è associata ad un costo per il gestore dell'infrastruttura per il quale è richiesto un pagamento.

(74) La gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono l'istituzione di un organismo di regolamentazione che controlli l'applicazione delle norme della presente direttiva e che intervenga come istanza d'appello, ferma restando la possibilità di sindacato giurisdizionale. L'organismo di regolamentazione dovrebbe essere in grado di far rispettare le sue richieste di informazioni e decisioni mediante adeguate sanzioni.

(75) L'organismo di regolamentazione dovrebbe contare su risorse finanziarie atte a garantirne l'indipendenza, attinte al bilancio dello Stato oppure a contributi obbligatori imposti al settore, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità.

(76) Sono necessarie misure specifiche per tener conto della situazione particolare di taluni Stati membri, sotto il profilo geopolitico e geografico, e dell'organizzazione particolare del settore ferroviario in vari Stati membri, garantendo nel contempo l'integrità del mercato interno.

(77) Al fine di tener conto dell'evoluzione del mercato ferroviario, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle modifiche tecniche delle informazioni che devono essere fornite dall'impresa che richiede il rilascio di una licenza, all'elenco delle classi di ritardo, allo schema della procedura di assegnazione e alle informazioni contabili che devono essere fornite agli organismi di regolamentazione. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(78) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione ([1]).

(79) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire favorire lo sviluppo delle ferrovie dell'Unione, stabilire principi generali per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie e coordinare i meccanismi degli Stati membri che disciplinano l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e i canoni dovuti per il suo utilizzo, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, vista la dimensione chiaramente internazionale del rilascio di tali licenze e dell'esercizio di importanti elementi delle reti ferroviarie e per l'esigenza di assicurare condizioni di accesso all'infrastruttura eque e non discriminatorie, e possono dunque, a motivo delle implicazioni transnazionali, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(80) L'obbligo di recepire la presente direttiva nel diritto nazionale deve essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alle direttive precedenti. L'obbligo di recepire le disposizioni della presente direttiva che sono rimaste inalterate nella sostanza rispetto alle direttive precedenti deriva da dette direttive.

(81) Il recepimento e l'attuazione dei capi II e IV della presente direttiva rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico degli Stati membri che siano privi di sistema ferroviario, e che non ne prospettino la costruzione nell'immediato futuro. Detti Stati membri dovrebbero pertanto essere esonerati da tale obbligo.

(82) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» ([2]), gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e dell'Unione, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.

(83) La presente direttiva si applica fatti salvi i termini stabiliti nell'allegato IX, parte B, entro i quali gli Stati membri sono tenuti a conformarsi alle direttive precedenti,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce:

a) le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro (capo II);

b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica ad opera di uno Stato membro delle licenze destinate alle imprese ferroviarie che sono stabilite o si stabiliranno nell'Unione (capo III);

c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura (capo IV).

([1]) GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

([2]) GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

2. La presente direttiva si applica all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali.

Articolo 2

Esclusioni dall'ambito di applicazione

1. Il capo II non si applica alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale, su reti locali e regionali isolate, per servizi di trasporto sull'infrastruttura ferroviaria o su reti adibite unicamente a servizi ferroviari urbani o suburbani.

Nonostante il primo comma, gli articoli 4 e 5 si applicano se detta impresa ferroviaria è controllata, direttamente o indirettamente, da un'impresa o altra entità che effettua o integra servizi di trasporto ferroviario diversi dai servizi urbani, suburbani o regionali. A siffatta impresa ferroviaria si applica anche l'articolo 6 per quanto attiene alla relazione fra di essa e l'impresa o entità che la controlla direttamente o indirettamente.

2. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del capo III:

a) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari per passeggeri sulle infrastrutture ferroviarie locali e regionali isolate;

b) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari urbani o suburbani per passeggeri;

c) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari regionali di trasporto merci;

d) le imprese che effettuano solo servizi di trasporto merci su un'infrastruttura ferroviaria privata, utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le operazioni di trasporto delle sue merci.

3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 8 e 13 e del capo IV:

a) le reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su infrastrutture ferroviarie;

b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri ferroviari urbani e suburbani;

c) le reti regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da un'impresa ferroviaria esclusa ai sensi del paragrafo 1, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;

d) le infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri possono escludere le infrastrutture ferroviarie locali e regionali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3 e le infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione del capo IV. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di escludere dette infrastrutture ferroviarie. Secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2, la Commissione decide se detta infrastruttura ferroviaria debba essere considerata di nessuna importanza strategica tenuto conto della lunghezza delle linee ferroviarie in questione, del loro livello di utilizzo e del volume di traffico potenzialmente interessato.

5. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione dell'articolo 31, paragrafo 5, i veicoli utilizzati o destinati ad essere utilizzati da o verso paesi terzi che circolano su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

6. Gli Stati membri possono decidere, per lo schema di assegnazione di capacità, periodi e scadenze diversi da quelli previsti all'articolo 43, paragrafo 2, all'allegato VI, punto 2, lettera b) e all'allegato VII, punti 3, 4 e 5, per le tracce ferroviarie, che saranno definite in cooperazione con i gestori dell'infrastruttura di paesi terzi su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

7. Laddove necessario per assicurare una leale concorrenza, gli Stati membri possono decidere di pubblicare, con strumenti e scadenze diversi da quelli previsti all'articolo 29, paragrafo 1, il quadro per l'imposizione dei canoni e le relative norme specificamente applicabili ai servizi di trasporto internazionale di merci da o verso paesi terzi effettuati su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

8. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del capo IV l'infrastruttura ferroviaria con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione e che collega stazioni transfrontaliere di uno Stato membro al territorio di un paese terzo.

9. La presente direttiva non si applica alle imprese le cui attività ferroviarie sono limitate alla prestazione unicamente di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso gallerie sottomarine e di servizi di trasporto sotto forma di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso tali gallerie, ad eccezione dell'articolo 6, paragrafi 1 e 4, e degli articoli 10, 11, 12 e 28.

10. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione del capo II, ad eccezione dell'articolo 14, e del capo IV della presente direttiva i servizi ferroviari in transito attraverso l'Unione.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1) «impresa ferroviaria», qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi della presente direttiva 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;

2) «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;

3) «infrastruttura ferroviaria», gli elementi elencati nell'allegato I;

4) «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 e/o scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

5) «servizio di trasporto internazionale di passeggeri», il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere unito e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

6) «servizi urbani ed extraurbani», i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze di un centro urbano o di un agglomerato, incluso un agglomerato transfrontaliero, insieme alle esigenze in materia di trasporto fra detto centro o agglomerato e le sue zone periferiche;

7) «servizi regionali», i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione, inclusa una regione transfrontaliera;

8) «transito», l'attraversamento del territorio dell'Unione senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio dell'Unione;

9) «impianto di servizio», l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;

10) «operatore dell' impianto di servizio», un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;

11) «accordo transfrontaliero» un accordo tra due o più Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi destinato a facilitare la prestazione di servizi ferroviari transfrontalieri;

12) «licenza», un'autorizzazione rilasciata a un'impresa da un'autorità preposta al rilascio della licenza, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;

13) «autorità preposta al rilascio della licenza», l'organismo incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario nello Stato membro;

14) «contratto», un accordo o, per analogia, un'intesa conclusi nel quadro di misure amministrative o regolamentari;

15) «profitto ragionevole», un tasso di rendimento del proprio capitale che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni;

16) «assegnazione», l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria da parte di un gestore dell'infrastruttura;

17) «richiedente», un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità competenti di cui al regolamento (CEE) n. 1370/2007, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura;

18) «infrastruttura saturata», un elemento dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità non è possibile soddisfare pienamente la domanda, in determinati periodi;

19) «piano di potenziamento della capacità», una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a ridurre le limitazioni di capacità che portano a dichiarare un elemento dell'infrastruttura «infrastruttura saturata»;

20) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;

21) «accordo quadro», un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;

22) «capacità di infrastruttura», il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo;

23) «rete», l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;

24) «prospetto informativo della rete», un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;

25) «traccia ferroviaria», la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un dato periodo;

26) «orario di servizio», i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità.

CAPO II

SVILUPPO DELLE FERROVIE DELL'UNIONE

SEZIONE 1

Indipendenza Gestionale

Articolo 4

Indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in materia di gestione, di amministrazione e di controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile, le imprese ferroviarie direttamente o indirettamente possedute o controllate dagli Stati membri abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongano, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli dello Stato.

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

Articolo 5

Gestione delle imprese ferroviarie secondo principi commerciali

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie possano adattare le loro attività al mercato e gestirle sotto la responsabilità dei loro organi direttivi, per fornire servizi efficienti e adeguati con la minor spesa possibile in rapporto alla qualità del servizio richiesto.

Le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, a prescindere dalla loro proprietà, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato membro all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti dello Stato.

2. Le imprese ferroviarie definiscono i loro programmi di attività, compresi i piani di investimento e di finanziamento. Detti programmi mirano al raggiungimento dell'equilibrio finanziario delle imprese e alla realizzazione degli altri obiettivi in materia di gestione tecnica, commerciale e finanziaria; essi inoltre indicano i mezzi per realizzare tali obiettivi.

3. Con riferimento agli orientamenti di politica generale adottati dallo Stato membro e in considerazione dei piani o contratti nazionali, eventualmente pluriennali, compresi i piani di investimento e di finanziamento, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di:

a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni degli articoli 7, 29 e 39;

b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione;

c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;

d) aumentare la propria quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;

e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.

Il presente paragrafo lascia impregiudicato il regolamento (CE) n. 1370/2007.

SEZIONE 2

Separazione della Gestione dell'infrastruttura e del L'attività di Trasporto e dei Diversi Tipi di Attività di Trasporto

Articolo 6

Separazione contabile

1. Gli Stati membri provvedono affinché 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.

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 e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti.

3. Gli Stati membri provvedono affinché i conti profitti e perdite e i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico figurano separatamente, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.

4. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività ad un altro sia rispettato.

Articolo 7

Indipendenza delle funzioni essenziali dei gestori dell'infrastruttura

1. Gli Stati membri provvedono affinché le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, siano attribuite a enti o società che non svolgono a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative deve essere comunque dimostrato che il presente obiettivo è stato realizzato.

Le funzioni essenziali sono:

a) adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione che la disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie; e

b) adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, fatto salvo l'articolo 29, paragrafo 1.

Gli Stati membri possono tuttavia attribuire alle imprese ferroviarie o a qualsiasi altro organismo la responsabilità di contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio mediante investimenti, manutenzione e finanziamento.

2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente da un'impresa ferroviaria sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al capo IV, sezioni 2 e 3, sono svolte, rispettivamente, da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione della capacità indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

3. Ove le disposizioni del capo IV, sezioni 2 e 3, facciano riferimento alle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, esse sono intese in riferimento all'organismo incaricato della determinazione dei canoni o all'organismo incaricato dell'assegnazione di capacità in funzione delle rispettive competenze.

SEZIONE 3

Risanamento Finanziario

Articolo 8

Finanziamento del gestore dell'infrastruttura

1. Gli Stati membri sviluppano l' infrastruttura ferroviaria nazionale tenendo conto eventualmente delle esigenze generali dell'Unione, inclusa l'esigenza di cooperare con i paesi terzi limitrofi. A tale scopo essi pubblicano, entro … (*) due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, una strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Tale strategia comprende un periodo di almeno cinque anni e può essere rinnovata.

2. Nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 del trattato, gli Stati membri possono inoltre erogare al gestore dell'infrastruttura un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti di cui all'articolo 3, punto 2, della dimensione dell'infrastruttura e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti. Gli Stati membri possono decidere di finanziare detti investimenti con mezzi diversi dai contributi statali diretti.

3. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato membro interessato e tenendo conto della strategia di cui al paragrafo 1 e del finanziamento erogato dagli Stati membri di cui al paragrafo 2, il gestore dell'infrastruttura adotta un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi. Il gestore dell'infrastruttura accerta che i richiedenti noti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali abbiano accesso alle informazioni pertinenti e la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale

(*) Due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

riguardo alle condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura prima della sua approvazione da parte del gestore dell'infrastruttura.

4. Gli Stati membri assicurano che la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole che non superi il periodo di applicazione del contratto di cui all'articolo 30, paragrafo 2, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali e finanziamenti privati, compresi, se del caso, i pagamenti anticipati concessi dallo Stato, e, dall'altro, i costi di infrastruttura, inclusi quelli dovuti ai rinnovi e potenziamenti a lungo termine del patrimonio.

Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei canoni di cui agli articoli 31 e 32, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

Articolo 9

Riduzione trasparente del debito

1. Fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 del trattato, gli Stati membri creano meccanismi adeguati per contribuire alla riduzione dell'indebitamento delle imprese ferroviarie di proprietà pubblica o controllate ad un livello che non ostacoli una sana gestione finanziaria e che risani la loro situazione finanziaria.

2. Ai fini di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono imporre che nell'ambito della contabilità delle imprese ferroviarie sia istituito un servizio distinto per l'ammortamento dei debiti.

