



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 10 giugno 2011 (15.06)
(OR. en)**

11373/11

**Fascicolo interistituzionale:
2010/0253 (COD)**

LIMITE

**TRANS 188
CODEC 1005**

RELAZIONE

del: COREPER

al: Consiglio

n. doc. prec.: 10888/11 TRANS 171 CODEC 931

n. prop. Comm.: 13789/10 TRANS 238 CODEC 862 + COR 1

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno
spazio ferroviario europeo unico (rifusione)

- *Orientamento generale*

A. INTRODUZIONE

1. Il 20 settembre 2010 la Commissione ha presentato la proposta in oggetto al Parlamento europeo e al Consiglio con l'obiettivo di rifondere il primo pacchetto ferroviario al fine di semplificare, chiarire e modernizzare il quadro normativo nel settore ferroviario europeo e di progredire nel contempo nella realizzazione della strategia Europa 2020.

2. L'iniziativa di rifusione mira alla semplificazione giuridica attraverso il consolidamento e il chiarimento della normativa sull'accesso al mercato ferroviario, il che agevolerebbe il corretto recepimento e l'efficace attuazione della normativa UE in tutti gli Stati membri. Inoltre, l'obiettivo è quello di aggiornare la normativa eliminando le disposizioni sorpassate e introducendo nuove disposizioni più consone all'attuale funzionamento del mercato ferroviario.

3. La proposta di rifusione del primo pacchetto ferroviario comprende i seguenti aspetti principali:
 - a) il finanziamento e l'imposizione di diritti per l'infrastruttura ferroviaria;
 - b) le condizioni di accesso e di concorrenza sul mercato ferroviario;
 - c) il controllo regolamentare del mercato ferroviario.

4. Il Gruppo del Consiglio "Trasporti terrestri" ha avviato l'esame della proposta nel settembre 2010 sotto presidenza belga. In linea con l'approccio interistituzionale sulle valutazioni d'impatto¹, il gruppo ha altresì discusso e vagliato la valutazione d'impatto della Commissione. Nel corso dei lavori sul fascicolo è stato inoltre esaminato il parere sulla proposta formulato il 15 novembre 2010 dal gruppo di lavoro consultivo composto dai servizi giuridici di Parlamento europeo, Consiglio e Commissione.

¹ Miglioramento della regolamentazione: approccio interistituzionale comune sulle valutazioni d'impatto (VI), doc. 14901/05 JUR 486 COMPET 263.

5. Nella scia delle prime discussioni sulle disposizioni in materia di finanziamento ed imposizione dei diritti per l'infrastruttura ferroviaria, la presidenza belga ha deciso di presentare al Consiglio TTE del 2 dicembre 2010 una relazione sullo stato dei lavori (doc. 16308/10) e di tenere, durante la sessione del Consiglio, un dibattito orientativo strutturato intorno a tre quesiti vertenti sugli investimenti nel settore ferroviario, sulla differenziazione dei diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione delle prestazioni in termini di emissione sonora e sulla riduzione temporanea dei diritti di accesso alle linee ferroviarie per i veicoli dotati di sistema europeo di controllo dei treni (ETCS).
6. L'esame della proposta è proseguito nel gennaio 2011 sotto presidenza ungherese. Fin dall'inizio delle discussioni in sede di gruppo è emersa una divergenza di opinioni fra gli Stati membri su alcuni aspetti fondamentali della proposta. La presidenza ha quindi operato per trovare soluzioni di compromesso che potessero costituire la base di un progetto di orientamento generale.
7. Il Comitato dei Rappresentanti permanenti ha esaminato il testo del progetto di orientamento generale nelle riunioni del 25 maggio e dell'8 giugno 2011, risolvendo diverse questioni ma lasciandone altre in sospeso.
8. I lavori degli organi preparatori del Consiglio sono sfociati nel testo allegato alla presente relazione. Gli inserimenti rispetto alle precedenti versioni sono segnalati in grassetto e tramite sottolineatura e sono inclusi tra gli identificatori del Consiglio ➡_☐. Il testo soppresso è segnalato tramite parentesi quadre sottolineate tra gli identificatori ➡ [...] ☐.
9. Secondo il calendario previsto, la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo voterà la proposta il 12 luglio 2011 e la plenaria nel settembre 2011.

B. QUESTIONI IN SOSPESO

Aspetti fondamentali

1. Condizioni di accesso ai servizi (articolo 13, note in calce da 18 a 22)

L'articolo 13 della rifusione proposta stabilisce le condizioni alle quali le imprese ferroviarie possono accedere ai servizi sulla linea, quali stazioni ferroviarie e scali merci, e ai relativi servizi loro prestati sulla linea. L'allegato III della proposta elenca le diverse categorie di servizi. In base alla proposta originaria della Commissione, se l'operatore del servizio sulla linea fa parte di un ente o di una società che detiene una posizione dominante su almeno uno dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, esso deve essere indipendente sotto il profilo giuridico, organizzativo e decisionale.

La proposta originaria della Commissione prevede inoltre che, se il servizio sulla linea non è utilizzato per almeno due anni consecutivi, il proprietario debba rendere pubblico che la gestione del servizio è data in locazione o in leasing.

Nel corso delle discussioni negli organi preparatori del Consiglio varie delegazioni hanno espresso perplessità sulla condizione d'indipendenza giuridica summenzionata. A loro parere, si tratterebbe di una condizione eccessivamente rigida che creerebbe un onere burocratico per gli Stati membri. Anche la condizione di indipendenza sotto il profilo organizzativo e decisionale pone problemi a diverse delegazioni, ma la Commissione la reputa cruciale ai fini dell'applicazione dell'articolo 13.

Varie delegazioni hanno dichiarato di non poter accettare la proposta iniziale della Commissione che, se il servizio sulla linea non è utilizzato per almeno due anni consecutivi, impone di rendere pubblico che la gestione del servizio è data in locazione o in leasing.

Per rispondere a dette perplessità la presidenza ha elaborato il testo di compromesso dell'articolo 13 riportato in allegato, proponendo la soppressione del riferimento all'indipendenza giuridica ma mantenendo quello all'indipendenza sotto il profilo organizzativo e decisionale seppur precisando che essa non comporta l'obbligo di costituire un ente o una società distinti per i servizi sulla linea e può essere realizzata mediante l'organizzazione di divisioni distinte all'interno di una stessa impresa.

Per quanto riguarda la mancata utilizzazione del servizio sulla linea per un dato periodo, nel testo di compromesso la presidenza lo ha allungato a tre anni. Inoltre, le imprese ferroviarie sono tenute a manifestare all'operatore interesse ad utilizzare il servizio sulla base di esigenze dimostrate. L'operatore ha infine il diritto di non dare in locazione o leasing il servizio dimostrando che è in corso un progetto di riconversione.

Con il testo di compromesso la presidenza ha cercato di raggiungere un giusto equilibrio, in considerazione, in particolare, della necessità di garantire a tutte le imprese ferroviarie, in modo trasparente, un accesso non discriminatorio ai servizi sulla linea.

2. Principi di imposizione dei diritti (articolo 31, paragrafo 3, note in calce 12 e 26)

A norma dell'articolo 31, paragrafo 3, i diritti per il pacchetto minimo di accesso (determinato nell'allegato III, punto 1) sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Nella proposta originaria la Commissione aveva elencato, nell'allegato VIII, punto 1, gli elementi esclusi dal calcolo dei costi diretti, proponendo altresì che le fosse conferito il potere di modificarli mediante atti delegati.

Gli organi preparatori del Consiglio hanno discusso approfonditamente le disposizioni in questione. Alcune delegazioni vorrebbero introdurre una deroga per i veicoli e i servizi operativi in un sistema ferroviario diverso, mentre altre vorrebbero prevedere un diritto di deroga nei casi in cui il gestore dell'infrastruttura sia impegnato in una ristrutturazione. Alcune delegazioni, infine, sono restie a conferire qualsiasi tipo di potere alla Commissione in materia (sotto forma di atti delegati o di atti di esecuzione).

La presidenza propone di sopprimere l'allegato VIII, punto 1 e di prevedere, per le misure che stabiliscono la metodologia applicabile al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, l'adozione di atti di esecuzione da parte della Commissione anziché atti delegati. Con il testo allegato la presidenza ha cercato un giusto equilibrio che tenesse conto delle preoccupazioni manifestate dalle delegazioni.

3. Funzioni dell'organismo di regolamentazione (articolo 56, note in calce da 33 a 36)

Nel testo dell'articolo 56 proposto dalla presidenza, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, ove opportuno, di disporre autonomamente le misure atte a rettificare un'evoluzione indesiderata su tali mercati, fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari.

L'organismo di regolamentazione ha inoltre la facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori di servizi sulla linea e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6 della proposta di rifusione. A tal fine è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti elencate nell'allegato X, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati riguardo a talune modifiche dell'allegato X.

Alcune delegazioni incontrano difficoltà ad accettare che l'organismo di regolamentazione intervenga nel processo "politico", perché ritengono che ciò possa comportare il rischio di conflitto d'interessi. Alcune delegazioni hanno altresì formulato riserve sulla proposta di conferire all'organismo di regolamentazione la citata facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni. Due delegazioni, infine, non possono accettare che alla Commissione sia attribuito il potere di modificare alcuni punti dell'allegato X mediante atti delegati.

Altri aspetti

Le note in calce all'allegato indicano le altre preoccupazioni e riserve delle delegazioni.

Tutte le delegazioni hanno formulato una riserva generale di esame sulle nuove proposte di compromesso della presidenza. PL ha formulato una riserva specifica sulle modifiche concernenti il finanziamento e l'imposizione di diritti.

LT, SI e UK hanno formulato una riserva parlamentare.

La Commissione ha formulato una riserva generale sul testo del progetto di orientamento generale.

C. CONCLUSIONI

S'invita il Consiglio TTE del 16 giugno 2011 a risolvere le questioni in sospeso al fine di giungere ad un orientamento generale sull'allegata direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).

↓ 2004/49/CE art. 30, par. 1 (adattato)

2010/0253 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

⊗ che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ⊗

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

↓ 2001/14/CE (adattato)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ⊗ europea ⊗ ,

⊗ previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali, ⊗

visto il parere del Comitato economico e sociale ⊗ europeo ⊗² ,

² GU C [...] del [...], pag. [...].

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura ☒ legislativa ordinaria ☒ ,

considerando quanto segue:

↴ nuovo

- (1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁴, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie⁵ e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria⁶ hanno subito diverse e sostanziali modificazioni nel 2004 e nel 2007. Tali direttive devono essere ora nuovamente modificate e, considerata la connessione tra queste disposizioni giuridiche, è quindi opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla loro rifusione e riunione in un unico atto.

↓ 91/440/CEE considerando 1 (adattato)

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

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

⁵ GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70.

⁶ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

↓ 91/440/CEE considerando 2

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

↓ 95/18/CE considerando 5 (adattato)

↻ Consiglio

↻ [...] ↻

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

↓ 91/440/CEE considerando 3 (adattato)

↻ Consiglio

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

➔ (5 bis) Gli azionisti delle imprese ferroviarie dovrebbero essere in grado, nei limiti dei diritti che il diritto societario nazionale concede agli organismi di controllo delle società per azioni private, di richiedere l'approvazione preliminare per decisioni rilevanti di gestione aziendale quali acquisizioni, investimenti, strategia. La presente direttiva non dovrebbe incidere sulle competenze degli organismi di controllo ai sensi del diritto societario nazionale, quali la nomina dei membri del consiglio di amministrazione. Ⓒ

↓ 91/440/CEE considerando 4 (adattato)

➔ Consiglio

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

↓ 95/18/CE considerando 2

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

↓ 91/440/CEE considerando 5 (adattato)

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

↓ 91/440/CEE considerando 6 (adattato)

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

↓ 91/440/CEE considerando 7 (adattato)

⇒ Consiglio

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

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

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

➔ (10 ter) ☹ ➔ Uno Stato membro dovrebbe poter decidere di coprire i costi dell'infrastruttura con mezzi diversi dai contributi statali diretti, quali partenariati tra settore pubblico e privato e finanziamenti provenienti dal settore privato. ☹

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

↓ 2001/14/CE considerando 8

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

↓ 95/18/CE considerando 4 (adattato)

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

↓ 2007/58/CE considerando 7 (adattato)

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

↓ 2007/58/CE considerando 8 (adattato)

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

↓ 2007/58/CE considerando 9

- (15) Il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia⁷, prevede la possibilità per gli Stati membri e le autorità locali di attribuire contratti di servizio pubblico, i quali possono comportare diritti esclusivi per l'esercizio di alcuni servizi. È quindi necessario garantire la coerenza tra le disposizioni di tale regolamento e il principio dell'apertura alla concorrenza per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri.

⁷ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

↓ 2007/58/CE considerando 10

- (16) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri può ripercuotersi sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero poter limitare il diritto d'accesso al mercato qualora questo compromettesse l'equilibrio economico di detti contratti di servizio pubblico e purché l'organismo di regolamentazione competente di cui all'articolo 55 della presente direttiva, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base ad un'analisi economica oggettiva.

↓ 2007/58/CE considerando 12
(adattato)

- (17) Per valutare l'eventualità che l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico risulti compromesso, si potrebbero applicare criteri prestabiliti quali l'effetto sulla redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto incluse le ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche che hanno aggiudicato il contratto, la domanda dei passeggeri, la formazione dei prezzi dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate ai due lati della frontiera e l'orario e frequenza del nuovo servizio proposto. ☒ In conformità a ☒ questa valutazione e alla decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri ☒ possono ☒ autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso al servizio di trasporto internazionale di passeggeri richiesto, inclusa l'imposizione di diritti all'operatore di un nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri, in linea con l'analisi economica e conformemente al diritto ☒ dell'Unione ☒ e ai principi di uguaglianza e non discriminazione.

↓ 2007/58/CE considerando 13

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

↓ 2007/58/CE considerando 14

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

↓ 2007/58/CE considerando 16
(adattato)

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

↓ 2007/58/CE considerando 17

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

↓ nuovo
⇒ Consiglio

- (22) Al fine di assicurare una concorrenza leale tra le imprese ferroviarie ⇒ e garantire la piena trasparenza e un accesso su base non discriminatoria ai servizi nonché la loro prestazione Ⓢ, occorre operare una distinzione fra la prestazione di servizi di trasporto e l'esercizio dei servizi sulla linea. Considerata la situazione, è necessario che questi due tipi di attività siano gestiti in modo indipendente ⇒ [...] Ⓢ ⇒ se l'operatore del servizio sulla linea fa parte di un ente o società che opera parimenti e detiene una posizione dominante a livello nazionale su almeno uno dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario ⇒ di merci o passeggeri Ⓢ per il quale il servizio è utilizzato. Ⓢ Tale indipendenza non ⇒ [...] Ⓢ ⇒ dovrebbe comportare Ⓢ ⇒ [...] Ⓢ ⇒ l'obbligo di costituire Ⓢ ⇒ un ente o una società distinti per i servizi Ⓢ ⇒ [...] Ⓢ sulla linea.
- ⇒ (22 bis) Accordi transfrontalieri tra Stati membri e paesi terzi dovrebbero favorire un accesso equo al mercato per le imprese ferroviarie dell'UE e quelle di paesi terzi su base di reciprocità. Ⓢ

↓ 95/18/CE considerando 9

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

↓ 95/18/CE considerando 10 (adattato)
⇒ Consiglio

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

↓ 95/18/CE considerando 12 (adattato)

- (25) L'impresa ferroviaria rimane peraltro tenuta a rispettare le disposizioni nazionali e ⊗ dell'Unione ⊗ relative all'esercizio di servizi ferroviari, imposte in modo non discriminatorio e volte a garantire che essa sia in grado di esercitare in piena sicurezza la propria attività su percorsi specifici ⊗ tenendo nel debito conto le condizioni sanitarie e sociali e i diritti dei lavoratori e dei consumatori ⊗.

↓ 95/18/CE considerando 14 (adattato)

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

↓ 2001/14/CE considerando 5 (adattato)
⇒ Consiglio

- (27) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria ☒ e ai servizi ⇒ [...] ⚙ ⇒ nei servizi sulla linea ⚙ ☒ per tutte le imprese, le informazioni necessarie per l'uso dei diritti di accesso devono essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete.
-

↓ 2001/14/CE considerando 6
⇒ Consiglio

- (28) Opportuni sistemi di assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e operatori concorrenziali consentiranno di realizzare un migliore equilibrio tra i modi di trasporto.
- ⇒ (28bis) È opportuno offrire ai gestori dell'infrastruttura incentivi a ridurre il livello dei diritti di utilizzo e i costi per la messa a disposizione dell'infrastruttura, ad esempio sotto forma di premi agli amministratori. ⚙

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

↓ 2001/14/CE considerando 7

➤ Consiglio

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

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

↓ 2001/14/CE considerando 10

(adattato)

➤ Consiglio

(30) 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 ☒ devono consentire ☒ di realizzare un equilibrio ottimale tra diversi modi di trasporto ☒ su una base sostenibile ☒ .

