

**POSIZIONE COMUNE (CE) N. 28/2000****adottata dal Consiglio il 28 marzo 2000**

**in vista dell'adozione della direttiva 2000/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza**

(2000/C 178/03)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

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

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

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

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>(4)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) Una maggiore integrazione del settore ferroviario della Comunità è un elemento essenziale del completamento del mercato interno e nell'ottica di una mobilità sostenibile.

(2) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>(5)</sup>, stabilisce nel trasporto ferroviario internazionale alcuni diritti di accesso per le imprese ferroviarie e le loro associazioni internazionali. In forza di tali diritti l'infrastruttura ferroviaria può essere utilizzata da più utenti.

(3) La direttiva 95/19/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura<sup>(6)</sup>, ha definito un quadro generale per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

(4) Tali direttive non hanno impedito di variare notevolmente la struttura e il livello dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la forma e la durata delle procedure di assegnazione della capacità.

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

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

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

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

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

(10) Il rilancio delle ferrovie europee, grazie ad un maggiore accesso per il trasporto internazionale di merci alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci richiede una concorrenza leale intermodale tra strada e rotaia, tenendo opportunamente conto dei diversi effetti esterni. Opportuni sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria abbinati ad opportuni sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo di altre infrastrutture di trasporto e operatori concorrenziali consentiranno di realizzare un equilibrio ottimale tra diversi modi di trasporto.

(1) GU C 321 del 20.10.1998, pag. 10.

(2) GU C 209 del 22.7.1999, pag. 22.

(3) GU C 57 del 29.2.2000, pag. 40.

(4) Parere del Parlamento europeo del 10 marzo 1999 (GU C 175 del 21.6.1999, pag. 120), posizione comune del Consiglio del 28 marzo 2000 e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(5) GU L 237 del 27.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2000/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L ...).

(6) GU L 143 del 27.6.1995, pag. 75.

- (11) I sistemi di imposizione dei diritti 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.
- (12) 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.
- (13) I sistemi di ripartizione della capacità dovrebbero fornire alle imprese ferroviarie segnali chiari e coerenti affinché esse possano adottare decisioni razionali.
- (14) 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 il gestore dell'infrastruttura assicuri una ripartizione della capacità di infrastruttura in funzione della necessità di mantenere e migliorare i livelli di affidabilità del servizio.
- (15) 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.
- (16) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di ripartizione della capacità dovrebbero consentire una concorrenza leale nella fornitura di servizi ferroviari.
- (17) È importante tener conto delle esigenze commerciali sia dei richiedenti che del gestore dell'infrastruttura.
- (18) È importante lasciare ai gestori dell'infrastruttura la massima flessibilità in materia di ripartizione della capacità di infrastruttura, ma tale flessibilità deve essere compatibile con il soddisfacimento delle ragionevoli esigenze dei richiedenti.
- (19) Le procedure di assegnazione della capacità devono 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.
- (20) È auspicabile lasciare ai gestori dell'infrastruttura un certo grado di flessibilità ai fini di un uso più efficiente della rete di infrastruttura.
- (21) Nei sistemi di assegnazione della capacità e di imposizione dei diritti di utilizzo, può tenersi conto del fatto che vari componenti della rete di infrastruttura ferroviaria possono essere stati progettati con riferimento a diverse grandi utenze.
- (22) Le esigenze dei servizi passeggeri possono spesso essere conflittuali rispetto a quelle dei servizi merci. Le esigenze dei servizi passeggeri possono comportare una rete la cui costruzione e manutenzione sono più costose di una rete adibita unicamente al traffico merci. Il crescente divario di velocità tra il materiale rotabile destinato alle merci e quello destinato ai passeggeri può acuire il conflitto tra questi due tipi di traffico.
- (23) 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.
- (24) I servizi gestiti in base a contratto con le autorità pubbliche possono esigere regole speciali per conservarne l'interesse per l'utenza.
- (25) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità di infrastruttura devono tener conto della crescente saturazione e quindi della possibile penuria di capacità.
- (26) A causa di diversi tempi di programmazione dei vari tipi di traffico, è auspicabile garantire il soddisfacimento delle richieste di capacità di infrastruttura presentate dopo il completamento del processo di programmazione.
- (27) L'uso della tecnologia dell'informazione può aumentare la rapidità e la flessibilità del processo di programmazione, aumentare le possibilità per i richiedenti di ottenere capacità di infrastruttura e facilitare la determinazione di tracciati su più di una rete del gestore dell'infrastruttura.
- (28) Per garantire un risultato ottimale per le imprese ferroviarie è auspicabile controllare l'uso di capacità di infrastruttura quando occorre coordinare la capacità richiesta per soddisfare le esigenze dell'utenza.
- (29) Data la posizione di monopolio dei gestori dell'infrastruttura, è auspicabile richiedere un esame della 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.
- (30) 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.

- (31) È importante garantire un migliore coordinamento dei sistemi di assegnazione in modo da rendere più interessante il traffico ferroviario sulla rete di diversi gestori dell'infrastruttura, in particolare per il traffico internazionale.
- (32) 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 diritti di utilizzo.
- (33) È auspicabile definire tali 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.
- (34) Sono auspicabili investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi.
- (35) 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.
- (36) Ai fini di un'adeguata ed equa imposizione dei diritti, 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.
- (37) È auspicabile garantire che si tenga conto dei costi esterni quando sono adottate decisioni sui trasporti.
- (38) È importante assicurare che l'imposizione dei diritti di utilizzo per il traffico 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.
- (39) Il livello generale di recupero dei costi attraverso l'imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura inciderà sul livello dei contributi statali. Gli Stati membri possono prevedere diversi livelli di recupero generale dei costi attraverso l'imposizione dei diritti, tra cui coefficienti di maggiorazione o un tasso di rendimento accettabili per il mercato bilanciando nel contempo il recupero dei costi con la competitività intermodale del trasporto di merci per ferrovia. È tuttavia auspicabile che ogni sistema di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura consenta l'uso della rete ferroviaria al traffico che è in grado di pagare almeno il costo supplementare che impone alla società.
- (40) 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.
- (41) Le riduzioni concesse alle imprese ferroviarie devono essere legate a risparmi effettivi dei costi amministrativi. Le riduzioni possono anche essere utilizzate per promuovere un uso efficiente dell'infrastruttura.
- (42) È auspicabile fornire alle imprese ferroviarie e al gestore dell'infrastruttura incentivi per ridurre al minimo le perturbazioni della rete.
- (43) L'assegnazione della capacità è associata ad un costo per il gestore dell'infrastruttura per il quale è richiesto un pagamento.
- (44) Sono necessarie misure dirette ad assicurare che tutte le imprese ferroviarie titolari di licenza in base alla normativa comunitaria siano in possesso di un certificato di sicurezza prima di effettuare servizi di trasporto nel territorio di uno Stato membro. Il rilascio di certificati di sicurezza deve essere conforme alla normativa comunitaria.
- (45) 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 comunitarie e che intervenga come istanza d'appello, ferma restando la possibilità di sindacato giurisdizionale.
- (46) 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.
- (47) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>(1)</sup>.
- (48) In base ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità di cui all'articolo 5 del trattato, gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire il coordinamento dei meccanismi degli Stati membri che disciplinano la ripartizione della capacità d'infrastruttura ferroviaria e i diritti dovuti per il suo utilizzo nonché la certificazione di sicurezza, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri, vista l'esigenza di assicurare condizioni di accesso all'infrastruttura eque e non discriminatorie e di tener conto della dimensione internazionale insita nell'esercizio di importanti elementi della rete ferroviaria, e possono dunque, a motivo della necessità di un'azione coordinata transnazionale, essere realizzati meglio a livello comunitario. La presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.