Al passivo di questo servizio possono essere trasferiti tutti i prestiti contratti dall'impresa ferroviaria per finanziare gli investimenti e per coprire le eccedenze di spese di gestione risultanti dall'attività di trasporto ferroviario o dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, fino ad estinzione di tali prestiti. I debiti derivanti da attività di società affiliate non possono essere presi in considerazione.

3. I paragrafi 1 e 2 si applicano soltanto ai debiti o agli interessi dovuti sui debiti contratti dalle imprese ferroviarie pubbliche prima della data dell'apertura del mercato di tutti o di parte dei servizi di trasporto ferroviario nello Stato membro in questione e in ogni caso entro il 15 marzo 2001 o, per gli Stati membri che hanno aderito all'Unione dopo tale data, la data di adesione.

SEZIONE 4

Accesso all'infrastruttura e ai Servizi Ferroviari

Articolo 10

Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria

1. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. Tale diritto comprende l'accesso all'infrastruttura che collega i porti marittimi e di navigazione interna e altri impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2 e all'infrastruttura che serve o potrebbe servire più di un cliente finale.

2. Alle imprese ferroviarie è concesso il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2.

3. L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 stabiliscono, a seguito di una richiesta delle autorità competenti o delle imprese ferroviarie interessate, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

4. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

Articolo 11

Limitazione del diritto di accesso e del diritto di far salire e scendere i passeggeri

1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10 sui servizi da una stazione di partenza ad una di arrivo che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico che sono conformi al diritto dell'Unione. Detta limitazione non può determinare una restrizione del diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro, salvo se l'esercizio di tale diritto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

2. L'organismo o gli organismi di regolamentazione competenti di cui all'articolo 55 stabiliscono se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico risulti compromesso in base ad un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta:

a) della o delle competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;

b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso ai sensi di tale articolo;

c) del gestore dell'infrastruttura;

d) dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.

Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti le informazioni ragionevolmente necessarie per addivenire ad una decisione. L'organismo di regolamentazione valuta le informazioni ricevute consultandosi adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

3. L'organismo di regolamentazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui una delle seguenti parti può chiedere il riesame della decisione nonché le relative condizioni cui questo è assoggettato:

a) la o le autorità competenti;

b) il gestore dell'infrastruttura;

c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;

d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.

4. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

5. Gli Stati membri possono inoltre limitare il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate nel medesimo Stato membro lungo il percorso di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri se un diritto esclusivo al trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione è stato concesso a titolo di un contratto di concessione attribuito prima del 4 dicembre 2007, mediante una procedura di aggiudicazione in concorrenza equa e secondo i pertinenti principi della normativa dell'Unione. Detta limitazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o per 15 anni, ove la durata sia superiore.

6. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni di cui ai paragrafi 1, 2, 3 e 5 siano sottoposte a controllo giurisdizionale.

Articolo 12

Prelievo di canoni sulle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori

1. Fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 2, gli Stati membri possono autorizzare, alle condizioni di cui al presente articolo, l'autorità competente per i trasporti ferroviari di viaggiatori a imporre alle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori un canone sull'esercizio di collegamenti che sono di competenza di detta autorità e sono effettuati fra due stazioni di tale Stato membro.

Nella fattispecie, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto nazionale o internazionale di passeggeri sono soggette al medesimo canone sull'esercizio delle linee di competenza di tale autorità.

2. I canoni riscossi sono destinati a compensare detta autorità per gli obblighi di servizio pubblico previsti nel quadro di contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto dell'Unione. I proventi ottenuti da tali canoni e pagati come compensazione non eccedono quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

3. I canoni riscossi sono conformi al diritto dell'Unione, in particolare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, in particolare tra prezzo medio del servizio al passeggero e livello dei canoni. La totalità dei canoni imposti ai sensi del presente paragrafo non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia di passeggeri al quale si applicano.

4. Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei canoni che all'utilizzo degli stessi. Gli Stati membri forniscono tali informazioni alla Commissione.

5. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

Articolo 13

Condizioni di accesso ai servizi

1. I gestori dell'infrastruttura forniscono a tutte le imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, il pacchetto minimo di accesso di cui all'allegato II, punto 1.

2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono alle imprese ferroviarie i servizi di cui all'allegato II, punto 2, su base non discriminatoria.

3. Per garantire la totale trasparenza e l'accesso non discriminatorio agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, lettere a), b), c) e f), così come la fornitura di servizi in tali impianti nei casi in cui l'operatore di tale impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da un ente o da una società che è anche attiva e detiene una posizione dominante anche sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, gli operatori di detti impianti di servizio sono organizzati in modo tale da essere indipendenti da tale ente o società sotto il profilo organizzativo e decisionale. L'indipendenza non comporta la costituzione di un ente o di una società distinti per gli impianti di servizio e può essere realizzata mediante l'organizzazione di divisioni distinte all'interno di una stessa impresa.

Per tutti gli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, l'operatore e detto ente o società tengono una contabilità separata, compresi i bilanci e i conti profitti e perdite.

Se l'esercizio di un impianto di servizio è assicurato da un gestore dell'infrastruttura oppure quando l'operatore dell'impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da un gestore dell'infrastruttura, la conformità ai requisiti del presente paragrafo si considera dimostrata se sono rispettate le condizioni previste all'articolo 7.

4. Le richieste di accesso agli impianti di servizio e alle relative forniture di servizi presentate da imprese ferroviarie possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l'operatore degli impianti di servizio ad investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie.

Se le richieste di imprese ferroviarie riguardano l'accesso agli impianti di servizio gestiti da un operatore dell'impianto di servizio di cui al paragrafo 3 e la relativa fornitura di servizi, l'operatore dell'impianto di servizio motiva le decisioni di rifiuto e indica alternative valide su altri impianti.

5. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all' organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità.

6. Se un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, non è utilizzato per almeno tre anni consecutivi ed imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere all'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il proprietario rende pubblico che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing come impianto di servizio, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto impianto di servizio non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria.

7. Se l'operatore dell'impianto di servizio offre uno dei servizi indicati nell'allegato II, punto 3, come servizi complementari, lo stesso deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.

8. Le imprese ferroviarie possono chiedere, come servizi ausiliari, al gestore dell'infrastruttura o ad altri operatori di impianti di servizio i servizi di cui all'allegato II, punto 4. L'operatore dell'impianto di servizio non è obbligato a fornire questi servizi. Se decide di offrire ad altri uno o più di tali servizi, l'operatore dell'impianto di servizio deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.

9. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e degli operatori degli impianti di servizio e in base alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati nel quadro degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punti da 2 a 4. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

SEZIONE 5

Accordi Transfrontalieri

Articolo 14

Principi generali degli accordi transfrontalieri

1. Gli Stati membri assicurano che le disposizioni contenute negli accordi transfrontalieri non costituiscano una discriminazione tra imprese ferroviarie né una limitazione della libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione, entro … (*), gli accordi transfrontalieri conclusi anteriormente a tale data, mentre gli accordi nuovi o riveduti tra Stati membri sono notificati prima della loro conclusione. La Commissione decide sulla conformità tali accordi al diritto dell'Unione entro nove mesi dalla notifica per gli accordi conclusi prima … (**) dell'entrata in vigore della presente direttiva e entro quattro mesi dalla notifica per gli accordi nuovi o riveduti tra Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.

3. Fatta salva la ripartizione delle competenze fra l'Unione e gli Stati membri, conformemente al diritto dell'Unione, gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati e di concludere accordi transfrontalieri nuovi o riveduti fra gli Stati membri e i paesi terzi.

4. Se, entro due mesi dalla data in cui uno Stato membro le notifica l'intenzione di avviare i negoziati di cui al paragrafo 2, la Commissione conclude che i negoziati potrebbero compromettere gli obiettivi di negoziati in corso tra l'Unione e i paesi terzi interessati e/o portare ad un accordo incompatibile con il diritto dell'Unione, essa ne informa di conseguenza lo Stato membro.

Gli Stati membri informano regolarmente la Commissione su tali negoziati e, se del caso, invitano la Commissione a partecipare in qualità di osservatore.

5. Gli Stati membri sono autorizzati ad applicare in via provvisoria e/o concludere accordi transfrontalieri nuovi o riveduti con paesi terzi purché essi siano compatibili con il diritto dell'Unione e non ledano l'oggetto e lo scopo della politica dei trasporti dell'Unione. La Commissione adotta le decisioni di autorizzazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.

(*) Sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.
(**) Data corrispondente all'entrata in vigore della presente direttiva.

SEZIONE 6

Compiti di Controllo della Commissione

Articolo 15

Ambito del monitoraggio del mercato

1. La Commissione adotta le disposizioni necessarie per monitorare le condizioni tecniche ed economiche e gli sviluppi di mercato del trasporto ferroviario dell'Unione.

2. In tale contesto, la Commissione coinvolge strettamente nei suoi lavori rappresentanti degli Stati membri e rappresentanti dei settori interessati, compresi gli utilizzatori, affinché essi siano in grado di monitorare 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 canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, l'evoluzione dei prezzi e la qualità dei servizi di trasporto ferroviario, i servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico, le licenze e il grado di armonizzazione tra gli Stati membri.

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

a) l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari;

b) le condizioni quadro, comprese quelle relative ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia;

c) lo stato della rete ferroviaria dell'Unione;

d) l'utilizzo dei diritti di accesso;

e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti;

f) le limitazioni di infrastruttura;

g) la necessità di una normativa.

5. Ai fini del monitoraggio del mercato da parte della Commissione gli Stati membri trasmettono annualmente alla Commissione le informazioni necessarie sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario.

6. La Commissione può adottare misure volte ad assicurare la coerenza degli obblighi di comunicazione che incombono agli Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

CAPO III

RILASCIO DELLE LICENZE DELLE IMPRESE FERROVIARIE

SEZIONE 1

Autorita' Preposta al Rilascio delle Licenze

Articolo 16

Autorità preposta al rilascio delle licenze

Ogni Stato membro designa un'autorità preposta al rilascio delle licenze e all'adempimento degli obblighi previsti dal presente capo.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze non presta direttamente servizi di trasporto ed è indipendente dalle imprese o dalle entità che lo fanno.

SEZIONE 2

Condizioni per il Rilascio della Licenza

Articolo 17

Requisiti generali

1. Un'impresa ferroviaria ha diritto di richiedere il rilascio di una licenza nello Stato membro in cui è stabilita.

2. Gli Stati membri non rilasciano né prorogano la validità delle licenze nei casi in cui non ricorrano i requisiti fissati nel presente capo.

3. Un'impresa ferroviaria per la quale ricorrono i requisiti di cui al presente capo ha diritto di ottenere il rilascio della licenza.

4. Nessuna impresa ferroviaria è autorizzata a prestare i servizi di trasporto ferroviario rientranti nel campo d'applicazione del presente capo se non le è stata rilasciata la licenza conforme al tipo di servizi da prestare.

Tuttavia detta licenza non dà diritto di per sé stessa all'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

5. La Commissione può adottare misure che stabiliscono i dettagli dell'utilizzo di un modello comune di licenza e, se necessario ad una concorrenza equa ed effettiva sui mercati del trasporto ferroviario, i dettagli della procedura da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

Articolo 18

Condizioni per il rilascio della licenza

Ogni impresa che richiede il rilascio di una licenza deve essere in grado di dimostrare alle autorità dello Stato membro preposte al rilascio delle licenze, già prima di iniziare le sue attività, che sarà in condizione di garantire, in qualsiasi momento, i requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale nonché di copertura della propria responsabilità civile, di cui agli articoli da 19 a 22.

A tal fine, ogni impresa che richiede il rilascio di una licenza deve fornire tutte le informazioni utili.

Articolo 19

Requisiti in materia di onorabilità

Gli Stati membri definiscono le condizioni alle quali ricorrono i requisiti in materia di onorabilità per garantire che l'impresa che richiede il rilascio di una licenza o le persone responsabili della sua gestione:

a) non siano stati condannati per illeciti penali gravi, ivi compresi illeciti di natura commerciale;

b) non siano stati oggetto di una procedura fallimentare;

c) non siano stati condannati per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti;

d) non siano stati condannati per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale qualora una società intendesse effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggette a procedure doganali.

Articolo 20

Requisiti in materia di capacità finanziaria

1. Ricorrono i requisiti in materia di capacità finanziaria allorché un'impresa che richiede il rilascio di una licenza può provare che potrà far fronte ai suoi obblighi effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo di dodici mesi.

2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze verifica la capacità finanziaria, in particolare in base ai conti annuali dell'impresa ferroviaria o, per le imprese che richiedono il rilascio di una licenza ma non sono in grado di presentare tali conti, in base al bilancio annuale. Ciascuna impresa che richiede il rilascio di una licenza presenta quantomeno le informazioni di cui all'allegato III.

3. L'autorità preposta al rilascio delle licenze considera che un'impresa che richiede il rilascio di una licenza non possieda la capacità finanziaria richiesta qualora siano dovuti arretrati ingenti o ricorrenti di imposte o contributi sociali in relazione alle attività svolte dall'impresa.

4. L'autorità preposta al rilascio delle licenze può esigere la presentazione di una relazione di valutazione e di documenti appropriati emessi da una banca, una cassa di risparmio pubblica, un revisore dei conti o un esperto contabile giurato. Tali documenti contengono le informazioni elencate nell'allegato III.

5. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato III. Pertanto, l'allegato III può essere modificato per specificare le informazioni che devono essere fornite dall'impresa che richiede il rilascio di una licenza o integrarle alla luce dell'esperienza acquisita dalle autorità preposte al rilascio delle licenze o dell'evoluzione del mercato del trasporto ferroviario.

Articolo 21

Requisiti in materia di competenza professionale

I requisiti in materia di competenza professionale sono soddisfatti allorché l'impresa che richiede il rilascio di una licenza può dimostrare che dispone o disporrà di un'organizzazione gestionale dotata delle conoscenze o dell'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo e una supervisione sicuri ed efficaci sulle operazioni del tipo specificato nella licenza.

Articolo 22

Requisiti in materia di copertura per la responsabilità civile

Fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 del trattato, un'impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione o assumere garanzie a condizioni di mercato, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi.

SEZIONE 3

Validità della Licenza

Articolo 23

Validità spaziale e temporale

1. Una licenza è valida in tutto il territorio dell'Unione.

2. La licenza resta valida fintantoché l'impresa ferroviaria adempie gli obblighi previsti dal presente capo. Tuttavia, l'autorità preposta al rilascio della licenza può prescrivere che questa sia oggetto di riesame a intervalli regolari. In tal caso il riesame è effettuato almeno ogni cinque anni.

3. Le licenze possono contenere disposizioni specifiche in materia di sospensione o di revoca delle stesse.

Articolo 24

Licenza temporanea, approvazione, sospensione e revoca

1. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze nutra fondati dubbi circa la ricorrenza, da parte dell'impresa ferroviaria cui essa ha rilasciato la licenza, dei requisiti stabiliti al presente capo, in particolare all'articolo 18, essa può, in qualsiasi momento, compiere le verifiche quanto alla ricorrenza di tali requisiti.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze sospende o revoca la licenza se constata che per l'impresa ferroviaria non ricorrono più i requisiti fissati.

2. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze di uno Stato membro constati che sussistono fondati dubbi quanto alla ricorrenza dei requisiti definiti nel presente capo da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, ne informa immediatamente tale autorità.

3. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, allorché una licenza è sospesa o revocata a motivo della mancata ricorrenza dei requisiti in materia di idoneità finanziaria, l'autorità preposta al rilascio della licenza può concedere una licenza temporanea durante la riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, purché non sia compromessa la sicurezza. La licenza temporanea è tuttavia valida soltanto per un periodo massimo di sei mesi a decorrere dalla data di concessione della stessa.

4. Qualora un'impresa ferroviaria abbia sospeso l'attività per sei mesi o non l'abbia iniziata nei sei mesi successivi al rilascio della licenza, l'autorità preposta al rilascio delle licenze può decidere che la licenza debba costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma ovvero essere sospesa.

Nel caso di avvio dell'attività, l'impresa può chiedere che sia fissato un periodo più lungo, tenuto conto della specificità dei servizi forniti.

5. Nel caso di modifiche riguardanti la situazione giuridica di un'impresa ferroviaria, in particolare nel caso di fusione o di assunzione del controllo, l'autorità preposta al rilascio delle licenze può decidere che la licenza debba costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma. L'impresa ferroviaria in questione può continuare l'attività a meno che l'autorità preposta al rilascio delle licenze ritenga che la sicurezza è compromessa. In tal caso la decisione deve essere motivata.

6. Qualora un'impresa ferroviaria intenda estendere o mutare in misura considerevole le proprie attività, la licenza deve essere sottoposta, per una revisione, all'autorità preposta al rilascio delle licenze.

7. L'autorità preposta al rilascio delle licenze non permette a un'impresa ferroviaria nei confronti della quale sia stato dato inizio ad una procedura fallimentare o qualsiasi altra di natura analoga di mantenere la licenza, qualora sia convinta che non sussistano prospettive realistiche di ristrutturazione finanziaria soddisfacenti entro un termine ragionevole.

8. Qualora sospenda, revochi o modifichi una licenza, l'autorità preposta al rilascio delle licenze ne informa immediatamente l'Agenzia ferroviaria europea. L'Agenzia ferroviaria europea informa le autorità preposte al rilascio delle licenze degli altri Stati membri.

Articolo 25

Procedura per il rilascio di una licenza

1. Le procedure per il rilascio di una licenza sono rese pubbliche dallo Stato membro interessato, il quale ne informa la Commissione.

2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze decide sulla richiesta di rilascio immediatamente e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite le informazioni necessarie, in particolare le informazioni di cui all'allegato III. Essa tiene conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili e comunica tempestivamente la decisione all'impresa che richiede il rilascio di una licenza. Ogni decisione di rigetto di una richiesta deve essere motivata.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dalla autorità preposta al rilascio delle licenze siano oggetto di ricorso giurisdizionale.

CAPO IV

IMPOSIZIONE DEI CANONI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

SEZIONE 1

Principi Generali

Articolo 26

Utilizzo efficace della capacità di infrastruttura

Gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella presente direttiva e, pertanto, consentano al gestore dell'infrastruttura di offrire sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile al fine del suo utilizzo ottimale.

Articolo 27

Prospetto informativo della rete

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell'infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40.

2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV.

3. Il prospetto informativo della rete è tenuto aggiornato e se necessario modificato.

4. Il prospetto informativo della rete è pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura.

Articolo 28

Accordi tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura

Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, a norma del diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti, ai sensi della presente direttiva.

SEZIONE 2

Canoni per L'utilizzo dell'infrastruttura e dei Servizi

Articolo 29

Fissazione, calcolo e riscossione dei canoni

1. Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei canoni rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4.

Fatta salva detta condizione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura.

Gli Stati membri assicurano che il prospetto informativo della rete riporti il quadro per l'imposizione dei canoni e le relative norme oppure indichi un sito Internet nel quale essi sono pubblicati.

Il gestore dell'infrastruttura determina i canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione in conformità del quadro stabilito per l'imposizione dei canoni e le relative norme.

Ferma restando l'indipendenza gestionale prevista all'articolo 4 e a condizione di un conferimento diretto a norma del diritto costituzionale anteriormente a … (*), il parlamento nazionale può avere il diritto di verificare e, se necessario, rivedere il livello dei canoni fissato dal gestore dell'infrastruttura. L'eventuale revisione assicura che i canoni imposti siano conformi alla presente direttiva, al quadro per l'imposizione dei canoni stabilito e alle relative norme.

2. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 32, paragrafo 2, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che il sistema di imposizione di canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la loro rete.

(*) Due anni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva.

3. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti canoni equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato e i canoni effettivamente applicati siano conformi alle regole di cui al prospetto informativo della rete.

4. Il gestore dell'infrastruttura rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti.

Articolo 30

Costo dell'infrastruttura e contabilità

1. Tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, sono concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei canoni di accesso.

2. Ferma restando la loro competenza riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e fatto salvo, ove applicabile, il principio finanziario dell'annualità, gli Stati membri provvedono a che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura concludano, per un periodo minimo di tre anni, un contratto che rispetti i principi e parametri fondamentali di cui all'allegato V.

Gli Stati membri provvedono a che i contratti in vigore il … (*) siano modificati per essere allineati alla presente direttiva previo rinnovo degli stessi oppure, al più tardi, entro …. (**).

3. Gli Stati membri pongono in essere gli incentivi di cui al paragrafo 1 attraverso il contratto di cui al paragrafo 2 o attraverso misure di regolamentazione oppure tramite una combinazione di incentivi volti a ridurre i costi attraverso il contratto e il livello dei canoni tramite misure di regolamentazione.

4. Se uno Stato membro decide di porre in essere gli incentivi di cui al paragrafo 1 attraverso misure di regolamentazione, l'attuazione si basa su un'analisi delle riduzioni di costi conseguibili. Ciò lascia impregiudicati i poteri dell'organismo di regolamentazione di rivedere i canoni di cui all'articolo 56.

5. Le condizioni del contratto di cui al paragrafo 2 e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

6. Gli Stati membri assicurano che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura informino i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto e diano loro la possibilità di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto Il contratto è pubblicato entro un mese dalla sua conclusione.

Il gestore dell'infrastruttura si accerta della coerenza tra le disposizioni del contratto e il piano commerciale.

7. I gestori dell'infrastruttura mettono a punto e aggiornano un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione sono responsabili, che sarà utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. Il registro è corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura.

8. I gestori dell'infrastruttura stabiliscono un metodo di imputazione dei costi. Gli Stati membri possono riservarsi di approvarlo preventivamente. Tale metodo è aggiornato periodicamente sulla base della migliore pratica internazionale.

Articolo 31

Principi di imposizione dei canoni

1. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio sono pagati, rispettivamente, al gestore dell'infrastruttura e all'operatore degli impianti di servizio, che li usano per finanziare le loro attività.

2. Gli Stati membri chiedono al gestore dell'infrastruttura e all'operatore degli impianti di servizio di fornire all'organismo di regolamentazione tutte le informazioni necessarie sui canoni imposti per consentirgli di svolgere le proprie funzioni di cui all'articolo 56. Al riguardo il gestore dell'infrastruttura e l'operatore dell'impianto di servizio devono essere in grado di provare che i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi effettivamente fatturati a ciascuna impresa ferroviaria, a norma degli articoli da 30 a 37 sono conformi ai metodi, alle regole e, se del caso, ai criteri indicati nel prospetto informativo della rete.

3. Fatti salvi i paragrafi 4 o 5 del presente articolo o dell'articolo 32, i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

Anteriormente a … (***), la Commissione adotta misure che stabiliscono la metodologia applicabile al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

Il gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente alla metodologia di cui al paragrafo 4 durante un periodo non superiore a cinque anni da … (***).

4. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 possono includere un costo che rispecchi la scarsità di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

(*) Data di entrata in vigore della presente direttiva.
(**) Tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.
(***) Trentasei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

5. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno. Qualsiasi modifica di questo tipo è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto.

In base all'esperienza maturata da gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, organismi di regolamentazione ed autorità competenti e tenuto conto dei sistemi esistenti di differenziazione basata sugli effetti acustici, la Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici, inclusa la durata dell'applicazione, e che permettono la differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione, se del caso, della sensibilità della zona esposta, in particolare in termini di entità della popolazione interessata e composizione del treno avente un impatto sul livello delle emissioni sonore. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

L'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è tuttavia ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci conformemente al diritto dell'Unione.

Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, gli Stati membri decidono in merito all'uso degli introiti supplementari.

Gli Stati membri assicurano che le informazioni necessarie siano conservate e che si possa risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all' applicazione degli stessi. Gli Stati membri forniscono tali informazioni alla Commissione su sua richiesta.

6. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

7. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

8. Se i servizi elencati nell'allegato II, punti 3 e 4, come complementari e ausiliari sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti canoni non superano il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

9. Possono essere riscossi canoni per la capacità utilizzata a scopo di manutenzione dell'infrastruttura. Questi canoni non devono superare la perdita netta di entrate causata al gestore dell'infrastruttura dalla manutenzione.

10. L'operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all'allegato II, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell'infrastruttura le informazioni sui canoni da inserire nel prospetto informativo della rete o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico a norma dell'articolo 27.

Articolo 32

Deroghe ai principi di imposizione dei canoni

1. Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale, in particolare per i servizi ferroviari internazionali. Il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Il livello dei canoni stabiliti non preclude tuttavia l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.

Prima di approvare l'applicazione di tali coefficienti di maggiorazione, gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura ne valutino la pertinenza per specifici segmenti di mercato, prendendo in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI, punto 1, e scegliendo quelli pertinenti. L'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura contiene almeno i tre segmenti seguenti: servizi merci, servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico e altri servizi passeggeri.

I gestori dell'infrastruttura possono distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o passeggeri trasportati.

Sono inoltre definiti i segmenti di mercato in cui le imprese ferroviarie non effettuano al momento servizi ma possono effettuarli durante il periodo di validità del sistema di imposizione dei canoni. Il gestore dell'infrastruttura non include nel sistema di imposizione dei canoni nessun coefficiente di maggiorazione per tali segmenti di mercato.

L'elenco dei segmenti di mercato è pubblicato nel prospetto informativo della rete ed è riveduto almeno ogni cinque anni.

2. I gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

3. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

4. I canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere differenziati in modo da offrire incentivi a dotare i treni di un sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE della Commissione ([1]) ed alle versioni successive.

A seguito di una valutazione d'impatto, la Commissione può adottare misure che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione della differenziazione dei canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura, inclusa la durata dell'applicazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

5. Per impedire discriminazioni, occorre garantire che i canoni medi e marginali di ogni gestore dell'infrastruttura per usi equivalenti della sua infrastruttura siano comparabili e che i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato siano soggetti agli stessi canoni. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali riservate, che il sistema di imposizione dei canoni soddisfa questi requisiti.

6. Se un gestore di infrastruttura intende modificare gli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni di cui al paragrafo 1 del presente articolo deve renderli pubblici con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete a norma dell'articolo 27, paragrafo 4.