➤ (30 bis) Nell'applicare coefficienti di maggiorazione, il gestore dell'infrastruttura dovrebbe definire segmenti di mercato distinti quando i costi della prestazione dei servizi di trasporto e i relativi prezzi di mercato o requisiti di qualità del servizio differiscono notevolmente. Ⓞ

↓ 2001/14/CE considerando 11

- (31) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 16

- (32) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di ripartizione della capacità dovrebbero consentire una concorrenza leale nella fornitura di servizi ferroviari.

↓ 2001/14/CE considerando 12

- (33) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 13

- (34) I sistemi di ripartizione della capacità dovrebbero fornire alle imprese ferroviarie segnali chiari e coerenti affinché esse possano adottare decisioni razionali.

↓ 2001/14/CE considerando 35

☞ Consiglio

- (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.

➡ (35 bis) Il rumore di rotolamento causato dai ceppi del freno in ghisa, usati nei carri merci, è una delle cause di emissioni sonore che potrebbero essere ridotte con soluzioni tecniche appropriate. La differenziazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura basata sugli effetti acustici dovrebbe in primo luogo riguardare i carri merci che non soddisfano i requisiti della decisione 2006/66/CE della Commissione⁸ (STI rumore). Ove tale differenziazione comporti una perdita di entrate per il gestore dell'infrastruttura, dovrebbero restare impregiudicate le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.

➡ [...] ⌂

(35 ter) I gestori dell'infrastruttura ➡ [...] ⌂ ➡ possono ⌂ modificare il sistema di imposizione dei diritti attraverso una differenziazione temporanea per i treni dotati di sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) al fine di accelerarne l'installazione a bordo delle locomotive. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere in grado di assicurare che tale differenziazione non comporti una perdita di entrate. ⌂

↓ 2001/14/CE considerando 14

(36) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 15

(37) 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.

⁸ GU L 37 dell'8.2.2006, pag. 1.

↓ 2001/14/CE considerando 9

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

↓ 2001/14/CE considerando 17

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

↓ 2001/14/CE considerando 18

- (40) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 19

- (41) 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.
-

↓ 2001/14/CE considerando 21

- (42) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 23
(adattato)

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

↓ 2001/14/CE considerando 24

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

↓ 2001/14/CE considerando 25

- (45) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 26
(adattato)

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

↓ 2001/14/CE considerando 28

- (47) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 29
(adattato)

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

↓ 2001/14/CE considerando 30

- (49) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 31
(adattato)

- (50) È importante garantire un migliore coordinamento dei sistemi di assegnazione ☒ al fine di ☒ rendere più interessante il traffico ferroviario sulla rete di diversi gestori dell'infrastruttura, in particolare per il traffico internazionale.

↓ 2001/14/CE considerando 32

- (51) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 33

- (52) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 34
(adattato)

- (53) Sono ☒ necessari ☒ 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.

↓ 2001/14/CE considerando 36

- (54) Ai fini di un'idonea 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.

↓ 2001/14/CE considerando 37
⇒ nuovo

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

↓ 2001/14/CE considerando 38
⇒ nuovo

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

↓ 2001/14/CE considerando 39
(adattato)

- (57) 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. ☒ Occorre ☒ tuttavia 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.

↓ 2001/14/CE considerando 40

- (58) 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.

↓ 2001/14/CE considerando 41
(adattato)

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

↓ 2001/14/CE considerando 42
(adattato)

- (60) Le riduzioni concesse alle imprese ferroviarie devono essere legate a risparmi effettivi dei costi amministrativi ☒ , in particolare dei costi di transazione ☒. Le riduzioni possono anche essere utilizzate per promuovere un uso efficiente dell'infrastruttura.

↓ 2001/14/CE considerando 43

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

↓ 2001/14/CE considerando 44

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

↓ 2001/14/CE considerando 46
(adattato)
⇒ Consiglio

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

⇒ (63 bis) L'organismo di regolamentazione dovrebbe contare su risorse finanziarie atte a garantirne l'indipendenza, attinte al bilancio dello Stato oppure a contributi obbligatori imposti al settore ⇒ , **nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità** ☹ . ☹

↓ 2001/14/CE considerando 47

(64) 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.

↓ nuovo
⇒ Consiglio

(65) ⇒ [...] ☹ ⇒ Al fine di [obiettivo], dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo a [contenuto e portata]. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti. Nel contesto della preparazione e della stesura degli atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.⁹ ☹

⁹ Da completare una volta definito il contenuto dei poteri delegati.

↓ 2001/14/CE considerando 48
☉ Consiglio

- (66) ☉ [...] ☉ ☉ Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione.¹⁰ ☉
-

↓ 2001/13/CE considerando 7 (adattato)

- (67) In base ai principi di sussidiarietà e proporzionalità di cui all'articolo 5 del trattato ☒ sull'Unione europea ☒, gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire ☒ favorire lo sviluppo delle ferrovie dell'Unione, ☒ stabilire principi generali per ☒ il rilascio delle ☒ licenze ☒ alle ☒ imprese ferroviarie ☒ e coordinare i meccanismi degli Stati membri che disciplinano la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e i diritti dovuti per il suo utilizzo, ☒ non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri, vista la dimensione chiaramente internazionale del rilascio di tali licenze e ☒ dell'esercizio di importanti elementi delle reti ferroviarie e per l'esigenza di assicurare condizioni di accesso all'infrastruttura eque e non discriminatorie, e ☒ possono dunque, a motivo delle implicazioni transnazionali, essere realizzati meglio a livello ☒ dell'Unione ☒. La presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.

¹⁰ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

↓ nuovo

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

↓ 2007/58/CE considerando 21
(adattato)
⇒ Consiglio

- (69) Il recepimento e l'attuazione ☒ ⇒ dei capi II e IV ☒ della presente direttiva ☒ rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico di uno Stato membro che sia privo di sistema ferroviario, e che non ne prospetti la costruzione nell'immediato futuro. Esso dovrebbe pertanto essere esonerato ☒ da tale obbligo ☒.
-

↓ 2007/58/CE considerando 23
(adattato)

- (70) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"¹¹, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e ☒ dell'Unione ☒, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.
-

↓ nuovo

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

¹¹ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

↓ 2001/14/CE (adattato)

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

↓ 91/440/CEE (adattato)

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce:

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

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 1 (adattato)

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

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

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

↓ 91/440/CEE art. 2, par. 2 (adattato)

⇒ Consiglio

☒ *Articolo 2* ☒

☒ **Esclusioni dall'ambito di applicazione** ☒

1. ☒ Il capo II non si applica alle ☒ imprese ferroviarie ☒ che esercitano unicamente ☒ servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali ⇒ [...] ● ⇒ su reti locali e regionali isolate per servizi sull'infrastruttura ferroviaria o su reti adibite unicamente a servizi ferroviari urbani o suburbani.

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

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 1 (adattato)

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

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 1

☉ Consiglio

- a) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari per passeggeri sull'infrastruttura ferroviaria locale e regionale autonoma;
- b) le imprese ☉ [...] ☉ che effettuano esclusivamente servizi ferroviari urbani o suburbani per passeggeri;

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 1 (adattato)
⇒ Consiglio

- c) le imprese ⇒ [...] ⇄ che effettuano esclusivamente ⇄ servizi ferroviari regionali di trasporto merci;
- d) le imprese che effettuano solo ⇄ servizi ⇄ di trasporto merci su un'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le operazioni di trasporto delle sue merci.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ Consiglio

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

- a) le reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su linee ferroviarie;
- b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri ⇄ ferroviari ⇄ urbani e suburbani;
- c) le reti regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da un'impresa ferroviaria esclusa ⇄ ai sensi del paragrafo 1 ⇄, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 1 (adattato)
⇒ Consiglio

⇒ [...] ⇐

⇒ 3 bis. Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri possono escludere le infrastrutture ferroviarie locali e regionali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3 e le infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione del capo IV. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di escludere dette infrastrutture ferroviarie. Secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 64, paragrafo 2, la Commissione decide se detta infrastruttura ferroviaria debba essere considerata di nessuna importanza strategica tenuto conto della lunghezza delle linee ferroviarie in questione, del loro livello di utilizzo e del volume di traffico potenzialmente interessato.

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

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

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

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

12

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 3 (adattato)
➔ Consiglio

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

¹² EE vorrebbe inserire il nuovo paragrafo seguente: "*Gli Stati membri possono escludere dall'applicazione dell'articolo 31, paragrafo 3 e dell'articolo 32, paragrafo 1 l'infrastruttura ferroviaria con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.*".

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 1 (adattato)
⇒ Consiglio

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

↓ 91/440/CEE (adattato)

Articolo 3

☒ Definizioni ☒

Ai fini della presente direttiva si intende per:

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 4, lett. a)
(adattato)
⇒ Consiglio

- (1) "impresa ferroviaria", qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi ☒ della presente direttiva ☒ e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;
- (2) "gestore dell'infrastruttura", qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della creazione ☒, della gestione ☒ e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, ☒ compresa ⇒ la gestione del Ⓞ traffico, ☒ ⇒ [...] Ⓞ ☒, il controllo-comando e la segnalazione ☒. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;

↓ 91/440/CEE

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

- (3) "infrastruttura ferroviaria", gli elementi elencati nell'allegato I ~~⇒ [...] ⇒ ⇒ [...] ⇒~~
~~ad eccezione dell'ultimo trattino che, ai soli scopi della presente direttiva, sarà così~~
~~formulato: «Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture»;~~
-

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 4, lett. b)

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

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 3

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

↓ 91/440/CEE (adattato)

⇒ Consiglio

- (6) "servizi urbani ed extraurbani", i servizi di trasporto ⇒ [...] ⇒ la cui finalità principale è soddisfare le esigenze di un centro urbano o di un agglomerato, ⇒ incluso un agglomerato transfrontaliero, insieme alle esigenze in materia di trasporto fra detto centro o agglomerato e le sue zone periferiche;
- (7) "servizi regionali", i servizi di trasporto ⇒ [...] ⇒ la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione, inclusa una regione transfrontaliera ;
-

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 4 (adattato)

⇒ Consiglio

- (8) "transito", l'attraversamento del territorio dell'Unione senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio dell'Unione;
- ⇒ (8 bis) "servizio sulla linea", l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato III, punti da 2 a 4;
- (8 ter) "operatore del servizio sulla linea", un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più servizi sulla linea o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato III, punti da 2 a 4;
- (8 quater) "accordo transfrontaliero" un accordo tra due o più Stati destinato a facilitare la prestazione di servizi ferroviari transfrontalieri;

↓ 95/18/CE (adattato)

⇒ Consiglio

- (9) "licenza", un'autorizzazione rilasciata a un'impresa da ⇒ [...] ⇄ ⇒ un'autorità preposta al rilascio della licenza, ⇄ in virtù della quale ⇄ ne è riconosciuta ⇄ la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario ⇒ come impresa ferroviaria ⇄ ⇄; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;
- (10) "autorità preposta al rilascio della licenza", l'organismo incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario ⇄ nello Stato membro ⇄;
- ⇒ (10 bis) "contratto", un accordo o, per analogia, un'intesa conclusi nel quadro di procedure amministrative o regolamentari; ⇄
- ⇒ (10 bis bis) "profitto ragionevole", un tasso di rendimento del proprio capitale che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore di servizi sulla linea e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni; ⇄

↓ 2001/14/CE

- (11) "assegnazione", l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria da parte di un gestore dell'infrastruttura;

- (12) "richiedente"¹³, un'impresa ferroviaria ⇒ o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o ⇒ [...] ⇒ altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità ⊗ competenti ⊗ di cui al regolamento (CEE) n. 1370/2007, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati ⊗ con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ⊗;
- (13) "infrastruttura saturata", ⊗ un elemento ⊗ dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità non è possibile soddisfare pienamente la domanda, in determinati periodi;
- (14) "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 ⊗ un elemento ⊗ dell'infrastruttura "infrastruttura saturata";
- (15) "coordinamento", la procedura in base alla quale ⊗ il gestore dell'infrastruttura ⊗ e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;

¹³ LU ha formulato una riserva su questa definizione.

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

↓ 2001/14/CE

- (17) "capacità dell'infrastruttura", la possibilità di programmare linee ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo;
-

↓ 2001/14/CE

- (18) "rete", l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;
- (19) "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;
- (20) "linea ferroviaria", la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un convoglio tra due località in un dato periodo;
-

↓ 2001/14/CE

- (21) "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.

↓ 91/440/CEE (adattato)

⊗ CAPO II ⊗

⊗ SVILUPPO DELLE FERROVIE DELL'UNIONE ⊗

SEZIONE 1

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 5

INDIPENDENZA GESTIONALE

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 6 (adattato)

Articolo 4

⊗ **Indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura** ⊗

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

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

Articolo 5

⊗ Gestione delle imprese ferroviarie secondo principi commerciali ⊗

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

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

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

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

↓ 91/440/CE

↻ Consiglio

- a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni degli articoli 7, 29 e 39;
- b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione ↻ [...] ↻ ;
- c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;
- d) sviluppare la loro quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;
- e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.

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

↓ nuovo

↻ Consiglio

↻ [...] ↻

↓ 91/440/CEE (adattato)

⇒ nuovo

SEZIONE 2

SEPARAZIONE DELLA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA E DEL
L'ATTIVITÀ DI TRASPORTO E DEI DIVERSI TIPI DI ATTIVITÀ DI TRASPORTO

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7 (adattato)

⇒ nuovo

Articolo 6

Separazione contabile

1. Gli Stati membri provvedono affinché sia i conti profitti e perdite, sia i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso ad uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.
2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti.

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 10 (adattato)
⇒ Consiglio

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

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7 (adattato)
⇒ nuovo
⇒ Consiglio

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

⊗ **Indipendenza delle funzioni essenziali dei gestori dell'infrastruttura** ⊗

1. Gli Stati membri provvedono affinché le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, \Rightarrow [...] \Leftarrow siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato.¹⁴

\Rightarrow Le funzioni essenziali sono:

- adozione di decisioni relative all'assegnazione delle linee ferroviarie, comprese la definizione e la valutazione della disponibilità, e l'assegnazione di singole linee ferroviarie;
- adozione di decisioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti la fissazione e la riscossione¹⁵ dei diritti \Rightarrow , fatto salvo l'articolo 29, paragrafo 1 \Leftarrow .

\Downarrow nuovo

\Rightarrow Consiglio

\Rightarrow [...] \Leftarrow

¹⁴ LV propone di sopprimere l'ultima frase del paragrafo 1 al fine di eliminare l'onere del compito praticamente irrealizzabile di provare il conseguimento dell'indipendenza senza criteri definiti chiaramente.

¹⁵ LV chiede di modificare l'ultimo trattino come segue: "*– adozione di decisioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti la fissazione e la riscossione dei diritti, e la loro riscossione, se non è garantita la riservatezza delle informazioni commerciali sensibili, fatto salvo l'articolo 29, paragrafo 1.*".

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7 (adattato)

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

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ Consiglio

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

↓ nuovo

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

SEZIONE 3

RISANAMENTO FINANZIARIO

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 8 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

Articolo 8

⊗ ⇒ [...] ◐ **Finanziamento del gestore dell'infrastruttura** ⊗

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

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

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

\Downarrow 2001/14/CE (adattato)

\Rightarrow nuovo

\Rightarrow Consiglio

4. Gli Stati membri assicurano che la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ~~ragionevole~~ \Rightarrow ragionevole \odot \Rightarrow \Rightarrow [...] \odot \Rightarrow che non superi il periodo del contratto di cui all'articolo 30, paragrafo 2 \odot \Leftarrow ¹⁶, 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 \Rightarrow e finanziamenti privati \odot \Rightarrow [...] \odot \boxtimes , compresi, se del caso, i pagamenti anticipati concessi dallo Stato \boxtimes , e, dall'altro, i costi di infrastruttura \Rightarrow , inclusi quelli dovuti ai rinnovi e potenziamenti a lungo termine del patrimonio \odot .