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

(49) Il regolamento (CEE) n. 2830/77 del Consiglio, del 12 dicembre 1977, relativo alle misure necessarie per rendere comparabili la contabilità e i conti annuali delle aziende ferroviarie<sup>(1)</sup>, il regolamento (CEE) n. 2183/78 del Consiglio, del 19 settembre 1978, relativo alla fissazione di principi uniformi per il calcolo dei costi delle aziende ferroviarie<sup>(2)</sup>, la decisione 82/529/CEE del Consiglio, del 19 luglio 1982, relativa alla formazione dei prezzi nel settore dei trasporti internazionali di merci per ferrovia<sup>(3)</sup>, la decisione 83/418/CEE del Consiglio, del 25 luglio 1983, relativa all'autonomia commerciale delle aziende ferroviarie nella gestione del loro traffico internazionale di viaggiatori e di bagagli<sup>(4)</sup>, e la direttiva 95/19/CE sono superati dalla presente direttiva ed è pertanto opportuno che siano abrogati,

- c) le reti regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da un'impresa ferroviaria esclusa dall'ambito di applicazione della direttiva 91/440/CE, 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. I servizi di trasporto sotto forma di servizi di navetta per autoveicoli attraverso il tunnel sotto la Manica sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## Articolo 2

### CAPO I

#### DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

##### Articolo 1

#### Ambito di applicazione

1. La presente direttiva concerne i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo.

Gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione, dei diritti e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella presente direttiva e, pertanto, consentano al gestore dell'infrastruttura di immettere sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile e di utilizzarla in maniera ottimale.

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

3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione della presente direttiva:

- a) le reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su linee ferroviarie;
- b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani;

<sup>(1)</sup> GU L 334 del 24.12.1977, pag. 13. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

<sup>(2)</sup> GU L 258 del 21.9.1978, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

<sup>(3)</sup> GU L 234 del 9.8.1982, pag. 5. Decisione modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

<sup>(4)</sup> GU L 237 del 26.8.1983, pag. 32. Decisione modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

- a) «assegnazione», l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria da parte di un gestore dell'infrastruttura;
- b) «richiedente», un'impresa ferroviaria titolare di una licenza e/o un'associazione internazionale di imprese ferroviarie e, negli Stati membri che prevedono tale possibilità, altre persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura per la prestazione di un servizio ferroviario nei rispettivi territori, quali le autorità pubbliche di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69<sup>(5)</sup>, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati;
- c) «infrastruttura saturata», una sezione dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità non è possibile soddisfare pienamente la domanda, in determinati periodi;
- d) «piano di potenziamento della capacità», una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura «infrastruttura saturata»;
- e) «coordinamento», la procedura in base alla quale l'organismo preposto all'assegnazione e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;

<sup>(5)</sup> Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di pubblico servizio nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1893/91 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1).

- f) «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 o dell'organismo preposto all'assegnazione in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;
- g) «capacità dell'infrastruttura», la possibilità di programmare linee ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo;
- h) «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa incaricata in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;
- i) «rete», l'intera infrastruttura ferroviaria detenuta e/o gestita da un gestore dell'infrastruttura;
- j) «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 diritti e di assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;
- k) «impresa ferroviaria», qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie, 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;
- l) «linea ferroviaria», la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un convoglio tra due località in un dato periodo di tempo;
- m) «orario di servizio», i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura in questione durante il suo periodo di validità.

#### Articolo 3

### 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.

2. Il prospetto informativo della rete determina la natura dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie. Esso contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il contenuto del prospetto informativo delle rete è illustrato nell'allegato I.

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.

## CAPO II

### DIRITTI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA

#### Articolo 4

### Fissazione, calcolo e riscossione dei diritti

1. Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei diritti rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4 della direttiva 91/440/CEE.

Fatta salva la condizione dell'indipendenza di gestione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura determina i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione.

2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente da un'impresa ferroviaria sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al presente capo diverse dalla riscossione dei diritti sono svolte da un organismo incaricato della determinazione dei diritti indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

Il presente paragrafo non si applica agli Stati membri che hanno istituito un organismo per la regolamentazione del settore ferroviario a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 91/440/CEE; in tal caso si applica di conseguenza l'articolo 6, paragrafo 5, della stessa.

3. I gestori dell'infrastruttura cooperano per garantire il buon funzionamento dei servizi ferroviari su più di una rete. In particolare, essi mirano a garantire una competitività ottimale dei trasporti internazionali di merci per ferrovia e assicurano l'utilizzo efficace della Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci. Essi possono a tal fine istituire, se necessario, organizzazioni comuni. Tutte le forme di cooperazione o di organizzazione comune sono soggette alle norme della presente direttiva.

4. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 8, paragrafo 8, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che il sistema di imposizione di diritti in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la loro rete.

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

6. Il gestore dell'infrastruttura o l'organismo preposto alla determinazione dei diritti rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti.

#### Articolo 5

##### Servizi

1. Le imprese ferroviarie hanno diritto, su base non discriminatoria, al pacchetto minimo di accesso nonché all'accesso ai servizi sulla linea elencati nell'allegato II. I servizi di cui al punto 2 dell'allegato II sono forniti su base non discriminatoria e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere rifiutate unicamente se esistono alternative valide alle condizioni di mercato. Qualora i servizi non siano offerti da un gestore dell'infrastruttura, il fornitore della «infrastruttura principale» si adopera nella misura del possibile per facilitare la fornitura dei servizi in questione.

2. Se il gestore dell'infrastruttura fornisce uno dei servizi indicati nel punto 3 dell'allegato II come servizi complementari, egli deve fornirli a richiesta dell'impresa ferroviaria.

3. Le imprese ferroviarie possono chiedere al gestore dell'infrastruttura o ad altri fornitori i servizi ausiliari elencati nel punto 4 dell'allegato II. Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire questi servizi.

#### Articolo 6

##### Costo dell'infrastruttura e contabilità

1. Gli Stati membri stabiliscono le modalità, ivi compresi, se del caso, pagamenti anticipati, necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali e, dall'altro, i costi di infrastruttura.

Nell'ambito dei principi di imposizione dei diritti di cui agli articoli 7 e 8, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

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

3. Gli Stati membri provvedono affinché il paragrafo 2 sia attuato attraverso un contratto concluso tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura, per un periodo minimo di tre anni, che contenga contributi statali oppure mediante l'istituzione di un opportuno sistema di regolamentazione con adeguati poteri.