Articolo 33

Riduzioni

1. Fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 del trattato e in deroga al principio del costo diretto stabilito all'articolo 31, paragrafo 3, della presente direttiva, le riduzioni sui canoni imposti ad un'impresa ferroviaria dal gestore dell'infrastruttura per qualsiasi servizio devono rispettare i criteri di cui al presente articolo.

2. Ad eccezione del paragrafo 3, le riduzioni si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati.

3. Il gestore dell'infrastruttura può istituire regimi aperti a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate.

4. Le riduzioni possono riferirsi soltanto ai canoni applicati ad una sezione determinata dell'infrastruttura.

5. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria.

Articolo 34

Sistemi di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura

1. Gli Stati membri possono introdurre un sistema di compensazione di durata limitata, per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per i costi ambientali, i costi connessi ad incidenti e i costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti, ove la mancata copertura sia comprovabile e nella misura in cui tali costi superino i costi equivalenti della ferrovia.

2. Se un'impresa ferroviaria che beneficia di una compensazione usufruisce di un diritto esclusivo, la compensazione è accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti.

3. Il metodo usato e i calcoli effettuati sono resi pubblici. In particolare deve essere possibile dimostrare i costi specifici dell'infrastruttura di trasporto concorrente che vengono evitati e garantire che il sistema sia applicato alle imprese a condizioni non discriminatorie.

4. Gli Stati membri assicurano la compatibilità di tale sistema con gli articoli 93, 107 e 108 del trattato.

Articolo 35

Sistema di prestazioni

1. I sistemi di imposizione dei canoni incoraggiano le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria mediante un sistema di prestazioni. Questo sistema può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni.

([1]) Decisione della Commissione, del 23 aprile 2008, recante modifica dell'allegato A della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, e dell'allegato A della decisione 2006/860/CE riguardante una specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 136 del 24.5.2008, pag. 11).

2. I principi di base del sistema di prestazioni indicati nell'allegato VI, punto 2, si applicano a tutta la rete.

3. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo alle modifiche dell'allegato VI, punto 2, lettera c). Pertanto, l'allegato VI, punto 2, lettera c), può essere modificato alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario e dell'esperienza acquisita dagli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55, dai gestori delle infrastrutture e dalle imprese ferroviarie. Tali modifiche adattano le classi di ritardo alle migliori prassi sviluppate dal settore.

Articolo 36

Canoni di prenotazione della capacità

I gestori dell'infrastruttura possono applicare un canone adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale canone serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. I pagamenti di tale canone sono effettuati dal richiedente o dall'impresa ferroviaria di cui all'articolo 41, paragrafo 1.

I gestori dell'infrastruttura debbono essere permanentemente in grado di indicare a qualsiasi interessato la capacità d'infrastruttura già assegnata alle imprese ferroviarie utilizzatrici.

Articolo 37

Cooperazione in materia di sistemi di imposizione dei canoni su più reti

1. Gli Stati membri garantiscono che i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei canoni e si associno per coordinare l'imposizione dei canoni o per imporre canoni per l'esercizio di servizi ferroviari su più di una rete infrastrutturale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione. In particolare, i gestori dell'infrastruttura mirano a garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali e assicurano l'utilizzo efficace delle reti ferroviarie. A tal fine stabiliscono le procedure appropriate a norma della presente direttiva.

2. Ai fini del paragrafo 1, gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino al fine di consentire l'efficace applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui all'articolo 32 e dei sistemi di prestazioni di cui all'articolo 35 al traffico che interessa più di una rete del sistema ferroviario all'interno dell'Unione.

SEZIONE 3

Assegnazione della Capacità di Infrastruttura

Articolo 38

Diritti connessi alla capacità

1. La capacità di infrastruttura è assegnata dal gestore dell'infrastruttura e, una volta assegnata ad un richiedente, non può essere trasferita dal beneficiario ad un'altra impresa o ad altro servizio.

Qualsiasi forma di transazione avente per oggetto la capacità di infrastruttura è vietata e ha come conseguenza l'esclusione da un'ulteriore assegnazione di capacità.

L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria, che opera per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria, non è considerato un trasferimento.

2. Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di tracce ferroviarie può essere concesso ai richiedenti per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio.

Un gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 42, per l'utilizzo della capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

3. I diritti ed obblighi rispettivi dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono stabiliti in sede contrattuale o nella normativa degli Stati membri.

4. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per poter valutare se lo scopo del servizio internazionale consista nel trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e quale sia il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che siano informate l'autorità competente che su tale percorso ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

Articolo 39

Assegnazione della capacità

1. Gli Stati membri possono definire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura soggetto alla condizione dell' indipendenza di gestione di cui all'articolo 4. Devono essere definite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto dell'Unione.

2. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute.

Articolo 40

Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura su più reti

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 42. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine a norma della presente direttiva e organizzano di conseguenza le tracce ferroviarie che insistono su più reti.

Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura si associno al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di paesi terzi.

2. La Commissione è informata delle principali riunioni in cui sono elaborati i principi e le pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura ed è invitata a parteciparvi come osservatore. Gli organismi di regolamentazione ricevono, riguardo all'elaborazione dei principi e delle pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura così come dai sistemi di assegnazione informatici, informazioni sufficienti per consentire loro di svolgere il controllo regolamentare ai sensi dell'articolo 56.

3. Nelle riunioni o nel corso di altre attività concernenti l'assegnazione della capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari su più reti, le decisioni sono adottate unicamente dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

4. I partecipanti alla cooperazione di cui al paragrafo 1 provvedono affinché i requisiti di partecipazione, le modalità di funzionamento e tutti i criteri utilizzati per valutare e assegnare la capacità di infrastruttura siano resi pubblici.

5. Nell'ambito della cooperazione di cui al paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura valutano le esigenze ed eventualmente propongono ed organizzano tracce ferroviarie internazionali per facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta ad hoc di cui all'articolo 48.

Queste tracce ferroviarie internazionali previamente convenute sono comunicate ai richiedenti a cura di uno dei gestori dell'infrastruttura partecipanti.

Articolo 41

Richiedenti

1. Le richieste di capacità di infrastruttura possono essere presentate da richiedenti. Ai fini dell'uso di tale capacità di infrastruttura, i richiedenti designano un'impresa ferroviaria affinché concluda un accordo con il gestore dell'infrastruttura a norma dell'articolo 28. Resta impregiudicato il diritto dei richiedenti di concludere accordi con i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 44, paragrafo 1.

2. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni sono congrue, trasparenti e non discriminatorie. Sono indicate nel prospetto informativo della rete a norma dell'allegato IV, punto 3, lettera b). Riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.

3. Anteriormente a … (*), la Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all' articolo 62, paragrafo 3.

Articolo 42

Accordi quadro

1. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 del trattato, è possibile concludere un accordo quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente. Tale accordo quadro specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura chiesta dal richiedente e a lui offerta per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

L'accordo quadro non specifica una traccia ferroviaria nei dettagli, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente. Uno Stato membro può prescrivere la previa autorizzazione di tale accordo quadro da parte dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della presente direttiva.

2. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi.

3. Gli accordi quadro devono poter essere modificati o limitati per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

4. Gli accordi quadro possono prevedere sanzioni nell'ipotesi in cui fosse necessario modificare l'accordo o porvi termine.

5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. Il gestore dell'infrastruttura può accettare in casi specifici una durata maggiore o minore. Periodi superiori ai cinque anni devono essere motivati dall'esistenza di contratti commerciali, investimenti particolari o rischi.

(*) Trentasei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

6. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 49, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di 15 anni. Un periodo superiore ai 15 anni è possibile solo in casi eccezionali, segnatamente in presenza di cospicui investimenti a lungo termine, soprattutto se questi costituiscono l'oggetto di impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortamento pluriennale.

In tali casi eccezionali l'accordo quadro può fissare in maniera particolareggiata le caratteristiche di capacità che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. Tali caratteristiche possono comprendere la frequenza, il volume e la qualità delle tracce ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità riservata che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia stabilita nell'articolo 52.

A decorrere dal 1º gennaio 2010 è possibile concludere un accordo quadro iniziale per un periodo di cinque anni, rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1º gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 autorizzare l'entrata in vigore di tale accordo.

7. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.

8. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

Articolo 43

Schema della procedura di assegnazione

1. Il gestore dell'infrastruttura rispetta, per l'assegnazione di capacità, lo schema di cui all'allegato VII.

2. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato VII. Pertanto, previa consultazione di tutti i gestori dell'infrastruttura, l'allegato VII può essere modificato in considerazione degli aspetti operativi della procedura di assegnazione. Le modifiche si basano su quanto, alla luce dell'esperienza, si rivela necessario ai fini dell'efficienza della procedura di assegnazione e rispecchiano le considerazioni operative fatte presenti dai gestori dell'infrastruttura.

3. I gestori dell'infrastruttura concordano con gli altri gestori interessati le tracce ferroviarie internazionali da inserire nell'orario di servizio prima di iniziare le consultazioni sul progetto di orario di servizio. Sono operati adeguamenti soltanto in caso di assoluta necessità.

Articolo 44

Richieste

1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura, a norma del diritto pubblico o privato, una richiesta di conclusione di un accordo per la concessione di diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, di cui al capo IV, sezione II.

2. Le richieste concernenti l'orario regolare di servizio devono rispettare i termini fissati nell'allegato VII.

3. Un richiedente che ha concluso un accordo quadro presenta la richiesta in base a tale accordo.

4. Per le tracce ferroviarie su più reti i gestori dell'infrastruttura assicurano che le richieste possano essere presentate ad uno sportello unico sotto forma di organismo congiunto istituito dai gestori dell'infrastruttura medesimi oppure di un gestore unico dell'infrastruttura attivo sulla traccia ferroviaria in questione. Questi può agire per conto del richiedente nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione. La presente disposizione lascia impregiudicato il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo [1].

Articolo 45

Programmazione

1. Il gestore dell'infrastruttura soddisfa per quanto possibile tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle concernenti le tracce ferroviarie che utilizzano più reti, e tiene conto per quanto possibile di tutti i vincoli che gravano sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.

2. Il gestore dell'infrastruttura può, nell'ambito della procedura di programmazione e coordinamento, accordare la priorità a servizi specifici, ma soltanto nei casi di cui agli articoli 47 e 49.

3. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio e concede loro almeno un mese per presentare osservazioni. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di vigenza dello stesso.

4. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

[1] GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

Articolo 46

Procedura di coordinamento

1. Se nel corso della programmazione di cui all'articolo 45 il gestore dell'infrastruttura constata l'esistenza di richieste confliggenti, si adopera, tramite il coordinamento delle stesse, per conciliare al massimo tutte le richieste.

2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste.

3. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta o elettronica, delle informazioni seguenti:

a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del paragrafo 2;

d) descrizione dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

A norma dell'articolo 39, paragrafo 2, dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono stabiliti nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre tracce ferroviarie internazionali e dell'effetto che ogni modificazione può avere su altri gestori dell'infrastruttura.

5. Se alcune richieste di capacità di infrastruttura non possono essere soddisfatte senza coordinamento, il gestore dell'infrastruttura cerca di conciliare tutte le richieste tramite il coordinamento.

6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni di cui all'articolo 56, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, è predisposto un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere ad una rapida soluzione delle stesse. Questo sistema è illustrato nel prospetto informativo della rete. Se tale sistema è applicato, una decisione deve essere adottata entro dieci giorni lavorativi.

Articolo 47

Infrastruttura saturata

1. Se dopo il coordinamento delle tracce ferroviarie richieste e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che la sezione dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente.

2. Se un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 50, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 51.

3. Se i canoni di cui all'articolo 31, paragrafo 6, non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura può inoltre applicare criteri di priorità per assegnare la capacità di infrastruttura.

4. I criteri di priorità devono tenere conto dell'interesse sociale di un servizio, rispetto ad altri servizi che saranno di conseguenza esclusi.

Al fine di garantire, in questo contesto, lo sviluppo di adeguati servizi di trasporto, in particolare per rispondere a requisiti di servizio pubblico o per favorire lo sviluppo del trasporto di merci per ferrovia, gli Stati membri possono adottare le misure del caso affinché, in condizioni non discriminatorie, nell'assegnazione di capacità d'infrastruttura venga data la priorità a detti servizi.

All'occorrenza, gli Stati membri possono concedere ai gestori dell'infrastruttura una compensazione che corrisponde all'eventuale perdita di proventi legata alla necessità di assegnare a taluni servizi una data capacità in applicazione del secondo comma.

Tali misure e detta compensazione tengono anche conto degli effetti di detta esclusione negli altri Stati membri.

5. L'importanza dei servizi merci, in particolare internazionali, è tenuta in debito conto nella determinazione dei criteri di priorità.

6. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è a capacità saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete.

Articolo 48

Richieste ad hoc

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde a richieste ad hoc concernenti singole tracce ferroviarie quanto prima e, comunque, entro cinque giorni lavorativi. L'informazione fornita sulla capacità disponibile di riserva è comunicata a tutti i richiedenti eventualmente interessati ad utilizzare questa capacità.

2. Il gestore dell'infrastruttura valuta se del caso la necessità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste ad hoc di capacità. Ciò vale anche per infrastrutture saturate.

Articolo 49

Infrastruttura specializzata

1. Fatto salvo il paragrafo 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutti i tipi di servizi conformi alle caratteristiche necessarie per l'uso della linea ferroviaria.