¹⁶ DE e LT chiedono di sopprimere il collegamento con i contratti.

↓ 2001/14/CE
↻ Consiglio

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

↓ 91/440/CEE

~~Articolo 78~~

~~Il gestore dell'infrastruttura applica alle imprese ferroviarie che utilizzano l'infrastruttura ferroviaria da lui gestita un canone di utilizzazione dell'infrastruttura stessa. Previa consultazione di detto gestore, gli Stati membri definiscono le modalità per la fissazione del canone.~~

~~Il canone di utilizzazione è calcolato in modo da evitare discriminazioni tra le imprese ferroviarie e può tenere in particolare conto del totale dei chilometri percorsi, della composizione del treno e di ogni esigenza specifica in relazione a fattori quali la velocità, il carico per asse e il grado o il periodo di utilizzazione dell'infrastruttura.~~

↓ 91/440/CEE art. 9, parr. 1 e 2
(adattato)
⇒ nuovo
⇒ Consiglio

Articolo 9

⊗ Riduzione trasparente del debito ⊗

1. ⇒ Fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e in conformità agli articoli 93, 107 e 108 del trattato ⇐ ~~In cooperazione con le imprese ferroviarie pubbliche esistenti,~~ gli Stati membri creano meccanismi adeguati per contribuire alla riduzione dell'indebitamento delle imprese ⊗ ferroviarie pubbliche ⊗ ad un livello che non ostacoli una sana gestione finanziaria e per attuare il risanamento della loro situazione finanziaria.

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

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

↓ nuovo

☞ Consiglio

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

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 9

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

↓ 91/440/CEE (adattato)

SEZIONE 4

ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA E AI SERVIZI FERROVIARI

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 11 (adattato)

Articolo 10¹⁷

Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria

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

↓ 2004/51/CE art. 1, par. 2, lett. a)
(adattato)
⇒ nuovo
☉ Consiglio

~~3. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2 è riconosciuto, a condizioni eque, l'accesso alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci di cui all'articolo 10 bis e all'allegato I c, entro il 1° gennaio 2006, all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci.~~

¹⁷ IT ha formulato una riserva sull'articolo 10.

1. ~~Inoltre, entro il 1° gennaio 2007,~~ Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione \boxtimes della presente direttiva \boxtimes è consentito, a condizioni eque, \boxtimes non discriminatorie e trasparenti, \boxtimes l'accesso all'infrastruttura \rightarrow ferroviaria \bullet in tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. \Rightarrow Ciò comprende l'accesso \rightarrow [...] \bullet \rightarrow all'infrastruttura che collega i \bullet porti \rightarrow marittimi e di navigazione interna e altri servizi sulla linea di cui all'allegato III, punto 2 e \rightarrow all'infrastruttura \bullet che serve o potrebbe servire più di un cliente finale. \bullet \leftarrow

\downarrow 2007/58/CE art. 1, par. 8 (adattato)
 \rightarrow Consiglio

2. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione \boxtimes della presente direttiva \boxtimes è accordato ~~, entro il 1° gennaio 2010,~~ il diritto di accesso all'infrastruttura \rightarrow ferroviaria \bullet di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro. \rightarrow Ciò comprende l'accesso ferroviario all'infrastruttura che collega i servizi sulla linea di cui all'allegato III, punto 2. \bullet

\downarrow 2007/58/CE art. 1, par. 8

Il diritto di accesso all'infrastruttura degli Stati membri per i quali la parte del trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia rappresenta più del 50% del fatturato viaggiatori delle imprese ferroviarie nello Stato membro in questione è concesso entro il 31 dicembre 2011.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8 (adattato)

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

↓ nuovo
⇒ Consiglio

⇒ In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure ⇒ [...] che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente paragrafo. Tali ⇒ atti di esecuzione ⇒ [...] sono adottati ⇒ [...] secondo la procedura d'esame di cui all'articolo ⇒ [...] ⇒ 64, paragrafo 3.

⊗ *Articolo 11* ⊗

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

1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10 sui servizi da origine a destinazione che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico conformi alla normativa ⊗ dell'Unione ⊗ in vigore. Detta limitazione non può determinare una restrizione del diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro, salvo se l'esercizio di tale diritto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

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

- a) della o delle competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico,
- b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso a titolo di tale articolo,
- c) del gestore dell'infrastruttura, o
- d) dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.

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

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8 (adattato)

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

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8

- a) la o le autorità competenti,
- b) il gestore dell'infrastruttura,
- c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico, o
- d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.

↓ nuovo

➡ Consiglio

4. ➡ In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1 ☺ la Commissione può adottare misure ➡ [...] ☺ che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali ➡ atti di esecuzione ☺ ➡ [...] ☺ sono adottati ➡ [...] ☺ ➡ secondo la procedura d'esame di cui ☺ all'articolo ➡ [...] ☺ ➡ 64 ☺ , paragrafo 3.

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8 (adattato)

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

~~3 quinquies. Le disposizioni della presente direttiva non richiedono ad uno Stato membro di concedere, prima del 1° gennaio 2010, il diritto di accesso di cui al paragrafo 3 bis alle imprese ferroviarie, e alle relative imprese filiazioni controllate direttamente o indirettamente, che sono dotate di licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di accesso di natura analoga.~~

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

⊠ Articolo 12 ⊠

⊠ Prelievo di diritti sulle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori ⊠

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8

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

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

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8 (adattato)

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

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

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 8

↻ Consiglio

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

↻ 5. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 64, paragrafo 3. ↻

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 11

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

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

↓ 2004/51/CE art. 1, par. 2, lett. c)

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ Consiglio

Articolo 13¹⁸

⊗ **Condizioni di accesso ai servizi** ⊗

1. ⇒ [...] ⇒ I gestori dell'infrastruttura forniscono alle ⇒ [...] ⇒ imprese ferroviarie ⇒ [...] ⇒ , su base non discriminatoria, ⇒ [...] ⇒ il ⇒ pacchetto minimo di accesso di cui all'allegato III, punto 1.
2. ⇒ [...] ⇒ Gli operatori dei servizi sulla linea ⇒ [...] ⇒ prestano alle imprese ferroviarie ⇒ i servizi di cui al punto 2 dell'allegato III ⇒ [...] ⇒ 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.~~

¹⁸ LT e LU hanno formulato una riserva sull'articolo 13.

↓ nuovo

↻ Consiglio

↻ 2 bis. ↻ [...] ↻ Per garantire la totale trasparenza e l'accesso non discriminatorio ai servizi sulla linea di cui all'allegato III, punto 2, lettere a), b), c) e g), così come la prestazione di servizi su tali linee nei casi in cui l'operatore di un siffatto servizio sulla linea è controllato, direttamente o indirettamente, da un ente o da una società che opera e detiene una posizione dominante anche sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, gli operatori di detti servizi sulla linea sono organizzati in modo tale da essere indipendenti da tale ente o società sotto il profilo organizzativo e decisionale.¹⁹ L'indipendenza non comporta l'obbligo di costituire un ente o una società distinti per i servizi sulla linea e può essere realizzata mediante l'organizzazione di divisioni distinte all'interno di una stessa impresa.

↻ Per tutti i servizi sulla linea di cui all'allegato III, punto 2, l'operatore e detto ente o società tengono una contabilità separata, compresi i bilanci e i conti profitti e perdite.

¹⁹ AT, DE, LT, LU e PL chiedono la soppressione di "*... sotto il profilo organizzativo e decisionale*".

Quando l'esercizio di un servizio sulla linea è assicurato da un gestore dell'infrastruttura oppure quando l'operatore del servizio sulla linea [...] è controllato, direttamente o indirettamente, da un gestore dell'infrastruttura, la conformità [...] ai requisiti [...] del presente paragrafo è considerata dimostrata se sono rispettate le [...] condizioni previste all' articolo 7.

2 ter. Le richieste di accesso al servizio sulla linea e di relativa prestazione di servizi presentate da imprese ferroviarie possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l'operatore dei servizi sulla linea ad investire in risorse o linee per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie.²⁰

Quando le richieste di imprese ferroviarie riguardano l'accesso al servizio sulla linea gestito da un operatore del servizio sulla linea di cui al paragrafo 2 bis e la relativa prestazione di servizi, [...] l'operatore del servizio sulla linea [...] motiva le decisioni negative e indica alternative valide su altre linee.

²⁰ DE chiede di sopprimere questo comma.

➔ 2 quater. ➔ Quando esistono conflitti fra diverse richieste, ➔ [...] ➔ l'operatore del servizio sulla linea ➔ di cui all'allegato III, punto 2 ➔ cerca di soddisfare tutte le richieste nel miglior modo possibile²¹. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per la ➔ linea ➔ in questione sulla base di esigenze dimostrate, ➔ il richiedente può presentare un reclamo all' ➔ organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 ➔ [...] ➔ ➔, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene ➔ per assicurare che ➔ a detto richiedente ➔ una parte adeguata della capacità sia riservata ➔ [...] ➔.

➔ [...] ➔

➔ 2 quinquies. ➔ Se ➔ [...] ➔ ➔ un ➔ servizio sulla linea ➔ di cui all'allegato III, punto 2 ➔ non è utilizzato per almeno ➔ [...] ➔ ➔ tre ➔ anni consecutivi ➔ ed imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere alla linea in questione sulla base di esigenze dimostrate ➔, il proprietario rende pubblico che la gestione del servizio è data in locazione o in leasing ➔ come servizio sulla linea ferroviaria ➔ ➔ ➔ [...] ➔, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto servizio sulla linea non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria. ➔²²

²¹ UK chiede di aggiungere "*se l'impresa ferroviaria ha dimostrato che non esistono alternative valide*".

²² AT, CZ, DE e PL hanno formulato una riserva sul paragrafo 2 quinquies.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ Consiglio

3. Se ⇒ [...] ⇒ [...] ⇒ offre uno dei servizi indicati nel punto 3 dell'allegato III come servizi complementari, ⇒ [...] ⇒ l'operatore del servizio sulla linea deve fornirli a richiesta ☒ delle imprese ferroviarie ☒ in modo non discriminatorio ☒.

↓ 2001/14/CE
⇒ Consiglio

4. Le imprese ferroviarie possono chiedere al gestore dell'infrastruttura o ad altri ⇒ [...] ⇒ operatori di servizi sulla linea i servizi ausiliari elencati nel punto 4 dell'allegato III. ⇒ [...] ⇒ L'operatore del servizio sulla linea non è obbligato a fornire questi servizi. ⇒ Se decide di offrire ad altri uno o più di tale gamma di servizi, l'operatore del servizio sulla linea deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio. ⇒

↓ nuovo
⇒ Consiglio

⇒ [...] ⇒

⇒ 5. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e degli operatori dei servizi sulla linea e alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati nel quadro di servizi sulla linea di cui all'allegato III, punti da 2 a 4. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 64, paragrafo 3. ⇒

~~Articolo 10bis~~

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

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

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

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

↓ nuovo

➡ Consiglio

SEZIONE 5

ACCORDI TRANSFRONTALIERI

Articolo 14

Principi generali degli accordi transfrontalieri

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

➡ [...] ◉ ➡ 1 bis. Gli Stati membri notificano ◉ alla Commissione, ➡ [...] ◉ ➡ al più tardi sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, gli accordi transfrontalieri conclusi anteriormente a tale data, mentre gli accordi nuovi o riveduti tra Stati membri sono notificati prima della loro conclusione. ◉ La Commissione ➡ [...] ◉ ➡ decide sulla conformità tali accordi al diritto dell'Unione entro nove mesi dalla notifica per gli accordi conclusi prima dell'entrata in vigore della presente direttiva e entro quattro mesi dalla notifica per gli accordi nuovi o riveduti tra Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 64, paragrafo 2. ◉

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

☞ [...] ☞

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

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

2 bis bis. Gli Stati membri sono autorizzati ad applicare in via provvisoria e/o concludere accordi transfrontalieri nuovi o riveduti con paesi terzi purché essi siano compatibili con il diritto dell'UE e non ledano l'oggetto e lo scopo della politica dei trasporti dell'Unione. La Commissione adotta le decisioni di autorizzazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 64, paragrafo 2. ☞

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 13 (adattato)

⇒ nuovo

↻ Consiglio

SEZIONE 6

COMPITI DI CONTROLLO DELLA COMMISSIONE

Articolo 15

⊠ Portata del monitoraggio del mercato ⊠

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

2. In tale contesto, la Commissione associa strettamente ai suoi lavori rappresentanti degli Stati membri e rappresentanti dei settori interessati, compresi gli utilizzatori, affinché essi siano in grado di seguire meglio gli sviluppi del settore ferroviario e l'evoluzione del mercato, di procedere alla valutazione dell'effetto delle misure adottate e di fornire gli studi d'impatto delle misure previste dalla Commissione.

3. La Commissione controlla l'uso delle reti e l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, in particolare l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, ~~la regolamentazione e le licenze in materia di sicurezza~~ ⇒ ⊠ [...] ⊠ l'evoluzione dei prezzi e la qualità dei servizi di trasporto ferroviario, i servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico, ⇐ ⊠ le licenze ⊠ e il grado di armonizzazione ⊠ tra gli Stati membri ⊠. ⇒ [...] ⊠

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 13

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

4. La Commissione riferisce ⇒ [...] ⇐ almeno ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio circa:

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

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 13 (adattato)

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

↓ 2004/51/CE art. 1, par. 3

c) lo stato della rete ferroviaria europea;

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 13

d) l'utilizzo dei diritti di accesso;

e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti;

f) le limitazioni di infrastruttura; e

g) la necessità di una normativa.

↓ nuovo

➡ Consiglio

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

➡ [...] ◀ ➡ 5 bis. La Commissione può adottare misure volte ad assicurare la coerenza degli obblighi di comunicazione che incombono agli Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la ◀ ➡ [...] ◀ procedura d'esame di cui all'articolo ➡ [...] ◀ ➡ 64, paragrafo 3 ◀ .

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 3 (adattato)

⊗ **CAPO III** ⊗

⊗ **RILASCIO DELLE LICENZE DELLE IMPRESE
FERROVIARIE** ⊗

⊗ **SEZIONE 1** ⊗

⊗ **ENTI PREPOSTI AL RILASCIO DELLE LICENZE** ⊗

Articolo 16

⊗ **Enti preposti al rilascio delle licenze** ⊗

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 3

Ogni Stato membro designa gli enti preposti al rilascio delle licenze e all'adempimento degli obblighi previsti dal presente capo.

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 3 (adattato)

L'ente ⊗ designato ⊗ non presta direttamente i servizi di trasporto ed è indipendente ⊗ dalle società o dagli enti ⊗ che prestano tali servizi.

SEZIONE 2

CONDIZIONI PER IL RILASCIO DELLA LICENZA

Articolo 17

⊗ Requisiti generali ⊗

↓ 295/18/CE

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

1. Un'impresa ferroviaria ha diritto di richiedere il rilascio di una licenza nello Stato membro in cui è stabilita ⇒ [...] ⇄.
2. Gli Stati membri non rilasciano né prorogano la validità delle licenze nei casi in cui non ricorrano i requisiti fissati nel presente capo.
3. Un'impresa ferroviaria per la quale ricorrono i requisiti fissati nel presente capo ha diritto di ottenere il rilascio della licenza.
4. Nessuna impresa ferroviaria è autorizzata a prestare i servizi di trasporto ferroviario rientranti nel campo d'applicazione del presente capo se non le è stata rilasciata la licenza conforme al tipo di servizi da prestare.

↓ 95/18/CE

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

↓ nuovo
→ Consiglio

5. La Commissione può adottare misure → [...] che stabiliscono → [...] → i dettagli dell'utilizzo di un modello comune di licenza → e, se necessario ad una concorrenza non falsata ed effettiva sui mercati del trasporto ferroviario, i dettagli della procedura da seguire per l'applicazione del presente articolo → [...] . Tali → atti di esecuzione → [...] sono adottati → [...] in conformità → della procedura d'esame di cui all'articolo → [...] → 64 , paragrafo 3.