4. Quando è concluso un contratto, le relative condizioni 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.

5. È stabilito un metodo di imputazione dei costi. Gli Stati membri possono richiedere un'autorizzazione preventiva. Tale metodo dovrebbe essere aggiornato periodicamente secondo la migliore pratica internazionale.

#### Articolo 7

##### Principi di imposizione dei diritti

1. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sono pagati al gestore dell'infrastruttura che il usa per finanziare le sue attività.

2. Gli Stati membri possono chiedere al gestore dell'infrastruttura di fornire tutte le informazioni necessarie sui diritti imposti. Al riguardo il gestore dell'infrastruttura deve essere in grado di provare che i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura effettivamente fatturati a ciascun operatore, a norma degli articoli da 4 e 12 sono conformi ai metodi, alle regole e, se del caso, ai criteri indicati nel prospetto informativo della rete.

3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 o l'articolo 8, i diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. La fornitura del servizio di cui all'allegato II, punto 2, non è contemplata dal presente articolo.

4. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un elemento che rispecchi la penuria di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

5. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni. Tale modifica è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto. In mancanza di un livello comparabile di imputazione dei costi ambientali in altri modi di trasporto concorrenti, detta modifica non deve incidere globalmente nelle entrate del gestore dell'infrastruttura. Qualora per il trasporto ferroviario e gli altri modi di trasporto concorrenti sia stato introdotto un livello comparabile di imputazione dei costi ambientali e ciò determini un aumento delle entrate, gli Stati membri decidono in merito all'uso degli introiti supplementari.

6. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i diritti 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 diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

7. Se i servizi elencati nei punti 3 e 4 dell'allegato II come complementari e ausiliari sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti diritti sono correlati al costo di fornitura calcolato sulla base del livello di utilizzo effettivo.

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

#### Articolo 8

### Deroghe ai principi di imposizione dei diritti

1. Uno Stato membro, se desidera il pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, 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 il trasporto internazionale di merci per ferrovia. Il sistema di imposizione dei diritti dovrebbe tener conto degli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Fatti salvi i principi di cui al primo comma, le maggiorazioni possono essere applicate solo attraverso coefficienti di maggiorazione per singoli segmenti del mercato, oppure attraverso contratti negoziati individualmente oppure ancora mediante un sistema di diritti fissi e variabili. Tuttavia, per quanto riguarda i segmenti di mercato che possono assumere globalmente almeno i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, a tali segmenti di mercato non sarà impedito l'utilizzo di capacità di infrastruttura.

2. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati al massimo quindici anni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere diritti 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 diritti può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

3. Per impedire discriminazioni, occorre garantire che i diritti 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 diritti. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali riservate, che il sistema di imposizione dei diritti soddisfa questi requisiti.

4. Se un gestore di infrastruttura intende modificare gli elementi essenziali del sistema di imposizione dei diritti di cui al paragrafo 1 deve renderli pubblici con almeno tre mesi di anticipo.

#### Articolo 9

### Riduzioni

1. Fatti salvi gli articoli 81, 82, 86 e 87 del trattato e in deroga all'articolo 7, paragrafo 3, della presente direttiva, le riduzioni sui diritti 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 diritti 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 diritti applicati ad una sezione determinata dell'infrastruttura.

5. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi.

*Articolo 10***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 operatore che beneficia di una compensazione usufruisce di un diritto esclusivo, la compensazione deve essere accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti.

3. Il metodo usato e i calcoli effettuati devono essere 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 73, 87 e 88 del trattato.

*Articolo 11***Sistema di prestazioni**

1. I sistemi di imposizione dei diritti incoraggiano, mediante un sistema di prestazioni, le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. 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.

2. I principi di base del sistema di prestazioni si applicano a tutta la rete.

*Articolo 12***Diritti di riserva di capacità**

I gestori dell'infrastruttura possono applicare un diritto adeguato per la capacità richiesta ma non utilizzata. Tale diritto serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità.

## CAPO III

**ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA***Articolo 13***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 servizio. L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria nello svolgimento delle attività 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 linee 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 17, 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 definiti in sede contrattuale o per via normativa.

*Articolo 14***Assegnazione della capacità**

1. Gli Stati membri possono istituire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura rispettando tuttavia l'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4 della direttiva 91/440/CEE. Devono essere stabilite 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 comunitario.

2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al paragrafo 1 e descritte nel presente capo sono svolte da un organismo preposto all'assegnazione della capacità indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

Il presente paragrafo non si applica agli Stati membri che hanno istituito un organismo per la regolamentazione del settore ferroviario a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 91/440/CEE; in tal caso si applica di conseguenza l'articolo 6, paragrafo 5, della stessa.

3. I gestori dell'infrastruttura e gli organismi preposti all'assegnazione della capacità rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute.

#### Articolo 15

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

1. I gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti. Essi organizzano linee ferroviarie internazionali, in particolare nel quadro della Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci. Essi definiscono le procedure necessarie a tal fine. Tali procedure sono disciplinate dalla presente direttiva.

La procedura definita al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura a livello internazionale associa rappresentanti dei gestori di tutte le infrastrutture ferroviarie le cui decisioni d'assegnazione hanno un impatto sull'attività di più gestori di infrastruttura. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura esterni alla Comunità. La Commissione è informata delle riunioni ed è invitata a parteciparvi come osservatore.

2. 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.

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

4. Nell'ambito della cooperazione di cui al paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura possono valutare le esigenze ed eventualmente organizzare e proporre linee ferroviarie internazionali per facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta ad hoc di cui all'articolo 23.

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

#### Articolo 16

### Richiedenti

1. Le richieste di capacità di infrastruttura possono essere presentate da imprese ferroviarie e dalle loro associazioni internazionali. Gli Stati membri possono anche consentire ad altri richiedenti di presentare una richiesta di capacità d'infrastruttura nei rispettivi territori.

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 devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie. Esse sono pubblicate, nell'ambito dei principi di assegnazione, nel prospetto informativo della rete e ne è informata la Commissione.

3. Le prescrizioni del paragrafo 2 riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e proporzionale al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.

#### Articolo 17

### Accordi quadro

1. Fatti salvi gli articoli 81, 82 e 86 del trattato, è possibile concludere un accordo quadro con 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 linea ferroviaria nei dettagli, ma dovrebbe mirare 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 30 della presente direttiva.

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

3. L'accordo quadro deve poter essere modificato o limitato per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

4. L'accordo quadro può 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. Il gestore dell'infrastruttura può accettare in casi specifici una durata maggiore o minore. Un periodo superiore ai cinque anni è motivato dall'esistenza di contratti commerciali, investimenti particolari o rischi.

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

#### Articolo 18

##### **Schema della procedura di assegnazione**

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

2. I gestori dell'infrastruttura decidono insieme agli altri gestori interessati le linee ferroviarie internazionali da integrare 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 19

##### **Richieste**

1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura, in base al 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 diritto, di cui al capo II.