2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 del trattato, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a questo tipo di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura.

La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile.

3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del paragrafo 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete.

Articolo 50

Analisi della capacità

1. L'analisi della capacità mira a determinare le limitazioni di capacità dell'infrastruttura che impediscono il soddisfacimento adeguato delle richieste e a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste supplementari. L'analisi della capacità $individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

2. L'analisi della capacità verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità dell'infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

3. L'analisi della capacità deve essere completata entro sei mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata individuata come saturata.

Articolo 51

Piano di potenziamento della capacità

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità.

2. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata.

Il piano indica:

a) i motivi della saturazione,

b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico,

c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura,

d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso.

Esso determina inoltre, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

Il piano può essere sottoposto all'approvazione preliminare dello Stato membro.

3. Il gestore dell'infrastruttura cessa di esigere i canoni per l'infrastruttura a norma dell'articolo 31, paragrafo 4, qualora:

a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità o

b) non porti avanti le azioni stabilite nel piano di potenziamento della capacità.

Tuttavia, il gestore dell'infrastruttura può, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, continuare ad esigere tali canoni se

a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo o

b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

Articolo 52

Utilizzo delle tracce ferroviarie

1. Nel prospetto informativo della rete, il gestore dell'infrastruttura specifica le condizioni in base alle quali terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle tracce ferroviarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione.

2. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia ad una traccia ferroviaria che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto di una soglia minima da fissare nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo dei richiedenti.

Articolo 53

Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione

1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione.

2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione programmata della rete.

3. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata.

Articolo 54

Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni

1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni.

2. In caso di emergenza e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, le tracce ferroviarie assegnate possono essere revocate senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti.

Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, richiedere alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità.

3. Gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano a garantire l'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e a controllare che esse stesse rispettino gli standard e le norme di sicurezza.

SEZIONE 4

Organismo di Regolamentazione

Articolo 55

Organismo di regolamentazione

1. Ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Fatto salvo il paragrafo 2, detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato. Esso inoltre è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla riscossione dei canoni, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.

2. Gli Stati membri possono istituire organismi di regolamentazione competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al paragrafo 1. L'organismo di regolamentazione del settore ferroviario può altresì essere fuso, sotto il profilo organizzativo, con l'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 della Commissione, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 101 e 102 del trattato ([1]), l'autorità preposta alla sicurezza istituita a norma della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie ([2]), oppure l'autorità preposta al rilascio della licenza di cui al capo III, purché l'organismo risultante dalla fusione risponda ai criteri di indipendenza stabiliti nel paragrafo 1.

3. Ciascuno Stato membro provvede a che l'organismo di regolamentazione conti su un personale ed una gestione che ne garantiscano l'indipendenza. In particolare, assicura che, nell'espletamento delle funzioni dell'organismo di regolamentazione, i responsabili delle decisioni da esso adottate a norma dell'articolo 56, quali, se del caso, i membri del comitato esecutivo, non siano influenzati da nessun interesse di mercato riconducibile al settore ferroviario e, quindi, non abbiano interessi o relazioni di affari con le imprese o i soggetti regolamentati, e non chiedano né accettino istruzioni da nessun governo o altro ente pubblico o privato.

I responsabili delle decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56 hanno pieni poteri per quanto riguarda l'assunzione e la gestione del personale dell'organismo di regolamentazione.

([1]) GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1.
Nota a margine: il titolo del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio è stato adeguato per tener conto della rinumerazione degli articoli del trattato che istituisce la Comunità europea a norma dell'articolo 5 del trattato di Lisbona; il riferimento originario era agli articoli 81 e 82 del trattato.

([2]) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 29.

Articolo 56

Funzioni dell'organismo di regolamentazione

1. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:

a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;

b) criteri in esso contenuti;

c) procedura di assegnazione e relativo esito;

d) sistema di imposizione dei canoni;

e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;

f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 10, 11, 12 e 13;

g) accesso ai servizi e canoni imposti per il loro utilizzo a norma dell'articolo 13.

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla le lettere da a) a g) del paragrafo 1 di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

3. Gli Stati membri possono decidere di conferire all' organismo di regolamentazione il compito di adottare pareri non vincolanti sulle versioni provvisorie del piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del contratto e del piano di potenziamento della capacità, indicando, in particolare, se gli strumenti in questione sono compatibili con la situazione concorrenziale nei mercati dei servizi ferroviari.

4. L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere le sue funzioni.

5. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2 e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente capo.

6. L'organismo di regolamentazione ha il potere di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione.

Le informazioni richieste sono fornite senza indebiti ritardi. L'organismo di regolamentazione può imporre il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari a norma del paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

7. L'organismo di regolamentazione deve decidere sui reclami e adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento alle lettere da a) a g) del paragrafo 1.

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende.

In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolamentazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

8. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolamentazione solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che, ove applicabile, il diritto costituzionale conferisce al giudice investito del ricorso.

9. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione siano pubblicate.

10. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte

le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2 e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.

11. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato VII. Pertanto, l'allegato VII può essere modificato per adeguarlo all'evoluzione delle pratiche contabili e di vigilanza e/o per integrarlo con gli elementi aggiuntivi necessari alla verifica della separazione contabile.

Articolo 57

Cooperazione tra organismi di regolamentazione

1. Gli organismi di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali e cooperano in altri modi al fine di coordinare i loro processi decisionali nell'insieme dell'Unione. A tale scopo essi partecipano e cooperano in un gruppo di lavoro che si riunisce periodicamente. Per assicurare una cooperazione fattiva fra i pertinenti organismi di regolamentazione la Commissione li assiste in tale compito.

2. Gli organismi di regolamentazione cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.

3. In caso di reclamo o di un'indagine condotta di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione dei canoni per una traccia ferroviaria internazionale, nonché nell'ambito del monitoraggio della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolamentazione interessato consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia ferroviaria internazionale in questione e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.

4. Gli organismi di regolamentazione consultati a norma del paragrafo 3 forniscono tutte le informazioni che essi stessi hanno il diritto di esigere a norma della legislazione nazionale. Tali informazioni possono essere utilizzate solo ai fini del trattamento del reclamo o dello svolgimento dell'indagine di cui al paragrafo 3.

5. L'organismo di regolamentazione che riceve il reclamo o svolge un'indagine di propria iniziativa trasmette le informazioni pertinenti all'organismo di regolamentazione responsabile affinché possa adottare le opportune misure concernenti le parti interessate.

6. Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafo 1, forniscano senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al paragrafo 3 del presente articolo chieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui si trova il rappresentante associato. Tale organismo di regolamentazione ha facoltà di trasferire le informazioni relative alla traccia ferroviaria internazionale in questione agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 3.

7. Gli organismi di regolamentazione elaborano principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno il potere di adottare ai sensi della presente direttiva. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e alle attività del gruppo di lavoro di cui al paragrafo 1 e se necessario ai fini di una cooperazione efficiente tra gli organismi di regolamentazione, la Commissione può adottare misure che stabiliscono tali principi e pratiche comuni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

8. Gli organismi di regolamentazione riesaminano le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 37 e all'articolo 40, paragrafo 1, che attuano le disposizioni della presente direttiva o facilitano in altro modo il trasporto ferroviario internazionale.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 58

Norme sulle procedure d'appalto

Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali ([1]).

Articolo 59

Deroghe

1. Fino al 15 marzo 2013 l'Irlanda, in quanto Stato membro insulare avente collegamenti ferroviari unicamente con un altro Stato membro, e il Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, per la stessa ragione,

a) non sono tenuti ad attribuire ad un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui

([1]) GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

all'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, nella misura in cui tale articolo obbliga gli Stati membri ad istituire organismi indipendenti per lo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 7, paragrafo 2;

b) non sono tenuti ad applicare i requisiti di cui all'articolo 27, all'articolo 29, paragrafo 2, agli articoli 38, 39, 42, all'articolo 46, paragrafi 4 e 6, all'articolo 47, all'articolo 49 paragrafo 3, agli articoli 50, 51, 52 e 53 e agli articoli 55 e 56, a condizione che le decisioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura o all'imposizione di canoni possano essere oggetto di ricorso, su richiesta scritta di un'impresa ferroviaria, dinanzi ad un organismo indipendente che deve pronunciarsi entro due mesi dalla data di comunicazione di tutte le informazioni necessarie e la cui decisione è soggetta a sindacato giurisdizionale.

2. Laddove più di un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza a norma dell'articolo 17, oppure, nel caso dell'Irlanda e dell'Irlanda del Nord, un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza ottenuta altrove presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari concorrenti in, da o verso l'Irlanda o l'Irlanda del Nord, sarà deciso secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2, se continuare ad applicare questa deroga.

La deroga di cui al paragrafo 1 non si applica ove un'impresa ferroviaria che effettua servizi di trasporto ferroviario in Irlanda o in Irlanda del Nord presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari nel, da o verso il territorio di un altro Stato membro, ad eccezione dell'Irlanda per le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto ferroviario in Irlanda del Nord e del Regno Unito per le imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari in Irlanda.

Entro un anno a decorrere dalla ricezione della decisione di cui al primo comma del presente paragrafo, o dalla ricezione della notifica della richiesta formale di cui al secondo comma del presente paragrafo, lo Stato membro o gli Stati membri interessati (Irlanda o Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord) adottano la normativa necessaria 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 ai 5 anni. Entro 12 mesi dalla data di scadenza della deroga, lo Stato membro che si avvale di tale deroga può formulare una richiesta alla Commissione per chiederne la proroga. Tale richiesta è motivata. La Commissione esamina la richiesta e adotta una decisione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2. Tale 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.

Articolo 60

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La delega di potere di cui all'articolo agli articoli 20, 35, paragrafo 3, 43, paragrafo 2, e 56, paragrafo 11 è conferita alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da … (*). La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui agli articoli 20, 35, paragrafo 3, 43, paragrafo 2, e 56, paragrafo 11 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 20, 35, paragrafo 3, 43, paragrafo 2, e 56, paragrafo 11 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 61

Misure di attuazione

Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina le misure specifiche adottate dalle autorità nazionali per l'applicazione della presente direttiva per quanto riguarda le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari, il rilascio della licenza alle imprese ferroviarie, l'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità, entro dodici mesi dall'adozione di tali misure. Entro quattro mesi dal ricevimento della richiesta la Commissione decide, secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o meno.

(*) Data di entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 62

Procedure di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Se il comitato non esprime nessun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione.

Articolo 63

Relazione

Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione riguardante l'attuazione del capo II.

Tale relazione valuta egualmente lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato su rotaia. In detta relazione la Commissione analizza anche i diversi modelli per l'organizzazione di tale mercato e l'impatto della presente direttiva sui contratti di servizio pubblico e il loro finanziamento. Nel fare ciò la Commissione prende in considerazione l'attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 e le differenze intrinseche tra gli Stati membri (densità delle reti, numero di passeggeri, distanza media dei viaggi). Nella stessa relazione la Commissione, se del caso, propone misure legislative complementari per facilitare qualsiasi apertura in questo senso e valuta l'impatto di eventuali misure di tal genere.

Articolo 64

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, anche ai fini dell'osservanza da parte di imprese, operatori, richiedenti, autorità ed altri enti interessati, entro … (*). Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva oppure sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, devono essere intesi come riferimenti fatti alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento nonché la formulazione di detta indicazione sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

L'articolo 55, paragrafo 1 si applica … (**).

Gli obblighi di recepimento e attuazione dei capi II e IV della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.

Articolo 65

Abrogazione

Le direttive 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE, modificate dalle direttive elencate nell'allegato IX, parte A, sono abrogate a decorrere da … (***), fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento delle direttive nel diritto nazionale indicati nell'allegato IX, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate s'intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato X.

Articolo 66

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 67

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
…	…

(*) Trentasei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(**) Sessanta mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(***) Data di entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO I

ELENCO DEGLI ELEMENTI DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

L'infrastruttura ferroviaria si compone degli elementi in appresso indicati, sempreché essi facciano parte dei binari di corsa e dei binari di servizio, eccettuati quelli situati all'interno delle officine di riparazione del materiale e dei depositi o rimesse per i mezzi di trazione, nonché i raccordi privati:

— Terreni.

— Corpo stradale e piattaforma dei binari, in particolare rilevati, trincee, drenaggi, scoli, fossati in mattoni, acquedotti, muri di rivestimento, piantagioni di protezione delle scarpate ecc.; banchine per viaggiatori e per merci, anche nelle stazioni passeggeri e negli scali merci; banchine e piste; muri di cinta, siepi vive, palizzate; bande protettive contro il fuoco; impianti per il riscaldamento degli scambi; schermi paraneve.

— Opere d'arte: ponti, ponticelli ed altri passaggi superiori, gallerie, trincee coperte ed altri passaggi inferiori; muri di sostegno ed opere di protezione contro le valanghe, la caduta di massi, ecc.

— Passaggi a livello, compresi gli impianti destinati a garantire la sicurezza della circolazione stradale.