↓ 95/18/CE (adattato)

Articolo 18

☒ **Condizioni per il rilascio della licenza** ☒

↓ 95/18/CE

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

↓ 95/18/CE (adattato)

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

Articolo 19

⊗ **Requisiti in materia di onorabilità** ⊗

↓ 95/18/CE

Gli Stati membri definiscono le condizioni alle quali ricorrono i requisiti in materia di onorabilità per garantire che l'impresa ferroviaria richiedente la licenza o le persone responsabili della gestione:

↓ 95/18/CE artt. 5 e 6

- a) non siano stati condannati per illeciti penali gravi, ivi compresi illeciti di natura commerciale;
 - b) non siano stati oggetto di una procedura fallimentare;
 - c) non siano stati condannati per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti;
-

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 5)

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

↓ 95/18/CE (adattato)

Articolo 20

⊗ **Requisiti in materia di capacità finanziaria** ⊗

↓ 95/18/CE

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

↓ 95/18/CE

⇒ Consiglio

⇒ [...] ⇒ L'autorità preposta al rilascio delle licenze verifica la capacità finanziaria, in particolare in base ai conti annuali dell'impresa ferroviaria o, per le imprese ferroviarie che chiedono una licenza ma non sono in grado di presentare tali conti, in base al bilancio annuale. Ciascuna impresa ferroviaria richiedente presenta ⇒ [...] le informazioni di cui all'allegato V.

↓ nuovo

⇒ Consiglio

⇒ L'autorità preposta al rilascio delle licenze considera che l'impresa ferroviaria richiedente non possieda la capacità finanziaria richiesta qualora siano dovuti per l'attività dell'impresa arretrati ingenti o ricorrenti di imposte o contributi sociali.

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

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato V. Pertanto, l'allegato V può essere modificato per specificare le informazioni che devono essere fornite dall'impresa ferroviaria richiedente o integrarle [...] alla luce dell'esperienza acquisita [...] dalle autorità preposte al rilascio delle licenze o dell'evoluzione del mercato del trasporto ferroviario.²³

↓ 2004/49/CE art. 29, par. 1) (adattato)

Articolo 21

⊠ **Requisiti in materia di competenza professionale** ⊠

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

²³ DE ha formulato una riserva sul ricorso agli atti delegati.

↓ 95/18/CE (adattato)
⇒ Consiglio

Articolo 22

⊗ **Requisiti in materia di ⇒ copertura per la ⇒ responsabilità civile** ⊗

↓ 95/18/CE
⇒ nuovo
⇒ Consiglio

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

↓ 95/18/CE (adattato)

SEZIONE 3

VALIDITÀ DELLA LICENZA

Articolo 23

⊗ Validità spaziale e temporale ⊗

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 4 (adattato)

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

↓ 95/18/CE (adattato)

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

↓ 95/18/CE

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

Articolo 24

⊠ Licenza temporanea, sospensione e approvazione ⊠

1. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze nutra fondati dubbi circa la ricorrenza, da parte dell'impresa ferroviaria cui essa ha rilasciato la licenza, dei requisiti stabiliti alle sezioni 2 e 3 del presente capo, in particolare all'articolo 18, essa può, in qualsiasi momento, compiere le verifiche quanto alla ricorrenza di tali requisiti.

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 6
↻ Consiglio

8. Quando sospende, revoca o modifica una licenza, ↻ [...] ↻ l'autorità preposta al rilascio delle licenze ne informa immediatamente ↻ [...] ↻ ↻ L'Agenzia ferroviaria europea ↻. ↻ [...] ↻ ↻ L'Agenzia ferroviaria europea ↻ informa senza indugio ↻ le autorità preposte al rilascio delle licenze ↻ degli altri Stati membri.

↓ 2001/13/CE art. 1, par. 7)

~~Articolo 12~~

~~1. L'impresa ferroviaria è altresì tenuta a osservare, oltre ai requisiti stabiliti dalla presente direttiva, anche la legislazione nazionale e le disposizioni regolamentari compatibili con la legislazione comunitaria e applicate in modo non discriminatorio, in particolare per quanto riguarda:~~

- ~~(a) i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari;~~
- ~~(b) i requisiti di sicurezza che si applicano al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa;~~
- ~~(c) le disposizioni relative alla salute, alla sicurezza, alle condizioni sociali e ai diritti dei lavoratori e dei consumatori;~~
- ~~(d) i requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione ai consumatori.~~

~~2. In qualsiasi momento un'impresa ferroviaria può sottoporre alla Commissione la questione della compatibilità delle disposizioni nazionali con il diritto comunitario, nonché la questione dell'applicazione non discriminatoria di dette disposizioni.~~

~~Qualora la Commissione reputi che il disposto della presente direttiva non venga soddisfatto, emette una comunicazione in merito alla corretta interpretazione della direttiva stessa, fatto salvo l'articolo 226 del trattato.~~

~~Articolo 13~~

~~Le imprese ferroviarie devono rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali in vigore negli Stati membri in cui operano. Esse devono inoltre rispettare le pertinenti disposizioni fiscali e doganali.~~

↓ 95/18/CE (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

Articolo 25

⊗ Procedura per il rilascio di una licenza ⊗

1. Le procedure per il rilascio di una licenza sono rese pubbliche ~~dallo Stato membro~~ ⇒ ~~[...]~~ ~~☉~~
☉ dallo Stato membro ☉ ⇐ interessato, ☉ [...] ☉ ☉ il ☉ quale ne informa la Commissione ⇒
☉ [...] ☉ ☉ la Commissione ☉ ⇐.

2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze decide sulla richiesta di rilascio senza indugio e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite le informazioni necessarie, in particolare le informazioni di cui all'allegato V. \boxtimes Essa tiene conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili \boxtimes e comunica \Rightarrow tempestivamente \Leftarrow la decisione all'impresa ferroviaria richiedente. Ogni decisione di rigetto di una richiesta deve essere motivata.

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

CAPO IV

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

SEZIONE 1

⊗ PRINCIPI GENERALI ⊗

⊗ *Articolo 26* ⊗

⊗ Utilizzo efficace della capacità di infrastruttura ⊗

Gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione dei 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.

↓ 2001/14/CE art. 3 (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

Articolo 27

Prospetto informativo della rete

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

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

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.  Contiene inoltre informazioni sulle condizioni di accesso  ⇒  [...]  ai servizi sulla linea   connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura   e di fornitura di servizi in tali servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico.  Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato VI.

↓ nuovo

↻ Consiglio

↻ [...] ↻

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2004/51/CE art. 1, par. 2, lett. b)
(adattato)

⊠ *Articolo 28* ⊠

⊠ Accordi tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura ⊠

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

SEZIONE 2

DIRITTI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA E DEI SERVIZI

↓ 2001/14/CE

Articolo 29

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.

↓ 2001/14/CE art. 4

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.

↓ nuovo

⇒ Consiglio

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

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

⇒ Ferma restando l'indipendenza gestionale prevista all'articolo 4 e a condizione di un conferimento diretto a norma del diritto costituzionale risalente ad almeno due anni prima della data dell'entrata in vigore della presente direttiva, il parlamento nazionale può avere il diritto di controllare ed eventualmente rivedere il livello dei diritti fissato dal gestore dell'infrastruttura. L'eventuale revisione assicura che i diritti imposti siano conformi alla presente direttiva, al quadro per l'imposizione dei diritti stabilito e alle relative norme. ⇒

⇒ [...] ⇒

↓ nuovo

⇒ Consiglio

⇒ [...] ⇒

↓ 2001/14/CE

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

4. 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.

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

↻ Consiglio

Articolo 30

Costo dell'infrastruttura e contabilità

1. 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.

2. Ferma restando la loro competenza riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e fatto salvo, ove applicabile, il principio finanziario dell'annualità, gli Stati membri provvedono²⁴ a che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura concludano, per un periodo minimo di tre anni, un contratto che rispetti i principi e parametri fondamentali di cui all'allegato VII.

Gli Stati membri provvedono²⁵ a che i contratti in vigore alla data di entrata in vigore della presente direttiva siano modificati per essere allineati alle sue disposizioni alla loro data di scadenza oppure al massimo entro tre anni dall'entrata in vigore della direttiva.

[...]

2 bis. Gli Stati membri attuano gli incentivi di cui al paragrafo 1 attraverso il contratto di cui al paragrafo 2 o attraverso misure di regolamentazione oppure tramite una combinazione di incentivi volti a ridurre i costi nel contratto e il livello dei diritti tramite misure di regolamentazione.

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

²⁴ DE vorrebbe sostituire "provvedono" con "possono provvedere".

²⁵ DE vorrebbe sostituire "provvedono" con "possono provvedere".

3. ~~Quando è concluso un contratto,~~ Le condizioni [...] del contratto di cui al paragrafo 2 e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

↴ nuovo

⇒ Consiglio

⇒ [...]

⇒ 3 ter. [...] Gli Stati membri assicurano che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura informino [...] i richiedenti [...] e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali [...] sul contenuto del contratto [...] e diano loro la possibilità di esprimersi al riguardo prima che esso sia firmato [...] . Il contratto è pubblicato entro un mese dalla sua conclusione.

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

⇒ [...]

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

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

5. ⇒ ~~...~~ ~~È stabilito un metodo di imputazione dei costi.~~ I gestori dell'infrastruttura stabiliscono un metodo di imputazione dei costi ~~...~~ Gli Stati membri possono richiedere un'autorizzazione preventiva. Tale metodo è aggiornato periodicamente ~~...~~ sulla base della migliore pratica internazionale.

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

Articolo 31

Principi di imposizione dei diritti

1. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi sulla linea sono pagati , rispettivamente, al gestore dell'infrastruttura e all'operatore dei servizi sulla linea, che li usano per finanziare le loro attività.

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

3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 del presente articolo o l'articolo 32, i diritti per il pacchetto minimo di accesso ~~e per l'accesso ai servizi sulla linea~~ [☞] e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento di servizi sulla linea [☞] sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario [☞] [...] [☞].

↓ nuovo
☞ Consiglio

☞ [...] [☞]

☞ [...] [☞]

☞ [☞] Prima della scadenza per il recepimento fissata all'articolo 66, paragrafo 1, [☞] la Commissione [☞] [...] [☞] adotta [☞] misure che [☞] [...] [☞] stabiliscono la metodologia applicabile al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario [☞]. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 64, paragrafo 3. [☞]²⁶

↓ 2001/14/CE
☞ Consiglio

4. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura [☞] di cui al paragrafo 3 [☞] possono includere un elemento che rispecchi la penuria di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

²⁶ PL, sostenuta da SK, chiede la soppressione di questo comma.

↓ nuovo
⇒ Consiglio

⇒ [...] ⇐

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ nuovo
⇒ Consiglio

⇒ 5. ⇐ I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ⇒ di cui al paragrafo 3 ⇐ possono essere modificati per tener conto del costo degli ☒ ⇒ [...] ⇐ ☒ effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni ⇒ ⇒ [...] ⇐ ⇐. ☒ Qualsiasi ☒ modifica ☒ di questo tipo ☒ ⇒ ⇒ [...] ⇐ ⇐ è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto.

⇒ [...] ⇐

⇒ [...] ⇐ ⇒ In base all'esperienza maturata da gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, organismi di regolamentazione ed autorità competenti e tenuto conto dei sistemi esistenti di differenziazione basata sugli effetti acustici ⇐, la Commissione ⇒ [...] ⇐ ⇒ può adottare ⇐ misure di attuazione che stabiliscono le modalità da seguire per l'applicazione dell'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici, inclusa la durata dell'applicazione, e ⇒ [...] ⇐ che ⇒ permettono ⇐ la differenziazione dei diritti ⇒ [...] ⇐ ⇒ per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione, se del caso, ⇐ della sensibilità della zona esposta, in particolare in termini di entità della popolazione interessata ⇒ [...] ⇐ e composizione del treno avente un impatto sul livello delle emissioni sonore. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura d'esame di cui all'articolo 64, paragrafo 3. ⇐

⇒ Tuttavia, l'imputazione di ⇒ [...] ⇐ costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è ammessa solo se ⇒ [...] essa è applicata anche al trasporto stradale di merci in conformità della legislazione dell'Unione.

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

⇓ nuovo

⇒ Consiglio

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

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

7. Il diritto imposto per l'accesso alle linee ferroviarie nell'ambito dei servizi sulla linea di cui all'allegato III, punto 2 e la prestazione dei servizi su tali linee non supera il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole ~~nel fissare i prezzi dei servizi di cui all'allegato II, punto 2, si tiene conto della situazione della concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari.~~

8. Se i servizi elencati nei punti 3 e 4 dell'allegato III come complementari e ausiliari sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti diritti non superano il ~~costo di fornitura~~, aumentato di un profitto ragionevole ~~calcolato sulla base del livello di utilizzo effettivo.~~

↓ 2001/14/CE

9. 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.

↓ nuovo

⇒ Consiglio

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

Articolo 32

Deroghe ai principi di imposizione dei diritti

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

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

↓ nuovo

↻ Consiglio

↻ [...] ↻ Prima di approvare l'applicazione di tali coefficienti di maggiorazione, gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura ne valutino la pertinenza per specifici segmenti di mercato, prendendo in considerazione almeno ↻ [...] ↻ i binomi ↻ elencati nell'allegato VIII, punto 3, e scegliendo quelli pertinenti. L'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura contiene almeno i tre segmenti seguenti: servizi merci, servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico e altri servizi passeggeri. I gestori dell'infrastruttura possono distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o passeggeri trasportati.

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

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

↻ [...] ↻

⇒ 1 bis. I gestori dell'infrastruttura possono fissare i diritti a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per ⇒ [...] ☹ ⇒ il ☹ **trasporto merci** da e verso paesi terzi effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione. ☹²⁷

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

2. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati ~~al massimo quindici anni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva~~ ⇒ dopo il 1988 ⇐, 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.

↓ nuovo

⇒ Consiglio

3. ⇒ [...] ☹ ⇒ I diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura ⇒ [...] ☹ possono essere differenziati in modo da offrire incentivi a dotare i treni ⇒ [...] ☹ ⇒ di un ☹ sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) conforme alla versione adottata dalla Commissione il 23 aprile 2008 e versioni successive. ⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹

²⁷ Comm. ha formulato una riserva su questo paragrafo.

⇒ ⇒ [...] Ⓞ A seguito di una valutazione d'impatto, la Commissione può adottare misure che stabiliscono le modalità da seguire per l'applicazione della differenziazione dei diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura, inclusa la durata dell'applicazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 64, paragrafo 3. Ⓞ

↓ 2001/14/CE art. 8

4. 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.

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

5. 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 ⇒ rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete in conformità all'articolo 27, paragrafo 4 ⇐.

Articolo 33

Riduzioni

1. Fatti salvi gli articoli ☒ 101, 102, 106 e 107 ☒ del trattato e in deroga ☒ al principio del costo diretto stabilito ☒ all'articolo 31, paragrafo 3, della presente direttiva, le riduzioni sui 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. ⇒ I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria. ⇐

Articolo 34

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

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

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

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE (adattato)

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 35

Sistema di prestazioni

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

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

2. I principi di base del sistema di prestazioni ⇒ indicati nell'allegato VIII, punto 4, ⇔ si applicano a tutta la rete.

↓ nuovo

⇒ Consiglio

⇒ La Commissione ha il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 riguardo
⇒ [...] alle modifiche dell'allegato VIII, punto 4 , lettera c) . Pertanto, [...] l'allegato VIII, punto 4, lettera c) può essere modificato alla luce dell'evoluzione del
mercato ferroviario e dell'esperienza acquisita dagli organismi di regolamentazione di cui
all'articolo 55, dai gestori delle infrastrutture e dalle imprese ferroviarie. [...] Tali
modifiche [...] adattano le classi di ritardo alle migliori prassi sviluppate dal settore.²⁸

²⁸ DE ha formulato una riserva sul ricorso agli atti delegati.

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ Consiglio

Articolo 36

Diritti di riserva di capacità

I gestori dell'infrastruttura possono applicare un diritto adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale diritto serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. ⇒ [...] ⇐
⇒ I pagamenti di tale diritto sono effettuati dal richiedente o dall'impresa ferroviaria designata in conformità dell'articolo 41, paragrafo 1. ⇐ ⇨

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

↓ nuovo
⇒ Consiglio

Articolo 37

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

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

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

↓ 2001/14/CE

SEZIONE 3

ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

↓ 2001/14/CE

Articolo 38

Diritti connessi alla capacità

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

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

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 42, per l'utilizzo della capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

↓ 2001/14/CE (adattato)

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

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 3 (adattato)
→ Consiglio

4. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri di cui all'articolo → [...] → 3, → informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per ☒ poter ☒ valutare ☒ se ☒ lo scopo del servizio internazionale ☒ consista ☒ nel trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e ☒ quale sia ☒ il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che siano informate l'autorità competente che ☒ su tale percorso ☒ ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo → [...] → → 11 → e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 39

Assegnazione della capacità

1. Gli Stati membri possono ☒ stabilire ☒ un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ☒ subordinato alla condizione dell' ☒ indipendenza di gestione di cui all'articolo 4. 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 ☒ dell'Unione ☒ .