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

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

4. I richiedenti possono chiedere capacità di infrastruttura su più reti rivolgendosi ad un solo gestore dell'infrastruttura. Questi può in tal caso agire per conto del richiedente, nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione.

5. I gestori dell'infrastruttura assicurano che, per la capacità di infrastruttura su più reti, i richiedenti possano presentare direttamente le richieste a qualsiasi organismo comune eventualmente istituito dai gestori dell'infrastruttura.

#### Articolo 20

##### **Programmazione**

1. Il gestore dell'infrastruttura soddisfa per quanto possibile tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle concernenti le linee ferroviarie su 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 22 e 24.

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 altre parti 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.

#### Articolo 21

##### **Procedura di coordinamento**

1. Se nel corso della programmazione di cui all'articolo 20 il gestore dell'infrastruttura constata l'esistenza di richieste confliggenti, si adopera, tramite il coordinamento delle stesse, per conciliare al massimo tutte le prescrizioni.

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.

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono definiti nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre linee 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 30, 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. Se tale sistema è applicato, una decisione deve essere adottata entro dieci giorni lavorativi.

#### Articolo 22

##### **Infrastruttura saturata**

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

2. Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 25, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 26.

3. Se i diritti di cui all'articolo 7, paragrafo 4, 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'importanza di un servizio per la società, rispetto ad altri servizi che saranno di conseguenza esclusi. Occorre anche tener conto degli effetti 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 applicati quando l'infrastruttura è a capacità limitata sono indicati nel prospetto informativo della rete.

#### Articolo 23

##### **Richieste ad hoc**

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde a richieste ad hoc concernenti singole linee 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 24

##### **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 81, 82 e 86 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 e il materiale rotabile corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea.

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

#### Articolo 25

##### **Analisi della capacità**

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

2. L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di 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 26

##### **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 diritti 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 diritti imposti per l'infrastruttura a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, qualora:

- a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità o
- b) non porti avanti il piano di azione stabilito nel piano di potenziamento della capacità.

Tuttavia, il gestore dell'infrastruttura può, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 30, continuare ad esigere tali diritti se

- a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato in essere per ragioni che sfuggono al suo controllo o
- b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

#### Articolo 27

##### **Utilizzo delle linee ferroviarie**

1. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia ad una linea 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 degli operatori.

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

#### Articolo 28

##### **Capacità di infrastruttura per la manutenzione programmata**

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 la manutenzione programmata della rete.

#### Articolo 29

##### **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 deve adottare tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca in vari organismi pubblici 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 linee ferroviarie assegnate possono essere ritirate 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 al controllo dell'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e dell'osservanza, da parte delle stesse, degli standard e delle norme di sicurezza.

#### CAPO IV

#### DISPOSIZIONI GENERALI

##### Articolo 30

#### Organismo di regolamentazione

1. Fatto salvo l'articolo 21, paragrafo 6, gli Stati membri istituiscono un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. Esso agisce in base ai principi di cui al presente articolo, che consentono l'attribuzione di funzioni di impugnazione e di regolamentazione a organismi distinti.

2. 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 in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei diritti;
- e) livello o struttura dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) certificato di sicurezza, attuazione e controllo degli standard e delle norme di sicurezza.

3. L'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti fissati determinati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo II e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura, di cui all'articolo 8, paragrafo 1, sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni della presente direttiva.

4. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione. Le informazioni devono essere fornite senza indebiti ritardi.

5. 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.

Fatto salvo il paragrafo 6, la decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata.

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.

6. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale.

##### Articolo 31

#### Cooperazione tra organismi di regolamentazione

Gli organismi nazionali di regolamentazione procedono ad un attivo scambio di opinioni ed esperienze al fine di coordinare i principi decisionali a livello di Comunità. La Commissione li assiste in tale compito.

##### Articolo 32

#### Certificazione di sicurezza

1. Le disposizioni in materia di certificazione di sicurezza per le imprese ferroviarie che sono stabilite o che si stabiliranno nella Comunità e le associazioni internazionali da esse costituite devono essere conformi al presente articolo.

2. Gli Stati membri prevedono nei rispettivi territori l'obbligo di presentare un certificato di sicurezza che attesti il possesso, da parte delle imprese ferroviarie, dei pertinenti requisiti al fine di garantire la sicurezza del servizio sulle linee in questione.

3. Per ottenere il certificato di sicurezza, l'impresa ferroviaria deve conformarsi alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario e applicate in modo non discriminatorio, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa.

In particolare, l'impresa ferroviaria deve dimostrare che il suo personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei treni possiede la formazione necessaria per il rispetto delle disposizioni in materia di circolazione definite dal gestore dell'infrastruttura e dei requisiti di sicurezza ad essa imposti ai fini della circolazione dei treni.

L'impresa ferroviaria deve anche dimostrare che il materiale rotabile che compone i treni è stato approvato dall'autorità pubblica o dal gestore dell'infrastruttura e verificato secondo le regole di esercizio applicabili all'infrastruttura in questione. Il certificato di sicurezza è rilasciato dall'organismo designato a tal fine dallo Stato membro in cui è situata l'infrastruttura.

### Articolo 33

#### Deroghe

1. Per un periodo di cinque anni a decorrere dal ...<sup>(1)</sup> i seguenti Stati membri:

- l'Irlanda, in quanto Stato membro insulare avente collegamenti ferroviari unicamente con un altro Stato membro,
- il Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, per la stessa ragione, e
- la Grecia in quanto Stato membro privo di collegamenti ferroviari diretti con un altro Stato membro,

non sono tenuti ad applicare i requisiti di cui:

- a) all'articolo 3, all'articolo 4, paragrafo 2, agli articoli 13, 14, 17, all'articolo 21, paragrafi 4 e 6, all'articolo 22, all'articolo 24, paragrafo 3, agli articoli 25, 26, 27, 28 e 30, a condizione che le decisioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura o all'imposizione di diritti 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, e
- b) all'articolo 32 laddove si tratti di servizi di trasporto ferroviario che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 10 della direttiva 91/440/CEE.

<sup>(1)</sup> Due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

2. Tuttavia, laddove:

- a) più di un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza a norma dell'articolo 4 della direttiva 95/18/CE, 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, l'Irlanda del Nord o la Grecia, sarà deciso secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 35, paragrafo 2, se continuare ad applicare questa deroga oppure
- b) un'impresa ferroviaria che effettua servizi di trasporto ferroviario in Irlanda, in Irlanda del Nord o in Grecia presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari nel, da o verso il territorio di un altro Stato membro (nel caso dell'Irlanda, del Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, o di entrambi, un altro Stato membro fuori dal loro territorio), la deroga di cui al paragrafo 1 non si applica.

Entro un anno a decorrere dalla ricezione della decisione di cui alla lettera a) adottata secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 35, paragrafo 2, o dalla ricezione della notifica della richiesta formale di cui alla lettera b), lo Stato membro o gli Stati membri interessati (Irlanda, Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, o Grecia) 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, uno Stato membro che si avvale di tale deroga può formulare una richiesta alla Commissione per chiedere una proroga della deroga. Tale richiesta deve essere motivata. La Commissione esamina la richiesta e adotta una decisione secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 35, paragrafo 2. La suddetta procedura di consultazione si applica a ogni decisione connessa con la richiesta.