— Sovrastruttura, in particolare: rotaie, rotaie scanalate e controrotaie; traverse e longherine, materiale minuto utilizzato per l'unione delle rotaie tra loro e con le traverse, massicciata, compresi pietrisco e sabbia; scambi; piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori (eccettuati quelli riservati esclusivamente ai mezzi di trazione).

— Sistemazione dei piazzali per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi stradali.

— Impianti di sicurezza, di segnalamento e di telecomunicazione di piena linea, di stazione e di smistamento, compresi gli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione di energia elettrica per il servizio del segnalamento e delle telecomunicazioni; edifici destinati ai suddetti impianti; freni di binario.

— Impianti di illuminazione destinati ad assicurare la circolazione dei veicoli e la sicurezza della circolazione stessa.

— Impianti per la trasformazione ed il trasporto di energia elettrica per la trazione dei treni: sottostazioni, linee di alimentazione tra le sottostazioni e la linea di contatto, linee di contatto e supporti; terza rotaia con supporti.

— Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture, compresa una percentuale degli impianti per la riscossione dei canoni di trasporto.

ALLEGATO II

SERVIZI CHE DEVONO FORNIRSI ALLE IMPRESE FERROVIARIE

(di cui all'articolo 13)

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:

   a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria;

   b) diritto di usare la capacità concessa;

   c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;

   d) controllo dei treni, compresi segnalamento, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;

   e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

   f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

2. L'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito:

   a) stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e i locali per i servizi di biglietteria;

   b) scali merci;

   c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;

   d) stazioni di deposito;

   e) centri di manutenzione, ad eccezione dei servizi di grande riparazione prestati in centri di manutenzione riservati esclusivamente a tipi specifici di materiale rotabile, e altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio;

   f) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;

   g) impianti ed attrezzature di soccorso;

   h) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.

3. I servizi complementari possono comprendere:

   a) corrente di trazione, i cui canoni di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica;

   b) preriscaldamento dei treni passeggeri;

   c) contratti su misura per:

      — il controllo dei trasporti di merci pericolose,

      — l'assistenza alla circolazione di treni speciali.

4. I servizi ausiliari possono comprendere:

   a) accesso alla rete di telecomunicazioni;

   b) fornitura di informazioni complementari;

   c) ispezione tecnica del materiale rotabile;

   d) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;

   e) servizi di grande riparazione prestati in centri di manutenzione riservati esclusivamente a tipi specifici di materiale rotabile.

ALLEGATO III

CAPACITÀ FINANZIARIA

(di cui all'articolo 20)

Le informazioni che le imprese che richiedono il rilascio di una licenza devono fornire ai sensi dell'articolo 20 riguardano i seguenti elementi:

a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente e prestiti;

b) fondi e elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;

c) capitale di esercizio;

d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;

e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa;

f) imposte e contributi sociali.

ALLEGATO IV

CONTENUTO DEL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

(di cui all'articolo 27)

Il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 contiene le seguenti informazioni:

1. Un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa. Le informazioni contenute in questo capitolo sono rese annualmente conformi o fanno riferimento ai registri dell'infrastruttura ferroviaria che devono essere pubblicati a norma dell'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE.

2. Un capitolo su principi di tariffazione e sui canoni, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso applicabili ai servizi elencati nell'allegato II che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 31 a 36 per quanto riguarda i costi e i canoni. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei canoni già decise o previste nei prossimi cinque anni, se disponibili.

3. Un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute ad interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare:

   a) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;

   b) le condizioni imposte ai richiedenti;

   c) le scadenze per la presentazione delle richieste e l'assegnazione e le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione nonché le procedure per i lavori di manutenzione programmati ed imprevisti;

   d) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e il sistema di risoluzione delle controversie reso disponibile nell'ambito di tale procedura;

   e) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura è saturata;

   f) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura;

   g) le condizioni previste per tener conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacità nella determinazione delle priorità nell'ambito della procedura di assegnazione.

   Esso descrive le misure prese per garantire un trattamento adeguato dei servizi merci, dei servizi internazionali e delle richieste soggette alla procedura *ad hoc*. Contiene un modello da compilare per le richieste di capacità. Il gestore dell'infrastruttura pubblica anche informazioni dettagliate sulle procedure di assegnazione delle tracce ferroviarie internazionali.

4. Un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 25 della presente direttiva e sui certificati di sicurezza rilasciati a norma della direttiva 2004/49/CE ovvero indicante un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico.

5. Un capitolo di informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 35.

6. Un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio e sull'imposizione dei relativi canoni di cui all'allegato II. Gli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui canoni di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico.

7. Un modello di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 42.

ALLEGATO V

PRINCIPI E PARAMETRI FONDAMENTALI DEI CONTRATTI FRA LE AUTORITÀ COMPETENTI E I GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA

(di cui all'articolo 30)

I contratti specificano quanto disposto all'articolo 30 e comprendono almeno i seguenti elementi:

1. l'ambito di applicazione dell'accordo per quanto riguarda l'infrastruttura e gli impianti di servizio, strutturati secondo i punti dell'allegato II. Esso comprende tutti gli aspetti della gestione dell'infrastruttura, compresi la manutenzione e il rinnovamento dell'infrastruttura già in uso;

2. la ripartizione dei pagamenti o i fondi assegnati per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato II, per la manutenzione e i ritardi accumulati nella manutenzione;

3. gli obiettivi di prestazione orientati agli utenti sotto forma di indicatori e di criteri di qualità comprendenti elementi quali:

   a) prestazione del treno, ad esempio in termini di velocità di regime e affidabilità, e soddisfazione del cliente,

   b) capacità della rete,

   c) gestione patrimoniale,

   d) volumi di attività,

   e) livelli di sicurezza e

   f) protezione ambientale;

4. l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari;

5. gli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, ad eccezione di quelli attuati attraverso misure di regolamentazione ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 3;

6. gli obblighi minimi di comunicazione del gestore dell'infrastruttura in termini di contenuto e frequenza delle relazioni, comprese le informazioni da pubblicare annualmente;

7. la durata convenuta del contratto, che sarà sincronizzata con la durata del programma di attività del gestore dell'infrastruttura, con la concessione o la licenza, ove appropriato, e conforme ai principi di imposizione dei canoni e alle norme fissati dallo Stato;

8. le norme da applicare in caso di perturbazioni gravi e di situazioni di emergenza, comprendenti i piani d'intervento e la risoluzione anticipata del contratto, nonché le informazioni agli utenti;

9. le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali o in circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto.

ALLEGATO VI

REQUISITI DEI COSTI E DEI CANONI RELATIVI ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

(di cui all'articolo 32, paragrafo 1 e all'articolo 35)

1. I binomi che il gestore dell'infrastruttura deve considerare nel definire un elenco di segmenti di mercato al fine di introdurre nel sistema di imposizione coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, comprendono almeno i seguenti:

   a) servizi passeggeri /servizi merci;

   b) treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci;

   c) servizi nazionali/servizi internazionali;

   d) trasporto combinato/treni diretti;

   e) servi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani;

   f) treni blocco/treni a vagoni singoli;

   g) servizi ferroviari regolari/servizi ferroviari straordinari.

2. Il sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 è basato sui principi seguenti:

   a) per raggiungere il livello convenuto di prestazioni e per non pregiudicare la redditività economica di un servizio, il gestore dell'infrastruttura si accorda con i richiedenti sui parametri principali del sistema di prestazioni, in particolare sul valore dei ritardi, sulle soglie dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni con riguardo alla circolazione di singoli treni e di tutti i treni di un'impresa ferroviaria in un determinato periodo di tempo;

   b) il gestore dell'infrastruttura comunica alle imprese ferroviarie, almeno cinque giorni prima della circolazione del treno, l'orario di servizio sulla base del quale saranno calcolati i ritardi; può applicare un preavviso più breve in caso di forza maggiore o di variazioni tardive dell'orario di servizio;

   c) tutti i ritardi sono riconducibili a una delle seguenti classi e sottoclassi di ritardo:

      1. Gestione del funzionamento/della pianificazione attribuibile al gestore dell'infrastruttura

      1.1. Compilazione dell'orario

      1.2. Formazione del treno

      1.3. Errori nella procedura operativa

      1.4. Applicazione erronea delle regole di precedenza

      1.5. Personale

      1.6. Altre cause

      2. Impianti infrastrutturali di cui è responsabile il gestore dell'infrastruttura

      2.1. Impianti di segnalazione

      2.2. Impianti di segnalamento ai passaggi a livello

      2.3. Impianti di telecomunicazioni

      2.4. Sistema di alimentazione elettrica

      2.5. Binari

2.6. Strutture

2.7. Personale

2.8. Altre cause

3. Problemi di ingegneria civile attribuibili al gestore dell'infrastruttura

3.1. Lavori di costruzione programmati

3.2. Irregolarità nell'esecuzione dei lavori di costruzione

3.3. Limitazioni di velocità dovute a binari difettosi

3.4. Altre cause

4. Cause attribuibili ai gestori dell'infrastruttura

4.1. Causate dal gestore dell'infrastruttura precedente

4.2. Causate dal gestore dell'infrastruttura successivo

5. Cause commerciali attribuibili all'impresa ferroviaria

5.1. Superamento del tempo di arresto

5.2. Richiesta dell'impresa ferroviaria

5.3. Operazioni di carico

5.4. Irregolarità di carico

5.5. Preparazione commerciale del treno

5.6. Personale

5.7. Altre cause

6. Materiale rotabile attribuibile all'impresa ferroviaria

6.1. Pianificazione/ripianificazione del registro

6.2. Formazione del treno da parte dell'impresa ferroviaria

6.3. Problemi riguardanti le carrozze (trasporto passeggeri)

6.4. Problemi riguardanti i vagoni (trasporto merci)

6.5. Problemi riguardanti vagoni, locomotive e veicoli ferroviari

6.6. Personale

6.7. Altre cause

7. Cause attribuibili ad altre imprese ferroviarie

7.1. Causate dall'impresa ferroviaria successiva

7.2. Causate dall'impresa ferroviaria precedente

8. Cause esterne non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria

8.1. Sciopero

8.2. Formalità amministrative

8.3. Influenze esterne

8.4. Effetti delle condizioni meteorologiche e cause naturali

8.5. Ritardo dovuto a motivi esterni sulla rete successiva

8.6. Altre cause

9. Cause secondarie non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria

9.1. Situazioni pericolose, incidenti e pericoli

9.2. Occupazione dei binari causata dal ritardo dello stesso treno

9.3. Occupazione dei binari causata dal ritardo di un altro treno

9.4. Rotazione

9.5. Coincidenza

9.6. Necessità di ulteriori indagini

d) Ove possibile, i ritardi devono essere attribuiti a un'unica organizzazione, prendendo in considerazione sia la responsabilità della causa della perturbazione che la capacità di ripristinare condizioni di traffico normali.

e) Il calcolo dei pagamenti tiene conto del ritardo medio dei servizi ferroviari con requisiti di puntualità simili.

f) Il gestore dell'infrastruttura comunica il prima possibile alle imprese ferroviarie un calcolo dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni. Tale calcolo comprende tutti i treni in ritardo entro un periodo di un mese al massimo.

g) Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni dell'articolo 56, in caso di controversie relative al sistema di prestazioni si predispone un sistema di risoluzione delle controversie al fine di risolvere tempestivamente tali questioni. Il sistema di risoluzione delle controversie è imparziale nei confronti delle parti coinvolte. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.

h) Una volta all'anno il gestore dell'infrastruttura pubblica il livello medio annuale delle prestazioni raggiunto dalle imprese ferroviarie sulla base dei parametri principali convenuti nel sistema di prestazioni.

ALLEGATO VII

SCHEMA DELLA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE

(di cui all'articolo 43)

1. L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile.

2. Le modifiche dell'orario di servizio si applicano dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. In caso di modifica o adeguamento dopo l'inverno, in particolare per tener conto di eventuali cambiamenti di orario del traffico regionale di passeggeri, esse intervengono alla mezzanotte del secondo sabato di giugno e, se necessario, in altri momenti tra queste date. I gestori dell'infrastruttura possono convenire date diverse e in tal caso ne informano la Commissione se il traffico internazionale può risultarne influenzato.

3. Il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non può essere superiore a dodici mesi prima della sua entrata in vigore.

4. Non oltre undici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che le linee internazionali provvisorie siano stabilite in cooperazione con altri gestori dell'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura assicurano per quanto possibile che tali linee siano rispettate nelle fasi successive.

5. Entro i quattro mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte da parte dei richiedenti il gestore dell'infrastruttura predispone un progetto di orario di servizio.

ALLEGATO VIII

INFORMAZIONI CONTABILI DA FORNIRE, SU RICHIESTA, ALL'ORGANISMO DI REGOLAMENTAZIONE

(di cui all'articolo 56, paragrafo 8)

1. Separazione contabile

   a) conto di profitti e perdite e bilancio separati delle attività di trasporto merci, trasporto passeggeri e gestione dell'infrastruttura;

   b) informazioni sulle singole fonti e utilizzazioni dei fondi pubblici e di altre forme di compensazione in modo trasparente e particolareggiato, compreso un esame dettagliato dei flussi di cassa delle imprese al fine di determinare in che modo i fondi pubblici e le altre forme di compensazione sono stati utilizzati;

   c) categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra queste diverse attività, tenendo conto dei requisiti dell'organismo di regolamentazione;

   d) metodo seguito per ripartire i costi fra le diverse attività;

   e) se la società regolamentata è parte di un gruppo, dati dettagliati sui pagamenti fra società.