↓ 2001/14/CE

~~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.~~

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

Articolo 40

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

1. ☒ Gli Stati membri provvedono affinché ☒ i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti ☞ del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, ☞ ⇒ anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 42 ☞. ~~Essi organizzano linee ferroviarie internazionali, in particolare nel quadro della Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci.~~ ☒ I gestori dell'infrastruttura ☒ definiscono le procedure necessarie a tal fine in conformità della presente direttiva ⇒ e organizzano di conseguenza le linee ferroviarie ☞ [...] ☞ ☞ su più reti ☞ ☞.

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

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

↓ 2001/14/CE

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

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

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

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ Consiglio

Articolo 41

Richiedenti

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

↓ 2001/14/CE

↻ Consiglio

2. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni ↻ sono congrue, trasparenti e non discriminatorie. Sono indicate nel prospetto informativo della rete in conformità dell'allegato VI, punto 3, lettera b). ~~↻ 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.

↓ nuovo

↻ Consiglio

3. ↻ [...] ↻ Prima della scadenza per il recepimento fissata all'articolo 66, paragrafo 1, la ↻ Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2. Tali ↻ [...] ↻ atti di esecuzione ↻ sono adottati ↻ [...] ↻ ↻ secondo la procedura d'esame di cui all' ↻ articolo ↻ [...] ↻ 64 ↻ , paragrafo 3.

Articolo 42

Accordi quadro

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

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

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

3. 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.

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 4

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

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

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 4 (adattato)

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

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 4

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

↓ 2001/14/CE

⇒ Consiglio

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

⇒ 8. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e alle attività del gruppo di lavoro di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 64, paragrafo 3. Ⓒ

↓ 2001/14/CE

Articolo 43

Schema della procedura di assegnazione

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

↓ nuovo

↻ Consiglio

↻ La Commissione ha il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato IX. Pertanto, previa consultazione di tutti i gestori dell'infrastruttura, ☹ ↻ [...] ☹ ↻ l'allegato ☹ IX può essere modificato ↻ in considerazione degli aspetti operativi della procedura di assegnazione. Le modifiche si basano su quanto, ☹ alla luce dell'esperienza, ↻ [...] ☹ ↻ si rivela necessario ai fini dell'efficienza della procedura di assegnazione e rispecchiano le considerazioni operative fatte presenti dai gestori dell'infrastruttura ☹²⁹.

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE (adattato)

Articolo 44

Richieste

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

²⁹ DE ha formulato una riserva sul ricorso agli atti delegati.

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

↓ 2001/14/CE

⇒ Consiglio

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

4. ⇒ [...] ⇒ Per le linee ferroviarie su più reti ⇒ [...] ⇒ i gestori dell'infrastruttura assicurano che le richieste possano essere presentate ad uno sportello unico sotto forma di organismo congiunto istituito dai gestori dell'infrastruttura oppure di gestore unico dell'infrastruttura attivo sulla linea ferroviaria in questione. Questi può ⇒ [...] agire per conto del richiedente nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione. ⇒ La presente disposizione lascia impregiudicato il regolamento (UE) n. 913/2010.

⇒ [...] ⇒

Articolo 45

Programmazione

↓ 2001/14/CE

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.

↓ 2001/14/CE art. 20

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

3. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio e concede loro almeno un mese per presentare osservazioni. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e 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.

↓ nuovo

↻ Consiglio

↻ [...] ↻

↓ 2001/14/CE

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

Articolo 46

Procedura di coordinamento

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE art. 21

⇒ Consiglio

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

3. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti.

⇒ Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta ⇒ o elettronica ☹, delle informazioni seguenti:

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

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

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

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

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono ☒ stabiliti ☒ nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre 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 56, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, è predisposto un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere ad una rapida soluzione delle stesse. ⇒ Questo sistema è illustrato nel prospetto informativo della rete. ⇐ Se tale sistema è applicato, una decisione deve essere adottata entro dieci giorni lavorativi.

Articolo 47

Infrastruttura saturata

↓ 2001/14/CE (adattato)

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 ☒ la sezione ☒ dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile sia insufficiente in un prossimo futuro.

↓ 2001/14/CE

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

3. Se i diritti di cui all'articolo 31, 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.

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

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

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

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

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

↓ 2001/14/CE

Articolo 48

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 49

Infrastruttura specializzata

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

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

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

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

Articolo 50

Analisi della capacità

1. L'analisi della capacità mira a determinare le ☒ limitazioni ☒ di capacità 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 51

Piano di potenziamento della capacità

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

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

Il piano indica:

- a) i motivi della saturazione,
- b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico,
- c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura,
- d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei 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.

↓ 2001/14/CE (adattato)

↻ Consiglio

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 31, paragrafo 4, qualora:

- a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità o
- b) non porti avanti le azioni stabilite nel piano di potenziamento della capacità.

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

↓ 2001/14/CE

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

Articolo 52

Utilizzo delle linee ferroviarie

1. ☒ Nel prospetto informativo della rete ☒, il gestore dell'infrastruttura ☒ specifica ☒ le condizioni in base alle quali terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle linee ferroviarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione.
- ☒ 2. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia ad una 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. ☒

Articolo 53

Capacità di infrastruttura per ~~la~~ ☒ i lavori di ☒ 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 ☒ i lavori di ☒ manutenzione programmata della rete.

↓ nuovo

↻ Consiglio

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

↓ 2001/14/CE

Articolo 54

Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni

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

2. In caso di emergenza e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, le 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.

↓ 2001/14/CE (adattato)

SEZIONE 4

⊠ ORGANISMO DI REGOLAMENTAZIONE ⊠

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

→₁ 2007/58/CE art. 2, par. 5

⇒ Consiglio

Articolo 55

Organismo di regolamentazione

1. ⊠ Ciascuno Stato membro ⊠ istituisce un organismo di regolamentazione ⇒ nazionale unico per il settore ferroviario ⇐ . ⇒ Fatto salvo il paragrafo 2, d detto organismo, ~~che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo,~~ è ⇒ un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi ⇒ [...] ⇐ ⇒ altro ente pubblico o privato ⇐³⁰. Esso inoltre ⇐ 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. → È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico. ← ~~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.~~

³⁰ SK chiede la soppressione della seconda frase. LU ha formulato una riserva.

↓ nuovo

↻ Consiglio

2. Gli Stati membri possono istituire organismi di regolamentazione competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al paragrafo 1. ↻ [...] ☹ L'organismo di regolamentazione del settore ferroviario ↻ può altresì essere fuso, sotto il profilo organizzativo, con l'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 del 16 dicembre 2002³¹, l'autorità preposta al rilascio della licenza di cui al capo III oppure l'autorità preposta alla sicurezza istituita a norma della direttiva 2004/49/CE del 29 aprile 2004³², purché l'organismo risultante dalla fusione risponda ai criteri di indipendenza stabiliti nel paragrafo 1. ☹

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

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

³¹ GU L 1 del 4.1.2003, pagg. 1-25.

³² GU L 164 del 30.4.2004.

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

⊗ *Articolo 56* ⊗

⊗ **Funzioni dell'organismo di regolamentazione** ⊗

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

↓ 2001/14/CE

⇒ Consiglio

- a) prospetto informativo della rete ⇒ nella versione provvisoria e in quella definitiva ⇐ ;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei diritti;

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

↓ 2004/49/CE art. 30, par. 2

⇒ Consiglio

(f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 10, 11 ⇒, ⇒ [...] ⇒ 12 ⇒ e 13 ⇒;

↓ nuovo

⇒ Consiglio

g) accesso ai servizi e diritti imposti per il loro utilizzo in conformità all'articolo 13.

2. ⇒ Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza ⇒ sui mercati dei servizi ferroviari ⇒ l'organismo di regolamentazione dispone ⇒ [...] ⇒ della facoltà di monitorare la ⇒ situazione concorrenziale ⇒ [...] ⇒ sui mercati dei servizi ferroviari e ⇒, in particolare, controlla ⇒ [...] ⇒ le lettere da a) a g) del paragrafo 1 di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni ⇒ [...] ⇒ nei confronti dei ⇒ richiedenti.³³ In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

³³ DK e LU hanno formulato una riserva sulla prima frase.

↳ 2bis. ↳ [...] ↳ ↳ Gli Stati membri possono decidere di conferire all' ↳ organismo di regolamentazione ↳ [...] ↳ ↳ il compito ↳ di adottare pareri non vincolanti sulle versioni provvisorie del piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del contratto di cui all'articolo 30, paragrafo 2 e del piano di potenziamento della capacità di cui all'articolo 51 ↳ [...] ↳ ↳, indicando, ↳ in particolare, se gli strumenti in questione sono compatibili con la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari. ↳

↳ 2ter. ↳ L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere ↳ [...] ↳ ↳ le sue ↳ funzioni.

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 11

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

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

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

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

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 ☒ richieste ☒ devono essere fornite senza indebiti ritardi. ⇒ L'organismo di regolamentazione ha facoltà di dare attuazione a tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari in conformità al paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato. ⇐

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

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. ⇒ ⇒ [...] ⇄

⇒ Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione ⇄ decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento alle lettere da a) a g) del paragrafo 1. ⇄³⁴

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ⇒ e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione deve avere facoltà di dare attuazione alle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende ⇄.

↓ 2001/14/CE

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.

³⁴ DK ha formulato una riserva su questo paragrafo.

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

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

↓ nuovo

⇒ Consiglio

7. ⇒ Gli Stati membri provvedono affinché ⇒ [...] le decisioni adottate ⇒ [...] dall'organismo di regolamentazione siano pubblicate.

8. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura ⇒ gli operatori di servizi sulla linea e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. ⇒ A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori dei servizi sulla linea e a tutte le imprese o ⇒ [...] altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2 ⇒ e all'articolo 13 ⇒ [...] ⇒ di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato X ⇒ , con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato ⇒ [...] ³⁵.

³⁵ DE, DK e LU hanno formulato una riserva sul paragrafo 8.

⇒ [...] Ⓞ ⇒ Dalla contabilità Ⓞ l'organismo di regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa le autorità responsabili della risoluzione di tali questioni. ⇒ Restano impregiudicate le competenze esistenti delle autorità responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato. Ⓞ

⇒ [...] Ⓞ

⇒ La Commissione ha il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato X. Pertanto, l'allegato X può essere modificato per adeguarlo all'evoluzione delle pratiche contabili e di vigilanza e/o per integrarlo con gli elementi aggiuntivi necessari alla verifica della separazione contabile. Ⓞ³⁶

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

Articolo 57

Cooperazione tra organismi di regolamentazione

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

³⁶ AT e DE hanno formulato una riserva sul ricorso agli atti delegati.

↓ nuovo

➡ Consiglio

2. Gli organismi di regolamentazione hanno facoltà di cooperare strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.
3. In caso di reclamo o di un'indagine condotta di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione dei diritti per una linea ferroviaria internazionale, nonché nell'ambito del monitoraggio della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolamentazione interessato consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla linea ferroviaria internazionale in questione e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.
4. Gli organismi di regolamentazione consultati in conformità al paragrafo 3 forniscono tutte le informazioni che essi stessi hanno il diritto di esigere a norma della legislazione nazionale. Tali informazioni possono essere utilizzate solo ai fini del trattamento del reclamo o dello svolgimento dell'indagine di cui al paragrafo 3.
5. L'organismo di regolamentazione che riceve il reclamo o svolge un'indagine di propria iniziativa trasmette le informazioni pertinenti all'organismo di regolamentazione responsabile affinché possa adottare le opportune misure concernenti le parti interessate.
6. Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafo 1, forniscano senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al paragrafo 3 del presente articolo chieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui si trova il rappresentante associato. Tale organismo di regolamentazione ha facoltà di trasferire le informazioni relative alla linea ferroviaria internazionale in questione agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 3.

7. Gli organismi di regolamentazione elaborano principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno facoltà di adottare ai sensi della presente direttiva. ➔ In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e alle attività del gruppo di lavoro di cui al paragrafo 1 ➔ e se necessario ai fini di una cooperazione efficiente tra gli organismi di regolamentazione ☹ _ ☹ la Commissione può adottare misure ➔ [...] ☹ che stabiliscono tali principi e pratiche comuni. ➔ [...] ☹ ➔ Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 64 ☹, paragrafo 3.

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

↓ 91/440/CEE

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 14

~~Articolo 11~~

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

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 11

~~2. Le misure intese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, relative all'adeguamento degli allegati, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11 bis, paragrafo 3.~~

↓ 91/440/CEE (adattato)

Articolo 58

Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁷ .

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

Articolo 59

Deroghe

1. ~~Per un periodo di cinque anni a decorrere dal~~ ⇒ Fino al ⇐ 15 marzo ~~2003~~ ⇒ 2013 ⇐ ~~i seguenti Stati membri:~~

↓ 2001/14/CE (adattato)

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

↓ 2001/14/CE

~~e la Grecia, in quanto Stato membro privo di collegamenti ferroviari diretti con un altro Stato membro;~~

³⁷ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

- ☒ a) non sono tenuti ad attribuire ad un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui all'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, nella misura in cui tale articolo obbliga gli Stati membri ad istituire organismi indipendenti per lo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 7, paragrafo 2; ☒
- b) ☒ non sono tenuti ad applicare i requisiti di cui ☒ all'articolo 27, all'articolo 29, paragrafo 2, agli articoli 38, 39, 42, 46, paragrafi 4 e 6, all'articolo 47, all'articolo 49 paragrafo 3, agli articoli 50, 51, 52 e 53 e agli articoli 55 e 56, a condizione che le decisioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura o all'imposizione di 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.

2. Laddove più di un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza a norma dell'articolo 17, oppure, nel caso dell'Irlanda e dell'Irlanda del Nord, un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza ottenuta altrove presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari concorrenti in, da o verso l'Irlanda ☒ o ☒ l'Irlanda del Nord ~~e in Grecia~~, sarà deciso secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 64, paragrafo 2, se continuare ad applicare questa deroga.

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

Entro un anno a decorrere dalla ricezione della decisione di cui al primo comma del presente paragrafo , o dalla ricezione della notifica della richiesta formale di cui al secondo comma del presente paragrafo , lo Stato membro o gli Stati membri interessati (Irlanda o Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord ~~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, lo Stato membro che si avvale di tale deroga può formulare una richiesta alla Commissione per chiederne la proroga. Tale richiesta deve essere motivata. La Commissione esamina la richiesta e adotta una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 2. Tale procedura si applica ad ogni decisione connessa con la richiesta.

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

2001/14/CE

~~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.~~

↓ nuovo

☞ Consiglio

Articolo 60

Esercizio della delega

☞ [...] ☞

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

2. La delega di potere di cui all'articolo [agli articoli] [X] è conferita alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo [agli articoli] [X] può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo [X] entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio. ☞

☞ [...] ☞

↓ 2001/14/CE

☞ Consiglio

Articolo 63

Misure di attuazione

☞ [...] ☞

↓ 2004/49/CE art. 30, par. 4 (adattato)
⇒ Consiglio

⇒ [...] ☉ Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, ⇒ entro dodici mesi dall'adozione, ☉ ⇒ [...] ☉ ⇒ le misure specifiche adottate dalle autorità nazionali per l' ☉ applicazione ⇒ [...] ☉ delle disposizioni ☒ della presente direttiva ☒ ⇒ per quanto riguarda le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari, il rilascio della licenza alle imprese ferroviarie, l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità. ☉ ⇒ [...] ☉ ⇒ Entro quattro mesi dal ricevimento della richiesta la Commissione ☉ decide, secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o no. ⇒ [...] ☉

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ Consiglio

⇒ [...] ☉

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 6 (adattato)
⇒ Consiglio

⇒ [...] ☉

↓ 2001/14/CE

⇒ Consiglio

Articolo 64

Procedure di comitatologia

1. La Commissione è assistita da un comitato. ⇒ Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del 16 febbraio 2011. ☹

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, ⇒ [...] ☹ ⇒ si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del 16 febbraio 2011 ☹.

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 7

⇒ Consiglio

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, ⇒ [...] ☹ ⇒ si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 del 16 febbraio 2011. Se il comitato non esprime nessun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione. ☹³⁸

³⁸ Comm. ha formulato una riserva sull'ultima frase.