Quando adotta la sua decisione, la Commissione tiene conto di ogni sviluppo della situazione geopolitica e dell'evoluzione del mercato dei trasporti ferroviari nel, da e verso il territorio dello Stato membro che ha chiesto la proroga della deroga.

4. Fino al 31 agosto 2004 il Lussemburgo, in quanto Stato membro con una rete ferroviaria relativamente piccola, non è tenuto ad applicare la prescrizione di attribuire ad un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui agli articoli 4 e 14, nella misura in cui essi obbligano gli Stati membri ad istituire organismi indipendenti per l'assolvimento dei compiti di cui a detti articoli.

## CAPO V

## DISPOSIZIONI FINALI

## Articolo 34

## Misure di attuazione

1. Gli Stati membri possono sottoporre alla Commissione qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva. Le decisioni appropriate sono adottate secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 35, paragrafo 2.

2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'osservanza delle disposizioni relative all'imposizione dei diritti, all'assegnazione della capacità ed alla certificazione di sicurezza e, entro due mesi dalla ricezione di tale richiesta, decide secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 35, paragrafo 2, se la misura in questione può essere mantenuta. La Commissione comunica la sua decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

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

3. Le modifiche necessarie per adattare gli allegati sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 35, paragrafo 3.

## Articolo 35

## Procedure di comitatologia

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione n. 1999/462/CE, nel rispetto dell'articolo 8 della stessa.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione n. 1999/462/CE, nel rispetto dell'articolo 8 della stessa.

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

4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

## Articolo 36

## Relazione

La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio, entro il ...<sup>(1)</sup> una relazione sulla sua attuazione accompagnata, se necessario, da proposte di ulteriori iniziative comunitarie.

## Articolo 37

## Abrogazione

Il regolamento (CEE) n. 2830/77, il regolamento (CEE) n. 2183/78, la decisione 82/529/CEE, la decisione 83/418/CEE e la direttiva 95/19/CE sono abrogati.

## Articolo 38

## Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ...<sup>(2)</sup>. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

## Articolo 39

## Entrata in vigore

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

## Articolo 40

## Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...

Per il Parlamento

Per il Consiglio

La Presidente

Il Presidente

<sup>(1)</sup> Quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

<sup>(2)</sup> Due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

## ALLEGATO I

**CONTENUTO DEL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE**

Il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 3 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.
2. Un capitolo su principi di imposizione dei diritti e diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui diritti 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 dell'articolo 7, paragrafi 4 e 5, e degli articoli 8 e 9. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei diritti già decise o previste.
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;
  - d) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento;
  - 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.

---

## ALLEGATO II

**SERVIZI CHE DEVONO FORNIRSI ALLE IMPRESE FERROVIARIE**

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:
    - a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura;
    - b) diritto di usare la capacità concessa;
    - c) uso di scambi e raccordi;
    - d) controllo dei treni, compresi segnalazione, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;
    - e) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.
  
  2. L'accesso ai servizi sulla linea e la fornitura dei servizi comprendono:
    - a) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
    - b) impianti di approvvigionamento di combustibile;
    - c) stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture;
    - d) scali merci;
    - e) scali di smistamento;
    - f) aree di composizione dei treni;
    - g) stazioni di deposito;
    - h) centri di manutenzione e altre infrastrutture tecniche.
  
  3. I servizi complementari possono comprendere:
    - a) corrente di trazione;
    - b) preriscaldamento dei treni passeggeri;
    - c) fornitura di combustibile, servizio manovra e tutti gli altri servizi forniti presso le infrastrutture di accesso di cui sopra;
    - d) 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.
-

## ALLEGATO III

## SCHEMA DELLA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE

1. L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile.
  2. Le modifiche dell'orario di servizio si applicano dalla mezzanotte dell'ultimo sabato di maggio. Le modifiche o gli adeguamenti apportati dopo l'estate sono operativi dalla mezzanotte dell'ultimo sabato di settembre di ogni anno e se necessario in altri momenti tra queste date. I gestori dell'infrastruttura possono convenire date diverse, nel qual caso provvedono ad informarne la Commissione.
  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 organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 15. 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.
-

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

1. Il 30 settembre 1998 la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, la determinazione dei canoni per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria e la certificazione di sicurezza<sup>(1)</sup>. La proposta, volta a sostituire la direttiva 95/19/CE, era basata sull'articolo 75 del trattato CE (diventato, dopo le modifiche, articolo 71 CE).

2. Il Parlamento europeo, il Comitato economico e sociale e il Comitato delle regioni hanno formulato il loro parere rispettivamente il 10 marzo<sup>(2)</sup>, il 26 maggio<sup>(3)</sup> e il 18 novembre 1999<sup>(4)</sup>.

In seguito all'entrata in vigore del trattato di Amsterdam il 1° maggio 1999, il Parlamento ha confermato il suo parere il 27 ottobre 1999.

3. Il 29 novembre 1999 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta modificata<sup>(5)</sup>, fondata sull'articolo 71 del trattato CE.

4. Il 28 marzo 2000, il Consiglio ha adottato una posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato CE.

### II. OBIETTIVO

La presente direttiva fa parte di un pacchetto legislativo volto a dare nuovo vigore alle ferrovie europee. Si tratta di rilanciare il trasporto ferroviario in decadenza, soprattutto nel settore merci, creando le condizioni favorevoli allo sviluppo di un sistema dinamico, competitivo e incentrato sulle esigenze dei clienti.

Il rilancio delle ferrovie è indispensabile a fronte dell'attuale situazione di congestione dell'infrastruttura stradale, con conseguenti problemi di sicurezza e ambientali. Se si vuole evitare un blocco totale del trasporto su strada tra qualche anno, è necessario garantire un utilizzo più razionale delle ferrovie. Occorre pertanto migliorare le condizioni di concorrenza rispetto agli altri mezzi di trasporto.

Il pacchetto legislativo soprammenzionato si articola in tre proposte di direttiva. Oltre a quella associata alla presente motivazione, il Consiglio ha infatti adottato posizioni comuni relative alla:

- proposta volta a modificare le disposizioni della direttiva 91/440/CEE segnatamente al fine di istituire il diritto di accesso all'infrastruttura per le imprese ferroviarie stabilite nella Comunità, di conseguire la separazione di contabilità tra la gestione di infrastrutture ferroviarie e quella dei servizi di trasporto e di garantire una gestione delle funzioni essenziali volte ad assicurare un accesso equo e non discriminatorio delle imprese all'infrastruttura, e
- proposta volta ad ampliare il campo di applicazione della direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie.

(1) GU C 321 del 20.10.1998, pag. 10.

(2) GU C 175 del 21.6.1999, pag. 115.

(3) GU C 209 del 22.7.1999, pag. 22.

(4) GU C 57 del 29.2.2000, pag. 40.