2. Monitoraggio dei canoni di accesso

   a) diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi marginali/diretti dei diversi servizi o gruppi di servizi in modo da poter monitorare i canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura;

   b) informazioni sufficienti per consentire il monitoraggio dei canoni individuali versati per i servizi (o gruppi di servizi); se richiesto dall'organismo di regolamentazione, le informazioni includeranno anche i dati sui volumi dei singoli servizi, sui prezzi dei singoli servizi e sugli introiti totali dei singoli servizi pagati da clienti interni ed esterni;

   c) costi e introiti dei singoli servizi (o gruppi di servizi) utilizzando la metodologia di costo pertinente, come richiesto dall'organismo di regolamentazione, per individuare prezzi potenzialmente anticoncorrenziali (sovvenzioni incrociate, prezzi predatori e prezzi eccessivi).

3. Indicazione dei risultati finanziari

   a) dichiarazione sui risultati finanziari

   b) dichiarazione di spesa riepilogativa

   c) dichiarazione delle spese di manutenzione

   d) dichiarazione delle spese di gestione

   e) conto economico

   f) note giustificative che illustrano in dettaglio e spiegano le dichiarazioni, ove necessario.

ALLEGATO IX

Parte A

DIRETTIVE ABROGATE CON L'ELENCO DELLE MODIFICHE SUCCESSIVE

(di cui all'articolo 65)

Direttiva 91/440/CEE del Consiglio (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25)	
Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1)	
Direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164)	
Direttiva 2006/103/CE del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344)	limitatamente al punto B dell'allegato
Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44)	limitatamente all'articolo 1
Direttiva 95/18/CE del Consiglio (GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70)	
Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26)	
Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)	limitatamente all'articolo 29
Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29)	
Decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30)	
Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)	limitatamente all'articolo 30
Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44)	limitatamente all'articolo 2

Parte B

ELENCO DEI TERMINI PER IL RECEPIMENTO NEL DIRITTO NAZIONALE

(di cui all'articolo 65)

Direttiva	Termini per il recepimento
91/440/CEE	1º gennaio 1993
95/18/CE	27 giugno 1997
2001/12/CE	15 marzo 2003
2001/13/CE	15 marzo 2003
2001/14/CE	15 marzo 2003
2004/49/CE	30 aprile 2006
2004/51/CE	31 dicembre 2005
2006/103/CE	1º gennaio 2007
2007/58/CE	4 giugno 2009

ALLEGATO X

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1, primo comma	Articolo 1, paragrafo 1
		Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 2, paragrafo 2			Articolo 2, paragrafo 1
	Articolo 1, paragrafo 2		Articolo 2, paragrafo 2
		Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3
			Articolo 2, paragrafi da 4 a 9
Articolo 2, paragrafo 4			Articolo 2, paragrafo 10
Articolo 3			Articolo 3, punti da 1) a 8)
			Articolo 3, punti da 9) a 11)
	Articolo 2, lettere b) e c)		Articolo 3, punti 12) e 13)
			Articolo 3, punti 14) e 15)
		Articolo 2	Articolo 3, punti da 16) a 26)
Articolo 4			Articolo 4
Articolo 5			Articolo 5
Articolo 6, paragrafi 1 e 2			Articolo 6, paragrafi 1 e 2
Articolo 9, paragrafo 4			Articolo 6, paragrafo 3
Articolo 6, paragrafo 1, comma 2			Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 3 e allegato II			Articolo 7, paragrafo 1
		Articolo 4, paragrafo 2, e articolo 14, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 7, paragrafi 1, 3 e 4			Articolo 8, paragrafi 1, 2 e 3
		Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 9, paragrafi 1 e 2			Articolo 9, paragrafi 1 e 2
Articolo 10, paragrafi 3 e 3 *bis*			Articolo 10, paragrafi 1 e 2
Articolo 10, paragrafo 3 *ter*			Articolo 11, paragrafi 1, 2 e 3
			Articolo 11, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafi 3 *quater* e 3 *quinquies*			Articolo 11, paragrafi 5 e 6
Articolo 10, paragrafo 3 *septies*			Articolo 12, paragrafi da 1 a 4
			Articolo 12, paragrafo 5
		Articolo 5	Articolo 13
			Articolo 14

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
Articolo 10 *ter*			Articolo 15
	Articolo 3		Articolo 16
	Articolo 4, paragrafi da 1 a 4		Articolo 17, paragrafi da 1 a 4
	Articolo 5		Articolo 18
	Articolo 6		Articolo 19
	Articolo 7, paragrafo 1		Articolo 20, paragrafo 1
	Allegato, parte I, punto 1		Articolo 20, paragrafo 2
			Articolo 20, paragrafo 3
	Articolo 8		Articolo 21
	Articolo 9		Articolo 22
	Articolo 4, paragrafo 5		Articolo 23, paragrafo 1
	Articolo 10		Articolo 23, paragrafi 2 e 3
	Articolo 11		Articolo 24
	Articolo 15		Articolo 25
		Articolo 1, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 26
		Articolo 3	Articolo 27
Articolo 10, paragrafo 5			Articolo 28
		Articolo 4, paragrafi 1, 3, 4, 5 e 6	Articolo 29
		Articolo 6, paragrafi da 2 a 5	Articolo 30
		Articolo 7	Articolo 31
		Articolo 8	Articolo 32
		Articolo 9	Articolo 33
		Articolo 10	Articolo 34
		Articolo 11	Articolo 35
		Articolo 12	Articolo 36
			Articolo 37
		Articolo 13	Articolo 38
		Articolo 14, paragrafi 1 e 3	Articolo 39
		Articolo 15	Articolo 40
		Articolo 16	Articolo 41
		Articolo 17	Articolo 42
		Articolo 18	Articolo 43
		Articolo 19	Articolo 44
		Articolo 20, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 45, paragrafi 1, 2 e 3
			Articolo 45, paragrafo 4

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
		Articolo 20, paragrafo 4	Articolo 45, paragrafo 5
		Articolo 21	Articolo 46
		Articolo 22	Articolo 47
		Articolo 23	Articolo 48
		Articolo 24	Articolo 49
		Articolo 25	Articolo 50
		Articolo 26	Articolo 51
		Articolo 27	Articolo 52
		Articolo 28	Articolo 53
		Articolo 29	Articolo 54
		Articolo 30, paragrafo 1	Articolo 55
		Articolo 30, paragrafo 2	Articolo 56, paragrafo 1
		Articolo 31	Articolo 57
Articolo 12			Articolo 58
Articolo 14 *bis*		Articolo 33, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 59
			Articolo 60
		Articolo 34, paragrafo 2	Articolo 61
Articolo 11 *bis*		Articolo 35, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 62
Articolo 10, paragrafo 9			Articolo 63
		Articolo 38	Articolo 64
			Articolo 65
	Articolo 17	Articolo 39	Articolo 66
Articolo 16	Articolo 18	Articolo 40	Articolo 67
			Allegato I
		Allegato II	Allegato II
	Allegato		Allegato III
		Allegato I	Allegato IV
			Allegato V
			Allegato VI
		Allegato III	Allegato VII
			Allegato VIII

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 21 settembre 2010 la Commissione ha presentato al Consiglio la sua proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) [1].

Il 16 novembre 2011 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura [2].

Il 12 dicembre 2011 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sul progetto di direttiva. Dopo la messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura in data 8 marzo 2012, secondo la procedura legislativa di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE IN PRIMA LETTURA

1. Considerazioni generali

La proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) si pone l'obiettivo di rifondere il primo pacchetto ferroviario al fine di semplificare, chiarire e modernizzare il quadro normativo nel settore ferroviario europeo e di progredire al contempo nella realizzazione della strategia Europa 2020. L'iniziativa di rifusione mira alla semplificazione giuridica attraverso il consolidamento e il chiarimento della normativa sull'accesso al mercato ferroviario, Inoltre, l'obiettivo è quello di aggiornare la normativa eliminando le disposizioni divenute obsolete e introducendo nuove disposizioni più consone all'attuale funzionamento del mercato ferroviario.

La proposta di rifusione presentata dalla Commissione ingloba principalmente:

— il finanziamento e l'imposizione di diritti per l'infrastruttura ferroviaria,

— le condizioni di accesso e di concorrenza sul mercato ferroviario,

— la sorveglianza del mercato ferroviario sotto il profilo regolamentare.

Sebbene il Consiglio concordi con la Commissione sull'obiettivo della proposta, il suo approccio comporta diverse modifiche alla proposta originale. Un certo numero delle disposizioni proposte non risulta accettabile poiché si ritiene che queste abbiano effetti di portata eccessivamente ampia, specialmente sulle condizioni di accesso da parte delle imprese ferroviarie ai servizi sulla linea, sui principi in materia di imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi sulla linea, come pure sulle funzioni dell'organismo di regolamentazione. Altre disposizioni sono state riformulate per semplificare e rendere più chiare le tre direttive vigenti.

In base a questo approccio, la posizione del Consiglio in prima lettura modifica in una certa misura la proposta originale della Commissione riformulandola e sopprimendo varie disposizioni del testo. Ne consegue che il Consiglio non può accogliere gli emendamenti apportati, relativamente alle disposizioni soppresse, nel parere formulato in prima lettura dal Parlamento europeo.

[1] Doc. 13788/10.
[2] TA/2011/503/P7

2. **Questioni politiche fondamentali**

i) Condizioni di accesso da parte delle imprese ferroviarie ai servizi sulla linea e ai servizi forniti in tali strutture (articolo 13 e allegato III)

Per assicurare alle nuove imprese ferroviarie un adeguato accesso al mercato e, in tal modo, accrescere la concorrenza nel settore ferroviario, la Commissione propone di introdurre alcuni requisiti di indipendenza, segnatamente sotto il profilo giuridico, organizzativo e decisionale, per la gestione dei servizi sulla linea e per la fornitura dei trasporti ferroviari al fine di eliminare conflitti di interesse fra, da una parte, i prestatori dei servizi ferroviari o i proprietari dei servizi sulla linea e, dall'altra, le imprese ferroviarie storiche.

Il Consiglio ritiene che la proposta della Commissione debba essere modificata al riguardo, sostituendo il richiamo all'indipendenza giuridica con un requisito di indipendenza sotto il profilo organizzativo e decisionale. Più specificamente, il Consiglio introduce una distinzione tra servizi sulla linea essenziali, per i quali deve essere garantito un maggior grado di concorrenza, da un canto, e tutti gli altri servizi sulla linea, dall'altro. Per questi ultimi, il Consiglio prevede soltanto la separazione contabile; per i servizi sulla linea essenziali, l'accesso ai quali deve essere migliorato, il Consiglio introduce il requisito di indipendenza sotto il profilo organizzativo e decisionale.

Inoltre, il Consiglio aggiunge che siffatta indipendenza non comporta l'obbligo di costituire un ente o una società distinti per i servizi sulla linea e può essere realizzata mediante l'organizzazione di divisioni distinte all'interno di una stessa impresa.

Oltre a ciò, la Commissione, nel suo testo originale, propone di introdurre disposizioni che prevedono l'obbligo di utilizzo o di cessione in leasing («use it or lease it») per la gestione dei servizi ferroviari sulla linea. Ove un servizio sulla linea non sia stato utilizzato per un determinato lasso di tempo, il proprietario deve metterlo a disposizione (in locazione o in leasing) di un terzo interessato. La misura proposta mira ad accrescere la disponibilità di infrastrutture sul mercato, evitando problemi di saturazione artificiale.

Il Consiglio concorda con l'impostazione proposta, suggerendo però di fissare un periodo di tre anni in luogo dei due previsti nella proposta originale della Commissione. Inoltre, il Consiglio ritiene che l'impresa ferroviaria debba manifestare all'operatore di un servizio interesse ad utilizzarlo sulla base di esigenze dimostrate. Infine, il Consiglio aggiunge che l'operatore è autorizzato ad opporsi alla cessione in leasing e in locazione del servizio dimostrando che è in atto un processo di riconversione.

Il Parlamento europeo propone di imporre un ambito di applicazione più ampio per i requisiti di separazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, mentre il Consiglio non ammette di subordinare a siffatti requisiti ulteriori servizi sulla linea.

In questo contesto l'emendamento 62 del Parlamento europeo non è stato accolto dal Consiglio.

ii) Principi in materia di imposizione dei diritti e relative deroghe (articoli 31, 32 e allegato VIII)

Costi diretti

La Commissione, nella sua proposta originale, prevede che i diritti del «pacchetto minimo di accesso per i servizi», di cui all'allegato III, punto 1, sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario in conformità dell'allegato VIII, punto 1. Quest'ultimo include un elenco di elementi da escludere nel calcolo dei costi diretti del pacchetto minimo di accesso. La Commissione propone di prevedere al possibilità di apportare modifiche mediante atti delegati.