↓ 2001/14/CE

Articolo 65

Relazione

~~La Commissione presenta al Parlamento europeo ed al Consiglio, entro il 15 marzo 2005 una relazione sulla sua attuazione accompagnata, se necessario, da proposte di ulteriori iniziative comunitarie.~~

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 9

~~8. Anteriormente al 1° gennaio 2009, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione riguardante l'attuazione della presente direttiva.~~

~~La relazione tratta i seguenti argomenti:~~

~~— l'attuazione della presente direttiva negli Stati membri, in particolare il suo impatto sugli Stati membri di cui al paragrafo 3 bis, secondo comma, e l'effettivo funzionamento dei diversi organi interessati;~~

~~— l'evoluzione del mercato, in particolare tendenze del traffico internazionale, attività e quota di mercato di tutti gli operatori, compresi i nuovi.~~

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 10

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

↓ 2007/58/CE art. 1, par. 10 (adattato)
⇒ Consiglio

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

⇒ [...] ⇐

Articolo 66

⊠ Receptimento ⊠

↓ nuovo

→ Consiglio

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] e agli allegati [...] → anche ai fini dell'osservanza da parte di imprese, operatori, richiedenti, autorità ed altri enti interessati, ☹ entro il [→ → [...] ☹ → 36 ☹ mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva ☹]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni → [...] ☹.

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

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

→ L'articolo 55, paragrafo 1 si applica 60 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva. ☹

↓ 2007/58/CE art. 2, par. 8
⇒ Consiglio

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

↓ nuovo

Articolo 67

Abrogazione

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

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

↓ 2001/14/CE (adattato)
⇒ Consiglio

Articolo 68

Entrata in vigore

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

↓ nuovo

☞ Consiglio

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

↓ 2001/14/CE

Articolo 69

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

↓ 2001/12/CE all. I

~~ALLEGATO I~~

~~PORTI~~

~~BELGIE/BELGIQUE~~

~~Antwerpen/Anvers~~

~~Gent/Gand~~

~~Zeebrugge/Zeebruges~~

↓ 2006/103/CE art. 1 e all. B

~~БЪЛГАРИЯ~~

~~Варна~~

~~Бургас~~

~~Русе~~

~~Дом~~

~~Видин~~

↓ Atto di adesione
(GU L 236 del 2003)
art. 20 e all. II, p. 456

~~ČESKÁ REPUBLIKA~~

↓ 2001/12/CE all. I

~~DANMARK~~

~~Ålborg~~

~~Århus~~

~~Esbjerg~~

~~Fredericia~~

~~København~~

~~Nyborg~~

~~Odense~~

~~DEUTSCHLAND~~

~~Brake~~

~~Bremen/Bremerhaven~~

~~Brunsbüttel~~

~~Cuxhaven~~

~~Emden~~

~~Hamburg~~

~~Kiel~~

~~Lübeck~~

~~Nordenham~~

~~Puttgarden~~

~~Rostock~~

~~Sassnitz~~

~~Wilhelmshaven~~

~~Wismar~~

<p>↓ Atto di adesione (GU L 236 del 2003) art. 20 e all. II, p. 456</p>

~~EESTI~~

~~Muuga-sadam~~

~~Paljassaare-sadam~~

~~Vanasadam~~

~~Paldiski põhjasadam~~

~~Paldiski lõunasadam~~

~~Kopli põhjasadam~~

~~Kopli lõunasadam~~

~~Bekkeri sadam~~

~~Kunda sadam~~

↓ 2001/12/CE all. I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολις~~

~~Ελευσίνα~~

~~Ήφρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobredas~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~**IRELAND**~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~**ITALIA**~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Atto di adesione
(GU L 236 del 2003)
art. 20 e all. II, p. 456

~~KYIΠOΣ~~

~~LATVIA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIEUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/CE all. I

~~LUXEMBOURG~~

↓ Atto di adesione
(GU L 236 del 2003)
art. 20 e all. II, p. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/CE all. I

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

ÖSTERREICH

↓ Atto di adesione
(GU L 236 del 2003)
art. 20 e all. II, p. 456

POLSKA

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/CE all. I

PORTUGAL

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

~~Galati~~

~~Brăila~~

~~Medgidia~~

~~Oltenița~~

~~Giurgiu~~

~~Zimnicea~~

~~Calafat~~

~~Turnu Severin~~

~~Orșova~~

↓ Atto di adesione
(GU L 236 del 2003)
art. 20 e all. II, p. 456

~~SLOVENIJA~~

~~Koper~~

~~SLOVENSKO~~

↓ 2001/12/CE all. I

~~SUOMI/FINLAND~~

~~Hamina~~

~~Hanko~~

~~Helsinki~~

~~Kemi~~

~~Kokkola~~

~~Kotka~~

~~Oulu~~

~~Pori~~

~~Rauma~~

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~SVERIGE~~

~~Göteborg-Varberg~~

~~Helsingborg~~

~~Luleå~~

~~Malmö~~

~~Norrköping~~

~~Oxelösund~~

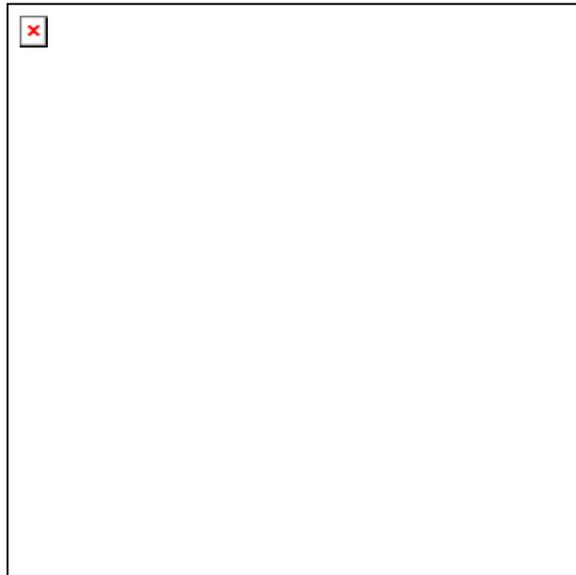
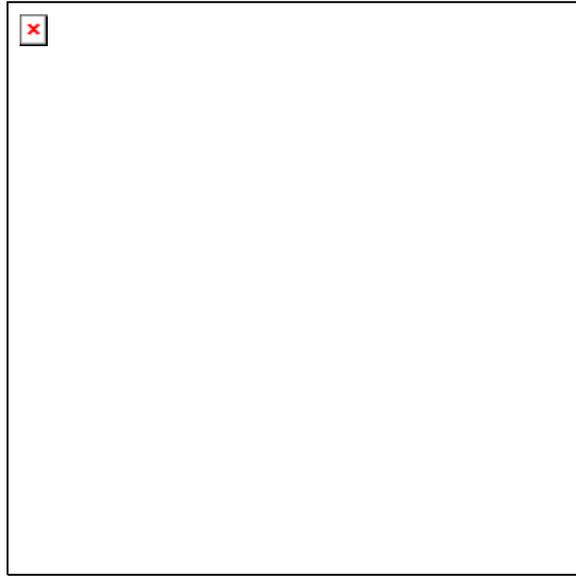
~~Stockholm~~

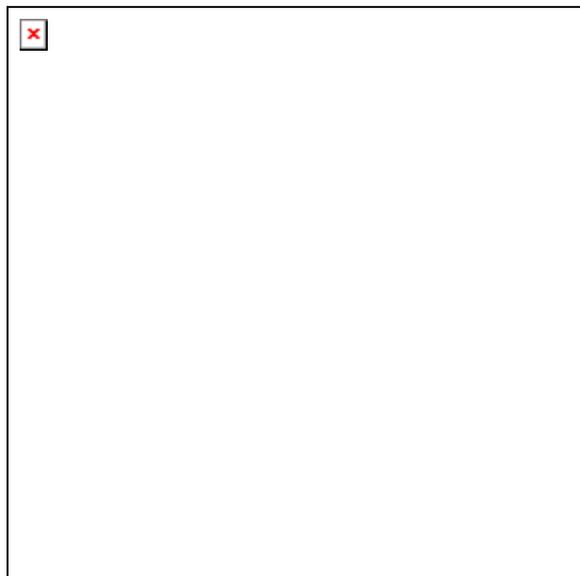
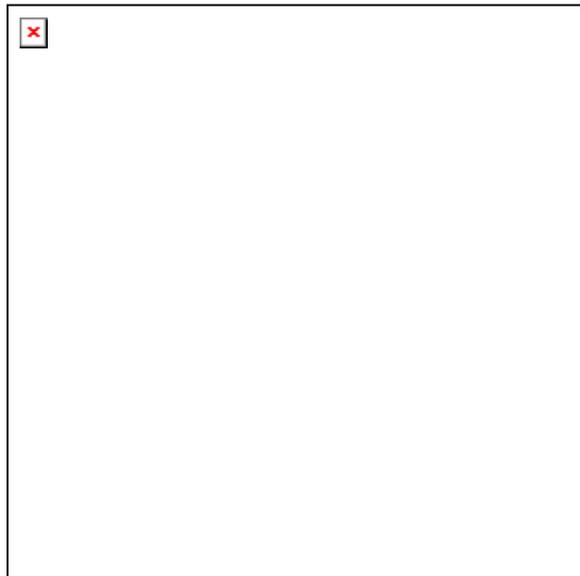
~~Trelleborg-Ystad~~

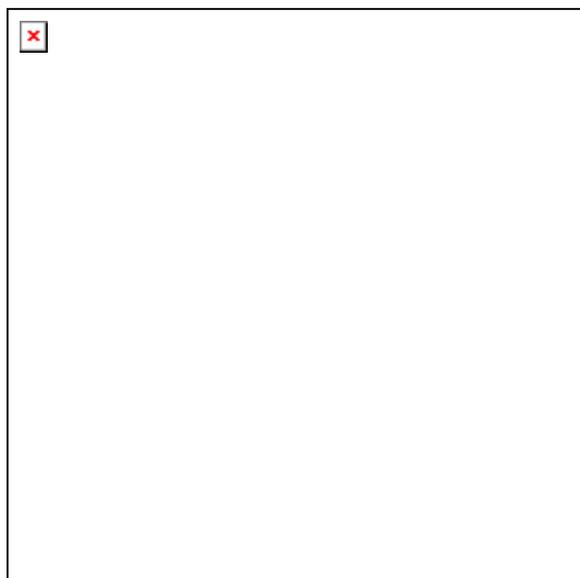
~~Umeå~~

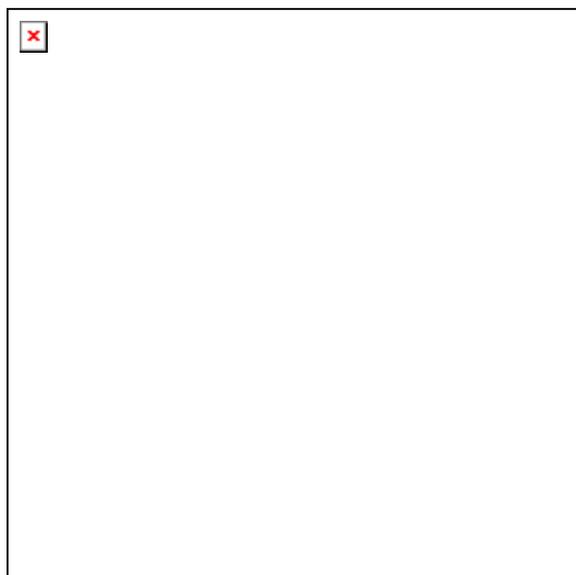
~~UNITED KINGDOM~~

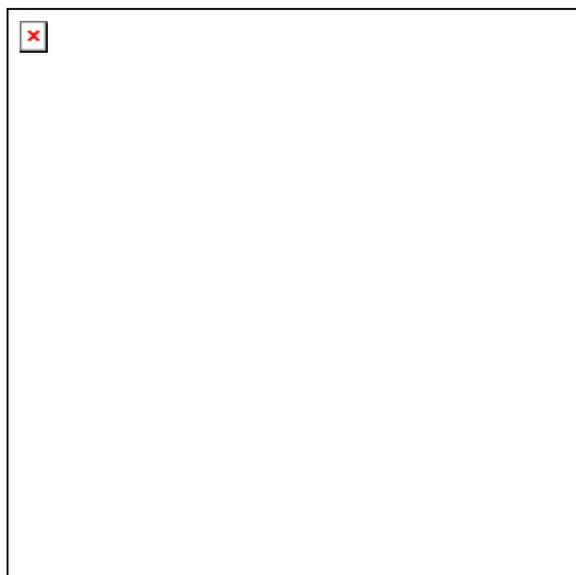
~~Tutti i porti collegati con la rete ferroviaria~~

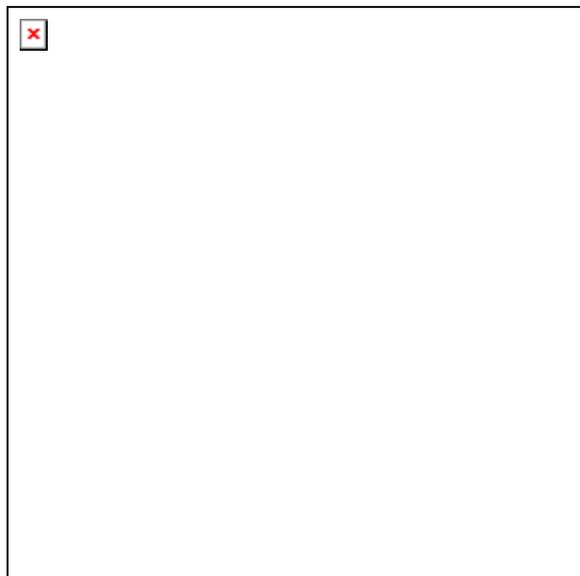
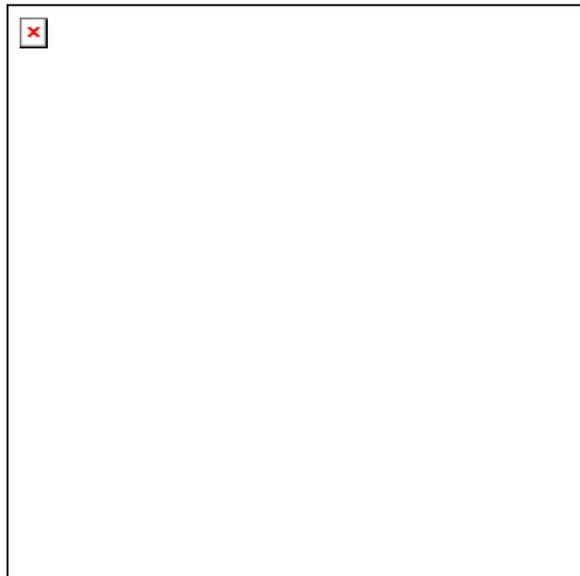


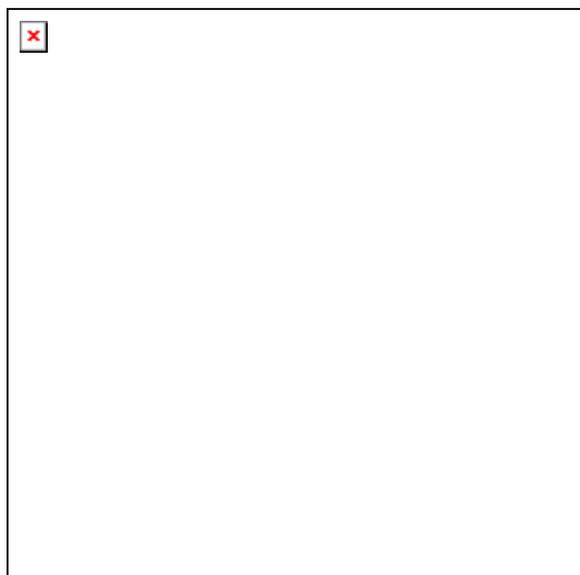
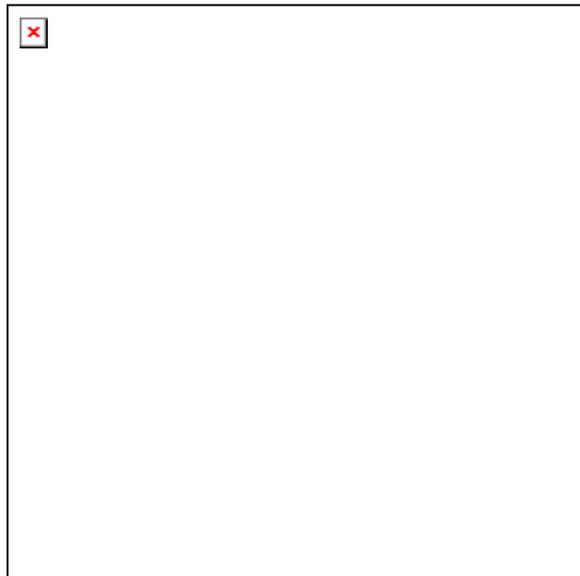