(5) Non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

Tale pacchetto legislativo è pertanto volto a creare un nuovo quadro per le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, rendendone effettivi i diritti di accesso; gli obiettivi fondamentali intendono garantire a tutte le imprese ferroviarie un trattamento equo e non discriminatorio assicurando un uso efficace e competitivo dell'infrastruttura.

Per raggiungere tali obiettivi, è inoltre indispensabile istituire dei sistemi efficienti di imposizione dei diritti, il che richiede altresì una gestione finanziaria trasparente dell'infrastruttura.

Inoltre, è necessaria una ripartizione delle capacità che tenga conto delle esigenze degli utenti. La proposta di direttiva non solo persegue questi ultimi due obiettivi, ma anche quello della certificazione in materia di sicurezza.

### III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Il Consiglio condivide gli ampi obiettivi della proposta volti a sviluppare il trasporto ferroviario internazionale e a garantire i principi di trasparenza e non discriminazione. Tuttavia, il testo è stato rimaneggiato considerevolmente durante i lavori.

Come il Parlamento, il Consiglio ritiene necessaria una certa flessibilità in materia di imposizione dei diritti e di assegnazione delle capacità, date le caratteristiche dei sistemi ferroviari degli Stati membri, le cui particolarità tecniche, economiche e istituzionali differiscono notevolmente.

Tra le modifiche introdotte dal Consiglio, le più significative sono:

- in materia di calcolo dei diritti, la facoltà accordata agli Stati membri di richiedere delle maggiorazioni rispetto al costo direttamente imputabile all'azienda ferroviaria, quando il mercato lo consente e lo Stato in questione desidera una copertura più completa del costo totale delle infrastrutture;
- in materia di assegnazione delle capacità, la limitazione alle sole imprese ferroviarie della possibilità di candidarsi all'acquisto di linee ferroviarie, pur permettendo agli Stati membri di ammettere altri candidati sul loro territorio;
- una semplificazione, rispetto alla proposta, delle regole in materia di imposizione dei diritti e di assegnazione delle capacità;
- l'aggiunta di deroghe temporanee all'applicazione di alcuni articoli della direttiva, cui taluni Stati membri possono ricorrere in funzione delle specificità delle loro reti ferroviarie.

#### 1. Imposizione dei diritti sulle infrastrutture

- Il Consiglio ha ripreso come principio generale di imposizione il costo direttamente imputabile all'azienda del servizio ferroviario (articolo 7, paragrafo 3, della posizione comune), che figura nella proposta, pur rimaneggiandone notevolmente le eccezioni, soprattutto a fini di semplificazione;
- l'eccezione più importante in materia figura all'articolo 8, paragrafo 1, della posizione comune, e permette agli Stati membri che desiderano recuperare i costi delle infrastrutture, in un mercato che lo consente, di applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori;
- la posizione comune ha introdotto due modifiche per quanto riguarda i diritti supplementari, in ordine alla penuria delle capacità e agli effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni (articolo 7, paragrafi 4 e 5, della posizione comune). In primo luogo, i riferimenti alla trasparenza dei metodi di calcolo di questi due diritti sono stati trasferiti all'allegato I, punto 2, della posizione comune. In secondo luogo, il concetto di «costo degli effetti esterni» della proposta è diventato «costo degli effetti ambientali», poiché il Consiglio ha ritenuto che questo si presti meno a controversie metodologiche di quello, più ampio, dei costi esterni;

- la posizione comune (articolo 8, paragrafo 2) ha modificato le regole relative ai diritti supplementari che possono essere riscossi per progetti di investimento specifici. Tra queste modifiche si possono citare, oltre la soppressione del carattere eccezionale di tali diritti, alcune precisazioni sui progetti specifici (che non possono essere stati ultimati da più di quindici anni) e sull'imposizione di tali diritti (prima o dopo l'entrata in vigore della direttiva) nonché un riferimento alla possibilità di concludere accordi in alcuni casi (ad esempio in caso di finanziamento in base a un partenariato pubblico-privato);
- la posizione comune ha apportato altre modifiche alla proposta per quanto concerne le eccezioni ai principi di imposizione dei diritti, in particolare: la descrizione delle formule che possono essere utilizzate per applicare delle maggiorazioni nonché la limitazione del diritto di accesso alle infrastrutture in funzione dell'importo dei diritti autorizzati (articolo 8, paragrafo 1, secondo comma, della posizione comune); l'introduzione di una clausola generale di non discriminazione e di trasparenza in materia di imposizione dei diritti (articolo 8, paragrafo 3, della posizione comune); la soppressione delle regole particolari per il trasporto dei passeggeri che figura all'articolo 9, paragrafi 2, seconda frase, 3, 4 e 5, della proposta;
- in materia di riduzioni sui diritti la posizione comune ha introdotto (al capitolo 9) due modifiche rispetto alla proposta: al paragrafo 2, per evitare che le riduzioni comportino indirettamente delle discriminazioni tra le imprese ferroviarie diverse dall'operatore generale, tali riduzioni si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi; inoltre, il paragrafo 3 prevede riduzioni specifiche volte a promuovere determinati flussi di traffico o ad incentivare l'uso di talune linee sottoutilizzate;
- per quanto concerne la modulazione dei diritti in funzione dei costi non integrati negli altri modi di trasporto, l'articolo 10, paragrafo 1, ha limitato i «costi marginali esterni» ai «costi ambientali», «costi connessi ad incidenti» e «costi» per evitare controversie metodologiche a proposito di altri costi esterni; infine, l'articolo 12, relativo ai diritti di riserva di capacità, ha notevolmente semplificato le regole in materia contenute nella proposta;
- la posizione comune (articolo 5 e allegato II) ha introdotto alcune modifiche a proposito dei servizi da fornire alle imprese ferroviarie. Si fa riferimento all'accesso ai servizi sulla linea per garantire la disponibilità di tali prestazioni; è stata però inserita una clausola qualora non esistano alternative valide. Inoltre, nell'allegato II, l'«uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione» (ossia la possibilità di allacciare il pantografo alla catenaria) è stato spostato al punto 2, lettera a) (in quanto accesso ad un'infrastruttura di servizi) mentre la fornitura della «corrente di trazione» resta, al punto 3, una prestazione complementare. Infine, la posizione comune non ha riportato nell'allegato II i tre servizi «obbligatori» figuranti nella proposta, poiché le misure da prendere in caso di perturbazioni o di incidenti figurano all'articolo 29, le norme di sicurezza sono trattate all'articolo 7 della posizione comune relativa alla modifica della direttiva 91/440/CEE e l'intervento della polizia rientra nelle competenze degli Stati membri;
- il contenuto dell'articolo 7 della proposta, volto a rendere trasparente i sistemi di imposizione dei diritti, è stato integrato, semplificandolo, nell'articolo 3 e nell'allegato I, punto 2, della posizione comune;
- l'articolo 4, paragrafo 2, della posizione comune incorpora le modifiche già inserite nella posizione comune relativa alla modifica della direttiva 91/440/CEE (articolo 6, paragrafi 3, secondo comma, 4 e 5) a proposito della riscossione dei diritti e dell'organismo di controllo;
- il secondo comma dell'articolo 6, paragrafo 1, è stato aggiunto per tener conto in particolare della nuova redazione dell'articolo 8, paragrafo 1.