Il Consiglio appoggia il principio secondo cui i diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento di servizi sulla linea sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, però ritiene che il punto 1 dell'allegato VIII vada soppresso e che il metodo di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio

ferroviario debba essere adottato tramite atti di esecuzione in modo da assicurare l'attuazione armonizzata dell'articolo in questione. Infine, il Consiglio introduce anche la possibilità che il gestore dell'infrastruttura decida di adeguarsi gradualmente al metodo di calcolo dei costi diretti durante un periodo di cinque anni dalla scadenza per il recepimento della direttiva. Questa disposizione mira ad accordare agli Stati membri un margine di tempo per aumentare gradualmente i loro finanziamenti destinati all'infrastruttura in modo da rispettare tale metodo comune.

Imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici

La Commissione propone che, quando si applica l'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici prevista dalla legislazione dell'Unione per il trasporto stradale di merci, i diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura sono modificati per tener conto del costo degli effetti acustici causati dal funzionamento del treno. La differenziazione proposta per i diritti di accesso alle linee ferroviarie in funzione delle emissioni sonore mira a creare un palese incentivo alla modernizzazione del materiale rotabile.

Il Consiglio ritiene che l'impostazione della Commissione riguardo all'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici debba rimanere una modalità facoltativa per gli Stati membri in modo da evitare implicazioni finanziarie negative per i gestori di infrastrutture. Inoltre, si introduce la possibilità per la Commissione di adottare misure di attuazione per stabilire le modalità da seguire per l'applicazione dell'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici, facendo sì che la differenziazione dei diritti tenga conto, se del caso, della sensibilità della zona esposta, in particolare in termini di entità della popolazione interessata e composizione del treno avente un impatto sul livello delle emissioni sonore.

Sistema europeo di controllo dei treni

La proposta presentata dalla Commissione prevede che i treni dotati di sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) beneficino di una riduzione temporanea dei diritti imposti per l'utilizzo per l'infrastruttura. Il Consiglio è favorevole ad un'impostazione facoltativa ed è contrario ad ogni misura vincolante a tale riguardo.

In termini generali, il Parlamento europeo segue l'impostazione della Commissione per quanto riguarda le norme di base sull'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Esso propone addirittura di rafforzare la proposta della Commissione quanto alle condizioni per l'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici e, in particolare, di renderla obbligatoria a prescindere dalla misure vigenti nel settore del trasporto stradale. Il Parlamento insiste altresì per rendere obbligatoria la misura sulla riduzione dei diritti per i treni dotati di ETCS. Inoltre, il Parlamento propone di limitare la possibilità di imporre diritti per altri costi ambientali soltanto qualora siffatta imposizione sia applicata dalla legislazione dell'Unione per il trasporto stradale di merci, ed insiste affinché i possibili introiti siano assegnati a vantaggio dei sistemi di trasporto.

In questo contesto, il Consiglio non è stato in grado di accogliere gli emendamenti 78, 79, 80 e 132.

iii) Finanziamento del gestore dell'infrastruttura e costo dell'infrastruttura e contabilità (articoli 8, 30 e allegato VII)

La Commissione, nella sua proposta originale, stabilisce che devono essere concessi incentivi ai gestori dell'infrastruttura per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso. Si propone che l'attuazione di tali incentivi si possa realizzare soltanto attraverso un contratto concluso tra le autorità competenti e il gestore dell'infrastruttura in materia di costi dell'infrastruttura e di diritti di accesso. La proposta della Commissione dispone altresì che i contratti tra le autorità competenti e i gestori dell'infrastruttura siano conclusi per un periodo minimo di cinque anni. L'obiettivo generale della Commissione al riguardo è stimolare l'introduzione di strategie a lungo termine per lo sviluppo delle ferrovie.

Riguardo a tale questione, il Consiglio è d'accordo in linea di principio con l'impostazione della Commissione, tuttavia preferisce mantenere la possibilità di applicare misure di regolamentazione per l'attuazione degli incentivi suddetti, in alternativa ai contratti suaccennati, riducendo altresì a tre anni la durata minima di questi ultimi. Inoltre, il Consiglio propone di chiarire che spetta agli Stati membri determinare il livello dei fondi pubblici da erogare per finanziare l'infrastruttura.

Il Consiglio condivide l'obiettivo della Commissione di porre in essere una strategia di sviluppo per i gestori di infrastrutture ferroviarie, a condizione che la divulgazione di tale strategia rimanga indicativa. Inoltre, il Consiglio non è favorevole all'introduzione di una scadenza fissa a garanzia dell'equilibrio della contabilità dei gestori dell'infrastruttura, preferendo invece fare riferimento ad un periodo ragionevole che non sia superiore alla durata del contratto di cui all'articolo 30, paragrafo 2.

Il Parlamento europeo propone di aumentare la durata della strategie nazionali di sviluppo dell'infrastruttura, in modo da ampliare la consultazione delle parti interessate circa le strategie di sviluppo, da rafforzare l'obbligo degli Stati membri di erogare finanziamenti pubblici e da ridurre il termine proposto dalla Commissione nel suo testo originale per garantire l'equilibrio della contabilità dei gestori dell'infrastruttura. In questo contesto gli emendamenti 55 e 78 del Parlamento europeo non sono stati accolti dal Consiglio.

iv) Separazione tra gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie (articoli 6 e 7)

Il Consiglio condivide l'impostazione della Commissione di non affrontare la separazione tra gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie nel contesto della proposta di rifusione che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

Il Parlamento europeo, tuttavia, propone di introdurre requisiti specifici in rapporto ai servizi informatici e alle politiche in materia di personale. Inoltre, il Parlamento modifica requisiti esistenti riguardo alla separazione contabile tra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie. Infine, il Parlamento invita la Commissione a presentare una nuova proposta legislativa in merito entro la fine del 2012 in modo da garantire in totale separazione della gestione dell'infrastruttura dalle attività di trasporto; il Parlamento insiste sul fatto che la nuova proposta debba pure prevedere l'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri.

Pertanto il Consiglio non ha potuto accogliere gli emendamenti 51, 52, 53 e 54.

v) Funzioni dell'organismo di regolamentazione (articoli 55, 56 e 57)

La proposta della Commissione contiene diverse nuove disposizioni che mirano ad assicurare che gli organismi di regolamentazione siano in grado di svolgere efficacemente le loro funzioni grazie alla maggiore indipendenza, alle più ampie competenze e agli strumenti aggiuntivi messi a loro disposizione.

Si propone pertanto di aggiornare le disposizioni relative all'indipendenza degli organismi di regolamentazione stabilendo chiaramente che devono essere indipendenti da qualsiasi autorità pubblica o privata. La misura proposta mira a ridurre la possibilità di conflitti di interesse accrescendo così la capacità di sorveglianza degli organismi di regolamentazione.

Inoltre, la proposta della Commissione prevede anche l'ampliamento delle competenze degli organismi di regolamentazione affinché inglobino le seguenti funzioni: 1) decisioni relative all'accesso e all'imposizione di diritti per i servizi ferroviari che sono essenziali per consentire l'ingresso sul mercato e assicurare una concorrenza leale; 2) impedire che i fondi pubblici riservati ad attività non lucrative siano utilizzati per finanziare attività commerciali; si propone altresì che gli organismi di regolamentazione abbiano facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. Infine, nella sua iniziativa di rifusione, la Commissione propone che i gestori dell'infrastruttura siano tenuti a fornire i dati di contabilità dei costi in formato aggregato e normalizzato come «contabilità regolatoria» per consentire agli organismi di regolamentazione di operare più efficacemente.

Il Consiglio, pur seguendo in linea di massima l'impostazione della Commissione per quanto riguarda il rafforzamento degli organismi di regolamentazione, ritiene tuttavia necessario riesaminare le disposizioni proposte in materia di requisiti di indipendenza del personale preposto alla regolamentazione. Inoltre, il Consiglio rende facoltativa la possibilità che l'autorità di regolamentazione intervenga riguardo a questioni di finanziamento e non accetta la pubblicazione di contabilità regolatoria.

Il Consiglio decide altresì di conferire all'organismo di regolamentazione la facoltà di monitorare la situazione dei mercati dei servizi ferroviari dal punto di vista della concorrenza e di adottare misure idonee a correggere sviluppi indesiderati in tali mercati, fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza. Il Consiglio concorda anche sul principio di creare un quadro per una cooperazione coordinata tra gli organismi nazionali di regolamentazione.

Il Parlamento europeo intende conferire agli organismi nazionali di regolamentazione ampio potere di sorveglianza sull'attuazione della direttiva e propone di rafforzare ulteriormente l'indipendenza e i mezzi delle autorità nazionali di regolamentazione, pur limitando al contempo i loro attuali poteri alla correzione di sviluppi indesiderati nel mercato. Infine, il Parlamento europeo appoggia anche la formalizzazione della cooperazione tra autorità nazionali di regolamentazione mediante la creazione di una rete e chiede alla Commissione di presentare una proposta legislativa sull'istituzione di un organismo di regolamentazione europeo.

In questo contesto, il Consiglio non ha accolto gli emendamenti 48, 96, 97, 98, 99 e 100.

vi) Atti delegati e atti di esecuzione

Nella proposta iniziale della Commissione si propongono atti delegati come strumento di modifica di vari allegati, comprese le relative sezioni.

Il Consiglio ritiene tuttavia che gli allegati e le sezioni per cui la Commissione dovrebbe avere facoltà di adottare atti delegati debbano essere ridotti e limitati a taluni emendamenti agli allegati V, VIII, punto 4, lettera c), IX e X. Il Consiglio annulla quindi la possibilità che la Commissione adotti emendamenti agli allegati I (elementi dell'infrastruttura ferroviaria), II (funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura), III (servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie), VI (prospetto informativo della rete), VII (contratti) e a parte dell'allegato VIII (diritti) mediante atti delegati in ragione del fatto che tali allegati contengono elementi essenziali.

Inoltre, il Consiglio introduce misure di attuazione per l'adozione di condizioni uniformi di applicazione di taluni elementi contenuti negli allegati e nelle sezioni, come l'articolo 13 sulle condizioni di accesso ai servizi ferroviari, l'articolo 31, paragrafo 3, relativo alla definizione di un metodo di calcolo dei costi diretti, l'articolo 31, paragrafo 5, relativo alla definizione di un metodo comune per l'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici, l'articolo 32, relativo alla definizione di un metodo comune per la modulazione ETCS.

In termini generali, il Parlamento europeo propone di circoscrivere ulteriormente o di sopprimere la facoltà della Commissione di adottare atti delegati; inoltre, il Parlamento respinge l'uso di atti di esecuzione per l'adozione di condizioni uniformi di applicazione di taluni elementi contenuti negli allegati e nelle sezioni.

In questo contesto, il Consiglio non ha accolto gli emendamenti 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81, 82, 87.

3. **Altre questioni politiche**

In termini generali, il Consiglio respinge gli emendamenti del Parlamento europeo che non rispettano le disposizioni dell'accordo interistituzionale su un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi (GU C 77 del 28.3.2002, pag. 1). Il punto 8 di detto accordo interistituzionale recita: «*Qualora durante il procedimento legislativo risultasse necessario introdurre nell'atto di rifusione modificazioni sostanziali di disposizioni che nella proposta della Commissione erano rimaste immutate, tali modificazioni saranno adottate secondo la procedura prevista dal trattato ai termini della base giuridica pertinente.*»

Il Consiglio ritiene che gli emendamenti del Parlamento europeo riguardanti disposizioni non incluse nella proposta di rifusione della Commissione non siano indispensabili per motivi di coerenza e chiarezza. Di conseguenza, il Consiglio non ha potuto accogliere gli emendamenti 16, 17, 27, 29, 30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 e 95.

4. **Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo**

Altri emendamenti del Parlamento europeo non inclusi nella posizione del Consiglio in prima lettura riguardano:

— l'inclusione di obblighi aggiuntivi in materia di informazioni ed emissione dei biglietti per i passeggeri (emendamento 57);

— le disposizioni che disciplinano i termini ultimi ai fini delle decisioni degli organismi nazionali di regolamentazione (emendamento 59);

— l'ampliamento della portata del monitoraggio del mercato alle condizioni di lavoro e di occupazione, nonché agli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria (emendamento 65);

— il requisito che impone all'impresa ferroviaria che richiede la licenza di dimostrare altresì all'atto dell'inoltro della domanda di essere in possesso di un certificato di sicurezza (emendamento 73);

— l'obbligo di pubblicare il prospetto informativo della rete in inglese (emendamento 75);

— il termine restrittivo imposto al gestore dell'infrastruttura per informare le parti interessate circa lavori di manutenzione non programmata (emendamento 93);

— il termine di 12 mesi per il recepimento (emendamento 112);

— le disposizioni più rigorose in materia di servizi a disposizione dei passeggeri nelle stazioni (emendamento 115);

— l'inclusione di un richiamo alla direttiva 2009/72/CE riguardo alla fornitura della corrente di trazione (emendamento 115);

— l'estensione delle informazioni relative al monitoraggio del mercato ferroviario di cui all'allegato IV, punto 1, alla raccolta di dati in caso di avarie, incidenti e incidenti gravi (emendamento 116);

— i requisiti supplementari in materia di copertura per la responsabilità civile (emendamento 140).

III. **CONCLUSIONI**

Nel definire la sua posizione in prima lettura, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere del Parlamento europeo in prima lettura. Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio rileva che un determinato numero di emendamenti sono già stati integrati - nello spirito, del tutto o in parte - nella sua posizione in prima lettura.