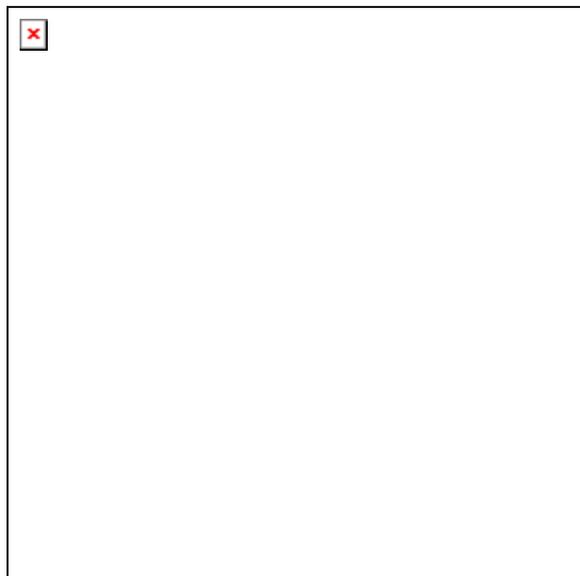
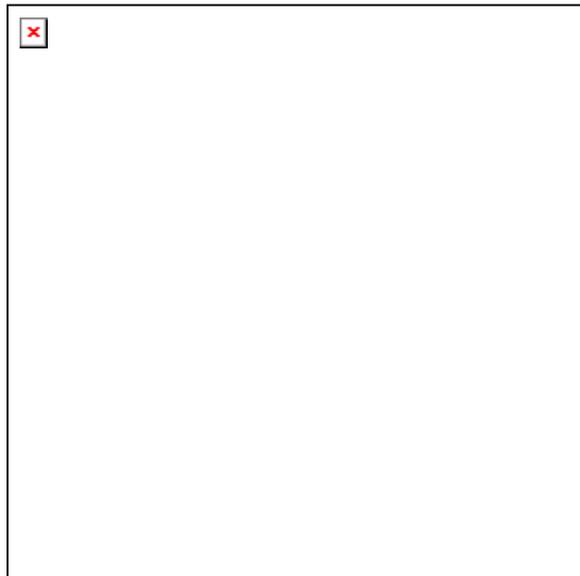


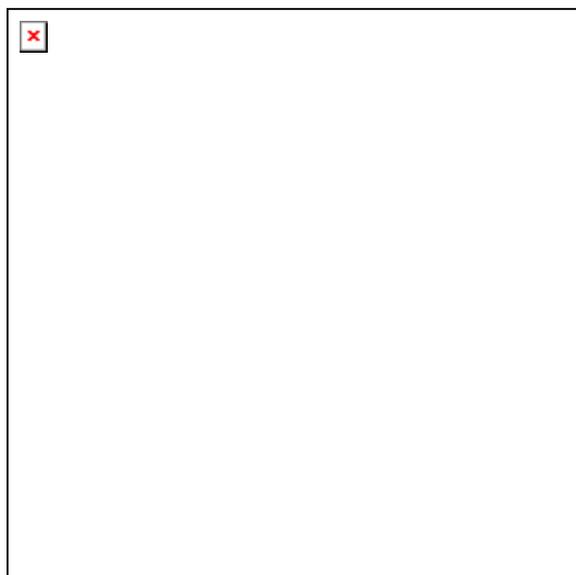
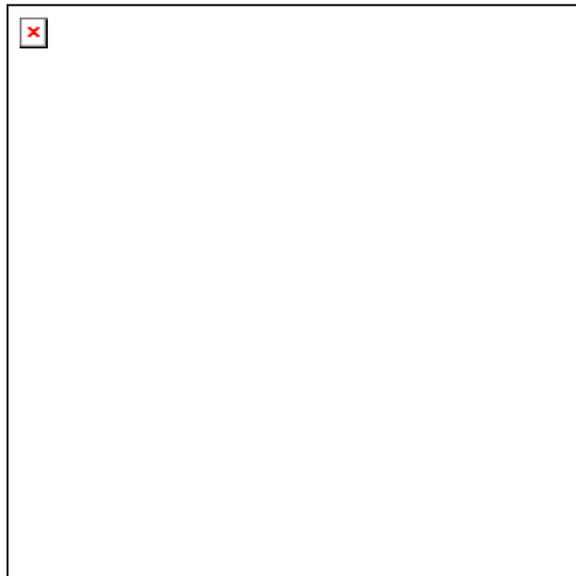


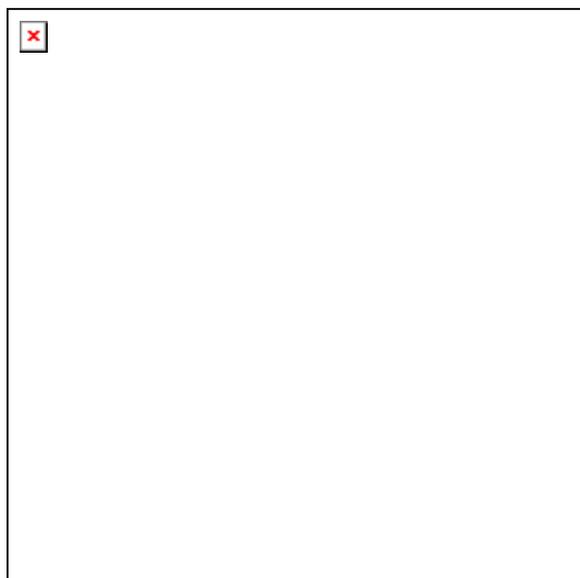


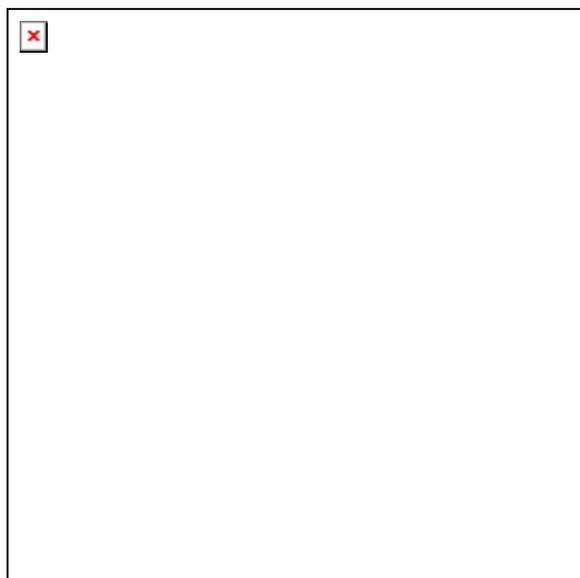
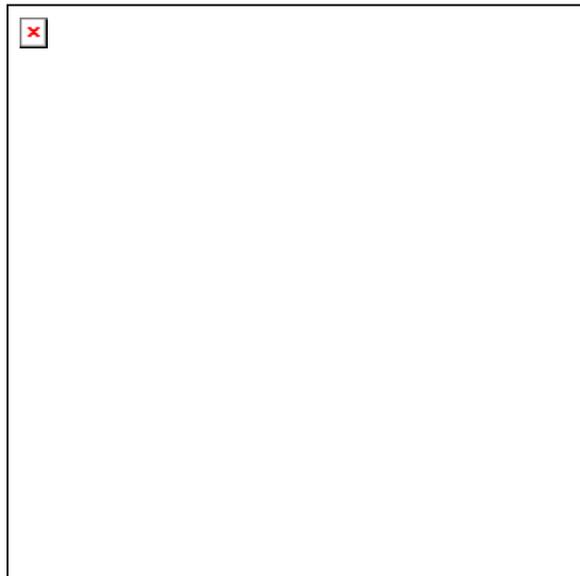


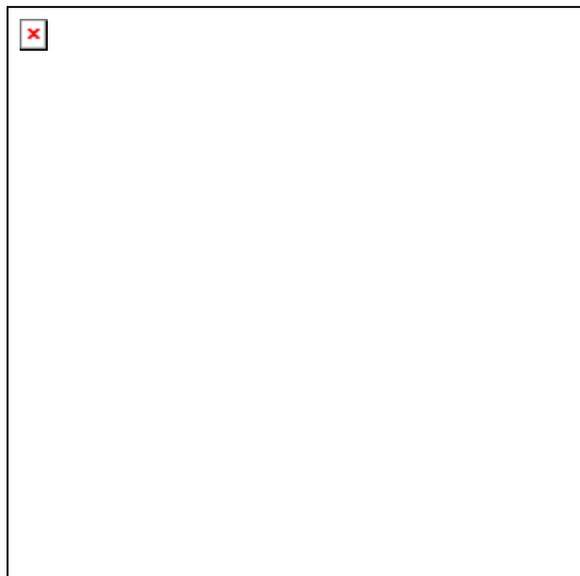












=====

↓ nuovo

↻ Consiglio

ALLEGATO I

Elenco degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria

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

- Terreni.
- Corpo stradale e piattaforma dei binari, in particolare rilevati, trincee, drenaggi, scoli, fossati in mattoni, acquedotti, muri di rivestimento, piantagioni di protezione delle scarpate ecc.; banchine per viaggiatori e per merci ↻, anche nelle stazioni passeggeri e negli scali merci ↻; banchine e piste; muri di cinta, siepi vive, palizzate; bande protettive contro il fuoco; impianti per il riscaldamento degli scambi; schermi paraneve.
- Opere d'arte: ponti, ponticelli ed altri passaggi superiori, gallerie, trincee coperte ed altri passaggi inferiori; muri di sostegno ed opere di protezione contro le valanghe, la caduta di massi, ecc.
- Passaggi a livello, compresi gli impianti destinati a garantire la sicurezza della circolazione stradale.
- Sovrastruttura, in particolare: rotaie, rotaie scanalate e controrotaie; traverse e lungherine, materiale minuto utilizzato per l'unione delle rotaie tra loro e con le traverse, massicciata, compresi pietrisco e sabbia; scambi; piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori (eccettuati quelli riservati esclusivamente ai mezzi di trazione).

- Sistemazione dei piazzali per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi stradali.
 - Impianti di sicurezza, di segnalamento e di telecomunicazione di piena linea, di stazione e di smistamento, compresi gli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione di energia elettrica per il servizio del segnalamento e delle telecomunicazioni; edifici destinati ai suddetti impianti; freni di binario.
 - Impianti di illuminazione destinati ad assicurare la circolazione dei veicoli e la sicurezza della circolazione stessa.
 - Impianti per la trasformazione ed il trasporto di energia elettrica per la trazione dei treni: sottostazioni, linee di alimentazione tra le sottostazioni e la linea di contatto, linee di contatto e supporti; terza rotaia con supporti.
 - Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture , compresa una percentuale degli impianti per la riscossione dei diritti di trasporto .
-

↓ 2001/12/CE art. 1, par. 7 (adattato)

↻ Consiglio

↻ [...] ↻

↓ 2001/14/CE (adattato)

ALLEGATO III

Servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie

☒ (di cui all'articolo 13) ☒

↓ 2001/14/CE

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:

↓ 2001/14/CE (adattato)

a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ☒ ferroviaria ☒;

↓ 2001/14/CE

☞ Consiglio

- b) diritto di usare la capacità concessa;
- c) uso ☞ dell'infrastruttura ferroviaria, compresi ☞ [...] ☞ scambi e raccordi;
- d) controllo dei treni, compresi segnalazione, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;

↓ nuovo

↻ Consiglio

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

↻ [...] ↻

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE

↻ Consiglio

2. L'accesso ↻, compreso quello alle linee ferroviarie, ↻ è offerto ↻ ai ↻ seguenti ↻ servizi sulla linea ↻, se esistenti, ↻ e ↻ [...] ↻ ai servizi prestati in tale ambito:

↓ 2001/14/CE (adattato)

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

- ~~a) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;~~
- ~~b) impianti di approvvigionamento di combustibile;~~
- a) stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture ⇒ [...] ⇒ inclusi i servizi di [...] ⇒ affissione delle informazioni [...] ⇒ e i locali per i servizi di biglietteria ⇐;
- b) scali merci;
- c) scali di smistamento ⇒ [...] e aree di composizione dei treni ⇒ ivi comprese le aree di manovra ;
- e) stazioni di deposito;
- f) centri di manutenzione ⇒ ad eccezione dei servizi di revisione prestati in centri di manutenzione riservati esclusivamente a tipi specifici di materiale rotabile [...] e altre infrastrutture tecniche ⇒ comprese quelle di pulizia e di lavaggio ;

↓ nuovo

⇒ Consiglio

- g) infrastrutture portuali ⇒ marittime e di navigazione interna ⇄ collegate a servizi ferroviari;
- h) strutture di soccorso ⇒ [...] ⇄;
- ⇒ i) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui diritti sono indicati nelle fatture separatamente. ⇄
-

↓ 2001/14/EC

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

3. I servizi complementari possono comprendere:

- a) corrente di trazione ⇒ , i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica ⇄;
- b) preriscaldamento dei treni passeggeri;

➤ [...] Ⓞ

- 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 ➤ : Ⓞ
- d) ➤ servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri; Ⓞ
- e) servizi di revisione prestati in centri di manutenzione riservati esclusivamente a tipi specifici di materiale rotabile ➤ [...] Ⓞ . Ⓞ

↓ nuovo

☞ Consiglio

☞ [...] ☞

↓ 95/18/CE (adattato)
⇒ Consiglio

ALLEGATO V

⊗ **Capacità finanziaria** ⊗

⊗ (di cui all'articolo 20) ⊗

1. ⇒ [...] ⇄ Le informazioni che le imprese ferroviarie devono fornire ai sensi dell'articolo 20 riguardano i ⇄ seguenti elementi:

↓ 95/18/CE
⇒ Consiglio

- a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente e prestiti;
- b) fondi e elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;
- c) capitale di esercizio;
- d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;
- e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa;

⇒ [...] ⇄

⇒ f) imposte e contributi sociali. ⇄

↓ 2001/14/CE (adattato)

ALLEGATO VI

Contenuto del prospetto informativo della rete

☒ (di cui all'articolo 27) ☒

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

☞ Consiglio

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

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

↓ 2001/14/CE all. I

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

2. Un capitolo su principi di imposizione dei diritti e diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui diritti ⇒ nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso ⇐ applicabili ai servizi elencati nell'allegato III che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 31 ~~paragrafi 4 e 5~~ ⇒ a 36 per quanto riguarda i costi e i diritti ⇐ . Esso contiene informazioni sulle modifiche dei diritti già decise o previste ⇒ nei prossimi cinque anni ⇒ , se disponibili ⇐ ⇐.
-

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

⇒ Consiglio

3. Un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute ad interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare:
- a) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;
 - b) le condizioni imposte ai richiedenti;

- c) le scadenze per la presentazione delle richieste e l'assegnazione ⇨ e le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione ⇨ nonché le procedure per i lavori di manutenzione programmati ed imprevisti ☹ ⇨;
 - d) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento ⇨ e il sistema di risoluzione delle controversie reso disponibile nell'ambito di tale procedura ⇨;
 - e) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura è saturata;
 - f) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura;
-

↓ 2001/14/CE

⇨ nuovo

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

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

↓ nuovo

↻ Consiglio

4. Un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 25 e sui certificati di sicurezza rilasciati in conformità della direttiva 2004/49/CE³⁹ ➡ ovvero indicante un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico 🕒 .
5. Un capitolo di informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 35.
6. Un capitolo di informazioni sull'accesso ai servizi sulla linea e sull'imposizione dei relativi diritti di cui all'allegato III. Gli operatori dei servizi sulla linea che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui diritti di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ➡ ovvero indicano un **sito** Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico 🕒 .
7. Un modello di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 42.