## 2. Assegnazione delle capacità

- Le regole relative all'assegnazione della capacità sono state semplificate il più possibile: secondo il Consiglio la proposta della Commissione era troppo dettagliata, in modo più idoneo ad un regolamento che ad una direttiva. Nondimeno, i principi fondamentali della proposta sono stati rispettati (la considerazione accordata ai servizi di trasporto merci, soprattutto a livello internazionale, al momento dell'assegnazione delle linee; la non discriminazione delle imprese; l'affidabilità del servizio; l'incentivo a migliorare le prestazioni; ecc.). Il Consiglio ha tenuto conto dell'esperienza di alcuni Stati membri che praticano già un sistema di assegnazione delle capacità tra diverse imprese ferroviarie;
- la posizione comune limita alle imprese ferroviarie e alle relative associazioni internazionali la possibilità di candidarsi all'acquisto di linee; tuttavia gli Stati membri possono considerare come richiedenti nei rispettivi territori anche persone fisiche o giuridiche interessate [articolo 2, lettera b), e articolo 16, paragrafo 1];
- per quanto concerne la procedura di coordinamento delle richieste di capacità, è previsto un sistema di risoluzione delle vertenze, fatte salve le procedure di ricorso esistenti; una decisione deve essere adottata entro dieci giorni al fine di rendere efficace e operativo tale sistema (articolo 21, paragrafo 6). Questa procedura, i cui dettagli sono lasciati agli Stati membri in virtù del principio di sussidiarietà, sostituisce la procedura di arbitrato proposta dalla Commissione;
- la nozione di «infrastruttura saturata» è prevista in luogo della «penuria di capacità» proposta: secondo il Consiglio la prima risponde meglio alle situazioni descritte nel dispositivo, che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovranno affrontare; si è aggiunto che l'importanza dei servizi merci, in particolare internazionali, è tenuta in debito conto nella determinazione dei criteri di priorità (articolo 22, paragrafo 5);
- la posizione comune ha adottato la nozione di «richieste ad hoc» invece di «richieste a breve termine», pur mantenendo il termine di cinque giorni per le richieste ad hoc concernenti singole linee ferroviarie; tale nozione si applica anche nei casi di infrastrutture saturate e va debitamente motivata (articolo 23);
- il piano di potenziamento della capacità è stato vantaggiosamente strutturato e dettagliato sulla scorta dell'esperienza di alcuni Stati membri (articolo 26);
- la possibilità offerta al gestore di ritirare una linea all'impresa ferroviaria che non l'ha sufficientemente utilizzata è stata formulata in modo da facilitarne l'applicazione. In proposito il Consiglio ha tenuto conto della gestione ferroviaria dei vari Stati membri: la soglia di sottoutilizzo che comporta la rinuncia sarà fissata nel prospetto informativo della rete. In effetti è parso difficile imporre una soglia omogenea per le diverse reti che hanno percentuali di utilizzo assai disuguali (articolo 27);
- è stata introdotta una disposizione sulle misure applicabili in caso di perturbazioni (articolo 29). I casi di problemi tecnici o di incidenti devono essere previsti e il gestore dell'infrastruttura deve all'occorrenza elaborare un piano d'intervento. Sono inoltre contemplate regole relative al ritiro, se necessario, delle linee ferroviarie assegnate e le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di ricorrere a tutte le risorse al fine di ripristinare il traffico. Infine, gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano al controllo dell'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza nonché all'osservanza delle stesse. Quest'ultima disposizione è stata inserita per analogia alle norme di sicurezza previste nella posizione comune relativa alla proposta di direttiva che modifica la direttiva 91/440/CEE, articolo 7, paragrafo 2, secondo comma.

## 3. Altre questioni

- La posizione comune (articolo 1, paragrafo 4) esclude dall'ambito di applicazione della direttiva i servizi di navetta per autoveicoli attraverso il tunnel sotto la Manica, per le stesse ragioni addotte nella motivazione della posizione comune sulla modifica della direttiva 91/440/CEE;

- sono state apportate precisazioni al contenuto del prospetto informativo della rete (articolo 3 e allegato I);
- il Consiglio ha esteso l'ambito di applicazione del certificato di sicurezza (articolo 32, paragrafi 1 e 3, secondo comma) a tutte le imprese ferroviarie (non soltanto a quelle che effettuano i servizi di cui all'articolo 10 della direttiva 91/440/CEE);
- il Consiglio ha ritenuto opportuno inviare la relazione sull'attuazione della direttiva (articolo 36) anche al Parlamento europeo;
- il Consiglio ha ritenuto utile prevedere una cooperazione tra organismi di regolamentazione (articolo 31);
- sono contemplate deroghe temporanee per tener conto delle specificità delle reti di taluni Stati membri (articolo 33);
- il termine ultimo di recepimento della direttiva è stato aggiornato (articolo 38);
- negli articoli 34 e 35 della posizione comune il Consiglio ha istituito una procedura di comitato (comitato consultivo o di regolamentazione, secondo i casi).

#### IV. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

##### 1. Emendamenti del Parlamento europeo accolti dalla Commissione e accettati dal Consiglio

Il Consiglio ha seguito la proposta modificata adottando interamente o in parte gli emendamenti del Parlamento europeo indicati in appresso:

- l'emendamento 3 relativo ad una cauta apertura del mercato ferroviario è stato integrato come considerando 8;
- l'emendamento 6, concernente le condizioni eque di competitività fra rotaia e strada tenendo conto degli effetti esterni è ripreso nel considerando 10;
- l'emendamento 7 relativo alla definizione di «gestore dell'infrastruttura» è ripreso all'articolo 2, punto h);
- l'emendamento 8 concernente la definizione di «rete» è ripreso all'articolo 2, punto i);
- l'emendamento 9, che rende obbligatoria l'istituzione di un quadro di tariffazione, è ripreso all'articolo 4, paragrafo 1;
- l'emendamento 11, concernente i casi in cui servizi alle imprese ferroviarie non siano forniti dai gestori delle infrastrutture, è ripreso nell'articolo 5, paragrafo 1;
- l'emendamento 12, che consente che l'importo dei canoni superi il costo direttamente legato alla circolazione dei treni, non è ripreso all'articolo 7, paragrafo 3, della posizione comune perché questo tratta il principio generale dell'imposizione dei diritti. Tuttavia, lo spirito di questo emendamento, in linea con quello dell'emendamento 14, si ritrova nell'articolo 8, paragrafo 1, relativo alle deroghe ai principi di imposizione dei diritti;
- l'emendamento 14, relativo alle deroghe ai principi di imposizione dei diritti è stato accolto nella sua sostanza. In particolare, l'articolo 8 della posizione comune ha semplificato le regole applicabili all'imposizione dei diritti, ha autorizzato, a determinate condizioni, maggiorazioni superiori ai costi del servizio ferroviario e ha tenuto conto in modo più sfumato degli investimenti specifici;
- l'emendamento 16 è ripreso all'articolo 12 della posizione comune;

- l'emendamento 19 è stato accolto, nella sostanza, attraverso un rimaneggiamento dell'articolo 2, lettera b), e dell'articolo 16, paragrafo 1, della posizione comune;
- l'emendamento 28 è ripreso nella posizione comune come articolo 31.

## **2. Emendamento del Parlamento europeo ripreso dalla Commissione ma non accolto dal Consiglio**

L'emendamento 4 concernente la necessità di adottare misure di armonizzazione graduale non è stato inserito nella posizione comune in quanto il dispositivo non contiene norme in materia. Tuttavia il Consiglio condivide l'idea del Parlamento europeo e l'ha inserita nelle conclusioni adottate nella sessione del 6 ottobre 1999 [«d) Parallelamente la Commissione presenterà una strategia volta a migliorare l'interoperabilità delle ferrovie ...»] confermandole nella sessione del 9/10 ottobre 1999 [cfr., in proposito, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale transeuropeo, doc. 1999/0252 (COD)].

## **3. Emendamenti del Parlamento europeo che né la Commissione né il Consiglio hanno accolto**

Su un piano generale, il Consiglio ha ritenuto, in linea con il Parlamento europeo, che la proposta della Commissione contenga disposizioni a volte troppo dettagliate: nella posizione comune sono state pertanto semplificate senza tuttavia accogliere tutte le soppressioni richieste dal Parlamento europeo, poiché l'armonizzazione di alcune regole pare necessaria ai fini della trasparenza e dell'efficienza del sistema nonché per evitare eventuali discriminazioni:

- l'emendamento 5 non è stato accolto in quanto non direttamente pertinente con il dispositivo. Tuttavia il contenuto di questo emendamento è stato parzialmente ripreso dal Consiglio: il concetto di modalità operativa basata sulla cooperazione ferroviaria è stato inserito nell'articolo 10, paragrafo 3, della posizione comune relativa alla modifica della direttiva 91/440/CEE («Indipendentemente dalla modalità operativa ...»). Inoltre, riferimenti al mantenimento di un elevato livello di sicurezza figurano nelle posizioni comuni relative alla direttiva sopra citata (articolo 7, paragrafo 2) e alla presente direttiva (articolo 32);
- l'emendamento 10 non è stato accettato perché il Consiglio, in seguito al parere espresso nella proposta modificata della Commissione, ritiene che il modello richiesto dal Parlamento europeo comporti un sistema che potrebbe dare adito a confusione e appesantire le procedure burocratiche;
- nell'emendamento 13 il Parlamento chiede che nel settore ferroviario l'imputazione dei costi esterni sia consentita solo se è prevista una tariffazione comparabile in altri modi di trasporto. Il Consiglio, in seguito al parere della Commissione, non ha accolto questa condizione, giudicata troppo rigida, e ha preferito prevedere, all'articolo 7, paragrafo 5, una clausola di salvaguardia indiretta legata all'importo globale delle entrate del gestore dell'infrastruttura e, all'articolo 10, paragrafo 1, la possibilità di introdurre un sistema temporaneo di compensazione di alcuni costi esterni non imputati in modi di trasporto concorrenti;
- il Consiglio non ha ritenuto opportuno accogliere l'emendamento 15, secondo il quale gli sconti praticati alle imprese ferroviarie sono assoggettati solo alle condizioni generali di cui all'articolo 4, paragrafo 5, della proposta. Il Consiglio ha reputato invece necessario sottoporre le riduzioni ai criteri più precisi figuranti all'articolo 9, soprattutto per evitare che diventino mezzi indiretti di discriminazione;
- gli emendamenti 17 e 18, in cui il Parlamento europeo chiede di aggiungere due nuovi articoli che stabiliscono un livello comunitario di priorità per la ripartizione delle capacità di infrastruttura, non sono stati inseriti nella posizione comune, soprattutto perché il Consiglio è d'avviso che, in base al principio di sussidiarietà, tali criteri debbano essere stabiliti dagli Stati membri o dai gestori delle infrastrutture;

- l'emendamento 20, volto ad aumentare ad un massimo di sette anni la durata consueta degli accordi quadro, non è stato ripreso all'articolo 17, paragrafo 5, della posizione comune, in quanto il Consiglio ha ritenuto più opportuno mantenere la durata di cinque anni proposta dalla Commissione, pur accettando tempi più lunghi in casi specifici;
  - l'emendamento 21 volto a sopprimere vari paragrafi relativi alla programmazione non è stato accolto nell'articolo 20 della posizione comune. Il Consiglio ha reputato necessario indicare nel dispositivo che la priorità a taluni servizi può essere accordata soltanto nei casi di saturazione dell'infrastruttura o delle infrastrutture specializzate; ha inoltre stimato utile rilevare che, prima di fissare la programmazione delle linee ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura consulta tutte le parti interessate in materia e tiene conto del loro parere;
  - l'emendamento 22, volto ad abbreviare le regole applicabili al processo di coordinamento, non è stato ripreso all'articolo 21 della posizione comune: il Consiglio, in seguito al parere della Commissione ha ritenuto necessario mantenere i paragrafi 3, 4 e 5 ai fini della trasparenza;
  - l'emendamento 23 richiede che, in caso di capacità limitata, l'analisi della capacità stessa sia portata a termine entro tre mesi. Si rammenta che la proposta della Commissione (articolo 25, paragrafo 2, in relazione all'articolo 28, paragrafo 4) fissava il termine a due mesi. Il Consiglio ha giudicato preferibile estendere questo termine a sei mesi (articolo 22, paragrafo 2, in relazione all'articolo 25, paragrafo 3, della posizione comune);
  - l'emendamento 24, che semplifica le regole applicabili alla procedura accelerata di richiesta di linee, non è stato accolto interamente dal Consiglio; il testo è stato però semplificato nel senso auspicato dal Parlamento (articolo 23);
  - l'emendamento 25 concernente le infrastrutture specializzate non è stato accolto nella posizione comune in quanto il Consiglio ha reputato che occorra precisare nel dispositivo le conseguenze delle caratteristiche intrinseche di questo tipo di linee sull'assegnazione delle capacità (articolo 24);
  - l'emendamento 26 che sopprime l'articolo relativo all'analisi di capacità dell'infrastruttura non è stato accettato perché secondo il Consiglio occorre mantenere nella posizione comune (articolo 25) delle regole in materia, ai fini della trasparenza e dell'efficienza e in considerazione del fatto che il gestore dell'infrastruttura ha il monopolio della stessa; le regole sono state tuttavia semplificate, e la durata massima per realizzare l'analisi della capacità è stata portata da due a sei mesi;
  - l'emendamento 27, che semplifica le regole applicabili al «piano di potenziamento della capacità» non è stato accettato in quanto il Consiglio ha ritenuto necessario aggiungere delle precisazioni in materia ai fini della trasparenza e dell'efficienza e ha stimato inoltre che occorra consultare l'utenza dell'infrastruttura prima che il gestore proponga un piano di potenziamento della capacità (articolo 26).
-