³⁹ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

ALLEGATO VII

Principi e parametri fondamentali dei contratti fra le autorità competenti e i gestori dell'infrastruttura

(di cui all'articolo 30)

I contratti specificano quanto disposto all'articolo 30 \Rightarrow e comprendono⁴⁰ almeno i seguenti elementi $\Leftarrow \Rightarrow$ [...] \Leftarrow :

1. l'ambito di applicazione dell'accordo per quanto riguarda l'infrastruttura e i servizi sulla linea, strutturati secondo i punti dell'allegato III. Esso comprende tutti gli aspetti \Rightarrow [...] \Leftarrow \Rightarrow della gestione \Leftarrow dell'infrastruttura, compresi la manutenzione e il rinnovamento dell'infrastruttura già in uso \Rightarrow [...] \Leftarrow ;
2. la ripartizione dei pagamenti \Rightarrow [...] \Leftarrow \Rightarrow o i fondi assegnati \Leftarrow per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato III, per la manutenzione \Rightarrow [...] \Leftarrow e i ritardi accumulati nella manutenzione;
3. gli obiettivi di prestazione orientati agli utenti sotto forma di indicatori e di criteri di qualità comprendenti:
 - a) prestazione del treno \Rightarrow ad esempio \Leftarrow in termini di velocità \Rightarrow di regime \Leftarrow \Rightarrow [...] \Leftarrow e affidabilità, \Leftarrow e soddisfazione del cliente,
 - b) capacità della rete,
 - c) gestione patrimoniale,
 - d) volumi di attività,
 - e) livelli di sicurezza e
 - f) protezione ambientale;

⁴⁰ AT, DE e LT chiedono di sostituire "comprendono" con "possono comprendere".

4. l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione ➤ [...] e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari;
5. gli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1 ➤, ad eccezione di quelli attuati attraverso decisioni di regolamentazione ai sensi dell'articolo 30, paragrafo ➤ 2 bis ➤ ➤ [...] ;
6. gli obblighi minimi di comunicazione del gestore dell'infrastruttura in termini di contenuto e frequenza delle relazioni, comprese le informazioni da pubblicare annualmente;
- [...]
8. la durata convenuta del contratto, che sarà sincronizzata con la durata del programma di attività del gestore dell'infrastruttura, con la concessione o la licenza ➤, ove appropriato, e conforme ai principi di imposizione dei diritti e alle norme fissati dallo Stato;
9. le norme da applicare in caso di perturbazioni gravi e di situazioni di emergenza, comprendenti ➤ i piani d'intervento ➤ [...] e ➤ la risoluzione anticipata del contratto, nonché ➤ [...] ➤ le informazioni agli utenti;
10. le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali ➤ o in circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici ; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto ➤ [...].

ALLEGATO VIII

Requisiti dei costi e dei diritti relativi all'infrastruttura ferroviaria

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

3.

I binomi che il gestore dell'infrastruttura deve considerare nel definire un elenco di segmenti di mercato al fine di introdurre nel sistema di imposizione coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, comprendono⁴¹ almeno i seguenti:

- a) servizi passeggeri /servizi merci;
- b) treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci;
- c) servizi nazionali/servizi internazionali;
- d) trasporto combinato/treni diretti;
- e) servizi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani;
- f) treni blocco/treni a vagoni singoli;
- g) servizi ferroviari ordinari/servizi ferroviari straordinari.

⁴¹ DE ed EE chiedono di sostituire "comprendono" con "possono comprendere".

4. Il sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 è basato sui principi seguenti:
- a) per raggiungere il livello convenuto di prestazioni e per non pregiudicare la redditività economica di un servizio, il gestore dell'infrastruttura si accorda con i richiedenti sui parametri principali del sistema di prestazioni, in particolare sul valore dei ritardi, sulle soglie dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni con riguardo alla circolazione di singoli treni e di tutti i treni di un'impresa ferroviaria in un determinato periodo di tempo;
 - b) il gestore dell'infrastruttura comunica alle imprese ferroviarie, almeno cinque giorni prima della circolazione del treno, l'orario sulla base del quale saranno calcolati i ritardi; può applicare un preavviso più breve in caso di forza maggiore o di variazioni tardive dell'orario;
 - c) tutti i ritardi sono riconducibili a una delle seguenti classi e sottoclassi di ritardo:
 1. Gestione del funzionamento/della pianificazione attribuibile al gestore dell'infrastruttura
 - 1.1. Compilazione dell'orario
 - 1.2. Formazione del treno
 - 1.3. Errori nella procedura operativa
 - 1.4. Applicazione erronea delle regole di precedenza
 - 1.5. Personale
 - 1.6. Altre cause

2. Impianti infrastrutturali di cui è responsabile il gestore dell'infrastruttura
 - 2.1. Impianti di segnalazione
 - 2.2. Impianti di segnalazione ai passaggi a livello
 - 2.3. Impianti di telecomunicazioni
 - 2.4. Sistema di alimentazione elettrica
 - 2.5. Binari
 - 2.6. Strutture
 - 2.7. Personale
 - 2.8. Altre cause
3. Problemi di ingegneria civile attribuibili al gestore dell'infrastruttura
 - 3.1. Lavori di costruzione programmati
 - 3.2. Irregolarità nell'esecuzione dei lavori di costruzione
 - 3.3. Limitazioni di velocità dovute a tracce difettose
 - 3.4. Altre cause
4. Cause attribuibili ai gestori dell'infrastruttura
 - 4.1. Causate dal gestore dell'infrastruttura precedente
 - 4.2. Causate dal gestore dell'infrastruttura successivo

- 5. Cause commerciali attribuibili all'impresa ferroviaria
 - 5.1. Superamento del tempo di arresto
 - 5.2. Richiesta dell'impresa ferroviaria
 - 5.3. Operazioni di carico
 - 5.4. Irregolarità di carico
 - 5.5. Preparazione commerciale del treno
 - 5.6. Personale
 - 5.7. Altre cause
- 6. Materiale rotabile attribuibile all'impresa ferroviaria
 - 6.1. Pianificazione/Ripianificazione del registro
 - 6.2. Formazione del treno da parte dell'impresa ferroviaria
 - 6.3. Problemi riguardanti le carrozze (trasporto passeggeri)
 - 6.4. Problemi riguardanti i vagoni (trasporto merci)
 - 6.5. Problemi riguardanti vagoni, locomotive e veicoli ferroviari
 - 6.6. Personale
 - 6.7. Altre cause

- 7. Cause attribuibili ad altre imprese ferroviarie
 - 7.1. Causate dall'impresa ferroviaria successiva
 - 7.2. Causate dall'impresa ferroviaria precedente
- 8. Cause esterne non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria
 - 8.1. Sciopero
 - 8.2. Formalità amministrative
 - 8.3. Influenze esterne
 - 8.4. Effetti delle condizioni meteorologiche e cause naturali
 - 8.5. Ritardo dovuto a motivi esterni sulla rete successiva
 - 8.6. Altre cause
- 9. Cause secondarie non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria
 - 9.1. Situazioni pericolose, incidenti e pericoli
 - 9.2. Occupazione dei binari causata dal ritardo dello stesso treno
 - 9.3. Occupazione dei binari causata dal ritardo di un altro treno
 - 9.4. Rotazione
 - 9.5. Coincidenza
 - 9.6. Necessità di ulteriori indagini

- d) Ove possibile, i ritardi devono essere attribuiti a un'unica organizzazione, prendendo in considerazione sia la responsabilità della causa della perturbazione che la capacità di ripristinare condizioni di traffico normali.
- e) Il calcolo dei pagamenti tiene conto del ritardo medio dei servizi ferroviari con requisiti di puntualità simili.
- f) Il gestore dell'infrastruttura comunica il prima possibile alle imprese ferroviarie un calcolo dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni. Tale calcolo comprende tutti i treni in ritardo entro un periodo di un mese al massimo.
- g) Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni dell'articolo 56, in caso di controversie relative al sistema di prestazioni si predispone un sistema di risoluzione delle controversie al fine di risolvere tempestivamente tali questioni. Il sistema di risoluzione delle controversie è imparziale nei confronti delle parti coinvolte. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.
- h) Una volta all'anno il gestore dell'infrastruttura pubblica il livello medio annuale delle prestazioni raggiunto dalle imprese ferroviarie sulla base dei parametri principali convenuti nel sistema di prestazioni.

56

↓ 2001/14/EC (adattato)

ALLEGATO IX

Schema della procedura di assegnazione

⊗ (di cui all'articolo 43) ⊗

↓ 2001/14/EC

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

↓ 2002/844/CE art. 1

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

↓ 2001/14/CE

⇒ nuovo

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

4. Non oltre undici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che le linee internazionali provvisorie siano stabilite in cooperazione con altri ⇨ gestori dell'infrastruttura ⇩ ~~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.

↓ nuovo

➡ Consiglio

ALLEGATO X

➡ [...] ➡ Informazioni contabili ➡ da fornire ➡, su richiesta, ➡ all'organismo di regolamentazione⁴²

(di cui all'articolo 56, paragrafo 8)

➡ [...] ➡

1. Separazione contabile

➡ [...] ➡

- a) ➡ [...] ➡ conto di profitti e perdite e bilancio separati delle attività di trasporto merci, trasporto passeggeri e gestione dell'infrastruttura;
- b) ➡ [...] ➡ informazioni sulle singole fonti e utilizzazioni dei fondi pubblici e di altre forme di compensazione in modo trasparente e particolareggiato, compreso un esame dettagliato dei flussi di cassa delle imprese al fine di determinare in che modo i fondi pubblici e le altre forme di compensazione sono stati utilizzati;
- c) ➡ [...] ➡ categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra queste diverse attività, tenendo conto dei requisiti dell'organismo di regolamentazione;

➡ [...] ➡

⁴² DE e DK hanno formulato una riserva sull'allegato X.

- e) ➡ [...] ☞ metodo seguito per ripartire i costi fra le diverse attività;
- ➡ f) se ☞ la società regolamentata è parte di un gruppo, ➡ [...] ☞ dati dettagliati sui pagamenti fra società ➡ [...] ☞.

2. Monitoraggio dei diritti di accesso

➡ [...] ☞

- a) ➡ [...] ☞ diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi marginali/diretti dei diversi servizi o gruppi di servizi in modo da poter monitorare i diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura;
- b) ➡ [...] ☞ informazioni sufficienti per consentire il monitoraggio dei diritti individuali versati per i servizi (o gruppi di servizi); se richiesto dall'organismo di regolamentazione, le informazioni includeranno anche i dati sui volumi dei singoli servizi, sui prezzi dei singoli servizi e sugli introiti totali dei singoli servizi pagati da clienti interni ed esterni;
- c) ➡ [...] ☞ costi e ➡ [...] ☞ introiti dei singoli servizi (o gruppi di servizi) utilizzando la metodologia di costo pertinente, come richiesto dall'organismo di regolamentazione, per individuare prezzi potenzialmente anticoncorrenziali (sovvenzioni incrociate, prezzi predatori e prezzi eccessivi).

3. Indicazione dei risultati finanziari

➡ [...] ☞

- a) ➡ [...] ❏ dichiarazione sui risultati finanziari
- b) ➡ [...] ❏ dichiarazione di spesa riepilogativa
- c) ➡ [...] ❏ dichiarazione delle spese di manutenzione
- d) ➡ [...] ❏ dichiarazione delle spese di gestione
- e) ➡ [...] ❏ conto economico
- f) note giustificative che illustrano in dettaglio e spiegano le dichiarazioni, ove necessario.

➡ [...] ❏



ALLEGATO XI

Parte A

Direttive abrogate con l'elenco delle modifiche successive

(di cui all'articolo 67)

Direttiva 91/440/CEE del Consiglio
(GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25)

Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1)

Direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164)

Direttiva 2006/103/CE del Consiglio
(GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344)

limitatamente al punto B dell'allegato

Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44)

limitatamente all'articolo 1

Direttiva 95/18/CE del Consiglio
(GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70)

Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26)

Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e
del Consiglio
(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)

limitatamente all'articolo 29

Direttiva 2001/14/CE del Parlamento
europeo e del Consiglio
(GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29)

Decisione 2002/844/CE della Commissione
(GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30)

Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio limitatamente all'articolo 30
(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)

Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio limitatamente all'articolo 2
(GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44)

Parte B

Elenco dei termini per il recepimento nel diritto nazionale

(di cui all'articolo 67)

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

ALLEGATO XII

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1, comma 1	Articolo 1, paragrafo 1
		Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 2, paragrafo 2			Articolo 2, paragrafo 1
	Articolo 1, paragrafo 2		Articolo 2, paragrafo 2
		Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 2, paragrafo 4			Articolo 2, paragrafo 5
Articolo 3			Articolo 3, paragrafi da 1 a 8
	Articolo 2, lettere b) e c)		Articolo 3, paragrafi 9 e 10
		Articolo 2	Articolo 3, paragrafi da 11 a 21
Articolo 4			Articolo 4
Articolo 5			Articolo 5
Articolo 6, paragrafi 1 e 2			Articolo 6, paragrafi 1 e 2

Articolo 9, paragrafo 4

Articolo 6, paragrafo 1,
comma 2

Articolo 6, paragrafo 3

Articolo 7, paragrafi 1, 3
e 4

Articolo 9, paragrafi 1
e 2

Articolo 10, paragrafi 3
e 3 *bis*

Articolo 10,
paragrafo 3 *ter*

Articolo 10,
paragrafi 3 *quater* e 3
quinquies

Articolo 10,
paragrafo 3 *septies*

Articolo 6,
paragrafo 3

Articolo 6,
paragrafo 4

Articolo 7,
paragrafo 1

Articolo 7,
paragrafo 2

Articolo 8,
paragrafi 1, 2 e 3

Articolo 8,
paragrafo 4

Articolo 9,
paragrafi 1 e 2

Articolo 10,
paragrafi 1 e 2,
commi 1, 2 e 3

Articolo 11,
paragrafi 1, 2 e 3

Articolo 11,
paragrafo 4

Articolo 11,
paragrafi 5 e 6

Articolo 12

Articolo 13

Articolo 14

Articolo 4,
paragrafo 2, e
articolo 14,
paragrafo 2

Articolo 6,
paragrafo 1

Articolo 5

Articolo 10 *ter*

Articolo 3

Articolo 4, paragrafi
da 1 a 4

Articolo 5

Articolo 6

Articolo 7

Articolo 8

Articolo 9

Articolo 4,
paragrafo 5

Articolo 10

Articolo 11

Articolo 15

Articolo 1, paragrafo
1, comma 2

Articolo 3

Articolo 4, paragrafi 1
e da 3 a 6

Articolo 6, paragrafi
da 2 a 5

Articolo 15

Articolo 16

Articolo 17,
paragrafi da 1 a 4

Articolo 18

Articolo 19

Articolo 20

Articolo 21

Articolo 22

Articolo 23,
paragrafo 1

Articolo 23,
paragrafi 2 e 3

Articolo 24

Articolo 25

Articolo 26

Articolo 27

Articolo 28

Articolo 29

Articolo 30

Articolo 10, paragrafo 5

Articolo 7	Articolo 31
Articolo 8	Articolo 32
Articolo 9	Articolo 33
Articolo 10	Articolo 34
Articolo 11	Articolo 35
Articolo 12	Articolo 36
Articolo 13	Articolo 38
Articolo 14, paragrafi 1 e 3	Articolo 39
Articolo 15	Articolo 40
Articolo 16	Articolo 41
Articolo 17	Articolo 42
Articolo 18	Articolo 43
Articolo 19	Articolo 44
Articolo 20, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 45, paragrafi 1, 2 e 3
	Articolo 45, paragrafo 4
Articolo 20, paragrafo 4	Articolo 45, paragrafo 5
Articolo 21	Articolo 46
Articolo 22	Articolo 47

	Articolo 23	Articolo 48
	Articolo 24	Articolo 49
	Articolo 25	Articolo 50
	Articolo 26	Articolo 51
	Articolo 27	Articolo 52
	Articolo 28	Articolo 53
	Articolo 29	Articolo 54
	Articolo 30, paragrafo 1	Articolo 55
	Articolo 30, paragrafo 2	Articolo 56, paragrafo 1
	Articolo 31	Articolo 57
Articolo 12		Articolo 58
Articolo 14 <i>bis</i>	Articolo 33, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 59
		Articolo 60
		Articolo 61
		Articolo 62
Articolo 11	Articolo 34	Articolo 63
Articolo 11 <i>bis</i>	Articolo 35, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 64
Articolo 10, paragrafo 9		Articolo 65

		Articolo 38	Articolo 66
			Articolo 67
Articolo 16	Articolo 17	Articolo 39	Articolo 68
	Articolo 18	Articolo 40	Articolo 69
Allegato II			Allegato I
			Allegato II
		Allegato II	Allegato III
			Allegato IV
	Allegato		Allegato V
		Allegato I	Allegato VI
			Allegato VII
			Allegato VIII
		Allegato III	Allegato IX
			Allegato X