

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 20/2006**definita dal Consiglio il 24 luglio 2006**

in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

(2006/C 289 E/02)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie ⁽⁴⁾ intendeva facilitare l'adeguamento delle ferrovie comunitarie alle esigenze del mercato unico e aumentarne l'efficienza.
- (2) La direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ⁽⁵⁾ concerne i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nell'imposizione dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.
- (3) Nel Libro bianco «*La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*» la Commissione ha annunciato l'intenzione di portare avanti la realizzazione del mercato interno dei servizi ferroviari proponendo l'apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri.
- (4) Scopo della presente direttiva è l'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto

passaggeri all'interno della Comunità, il che non dovrebbe riguardare i servizi tra uno Stato membro e un paese terzo. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero poter escludere dal campo di applicazione della presente direttiva i servizi in transito attraverso la Comunità.

- (5) La situazione attuale dei servizi ferroviari internazionali presenta realtà diverse. Da un lato, i servizi a lunga percorrenza (ad esempio i treni notturni) registrano difficoltà e molti sono stati recentemente soppressi dalle imprese ferroviarie che li prestano per limitare le perdite finanziarie; dall'altro, il mercato dei servizi internazionali ad alta velocità ha registrato un forte aumento del traffico e continuerà a svilupparsi notevolmente grazie al raddoppio e all'interconnessione della rete transeuropea ad alta velocità entro il 2010. Tuttavia, nei due casi, la concorrenza esercitata dalle compagnie aeree a basso costo è molto forte; è pertanto indispensabile favorire nuove iniziative promuovendo la concorrenza tra le imprese ferroviarie.
- (6) Liberalizzare il mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri è un obiettivo impossibile in assenza di un quadro che disciplini in dettaglio le modalità di accesso all'infrastruttura, in assenza di un deciso progresso nel settore dell'interoperabilità e in assenza di norme rigorose che garantiscano la sicurezza ferroviaria a livello nazionale ed europeo. Tutti questi elementi sono ormai in atto grazie all'attuazione di varie direttive: la direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001 che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio ⁽⁶⁾, la direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio ⁽⁷⁾, la direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio ⁽⁸⁾, la direttiva 2001/14/CE e la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie ⁽⁹⁾. Alla data proposta per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri è necessario che questo nuovo quadro regolamentare sia supportato da una prassi stabilita e consolidata. Ciò richiederà un certo tempo, ragion per cui la data per l'apertura del mercato dovrebbe essere il 1° gennaio 2010.

⁽¹⁾ GU C 221 del 8.9.2005, pag. 56.

⁽²⁾ GU C 71 del 22.3.2005, pag. 26.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 28 settembre 2005 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 24 luglio 2006 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164, rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 58).

⁽⁵⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/49/CE (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44), rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16).

⁽⁶⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164, rettificata in GU L 220 del 21.6.2004, pag. 58.

⁽⁸⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

⁽⁹⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44, rettificata in GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

- (7) I servizi ferroviari senza fermate intermedie sono poco numerosi. Per le tratte che comportano fermate intermedie, è indispensabile autorizzare i nuovi operatori di mercato a far salire e scendere passeggeri lungo il percorso per garantire a questi servizi la possibilità di essere economicamente validi e non mettere i potenziali concorrenti in una situazione sfavorevole rispetto agli operatori presenti sul mercato, che possono far salire o scendere passeggeri lungo il percorso. Tale diritto dovrebbe lasciare impregiudicata la normativa comunitaria e nazionale inerente alla politica della concorrenza.
- (8) L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per determinare l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale. Essa dovrebbe pertanto interessare i servizi finalizzati principalmente a trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali. Per determinare 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. Tale compito dovrebbe essere espletato, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione.
- (9) Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile ⁽¹⁾ prevede la possibilità per gli Stati membri e le autorità locali di attribuire contratti di servizio pubblico, i quali possono comportare diritti esclusivi per l'esercizio di alcuni servizi. È quindi necessario garantire la coerenza tra le disposizioni di tale regolamento e il principio dell'apertura alla concorrenza per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri.
- (10) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri, compreso il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, tra cui stazioni situate nel medesimo Stato membro, 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 30 della direttiva 2001/14/CE, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base ad un'analisi economica oggettiva.
- (11) Alcuni Stati membri hanno già proceduto all'apertura del mercato dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia mediante gare d'appalto competitive trasparenti ed aperte per la fornitura di alcuni di questi servizi. Essi non dovrebbero fornire un accesso completamente aperto ai servizi di trasporto internazionale di passeggeri in quanto tale concorrenza per il diritto di utilizzo di taluni percorsi ferroviari ha consentito di testare a sufficienza il valore di mercato dell'esercizio di detti servizi.
- (12) 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. Rispettando questa valutazione e la decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri potrebbero 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 comunitario e ai principi di uguaglianza e non discriminazione.
- (13) Per garantire il finanziamento degli obblighi di servizio pubblico è opportuno consentire agli Stati membri di imporre diritti per i servizi passeggeri nei loro territori, conformemente alla normativa comunitaria.
- (14) L'organismo dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nell'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico in questione; in particolare, la sua indipendenza funzionale dovrebbe essere garantita qualora a fini organizzativi o giuridici fosse strettamente collegato con l'autorità competente preposta all'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.
- (15) La presente direttiva rappresenta un'ulteriore fase di apertura del mercato ferroviario. Alcuni Stati membri hanno già aperto il mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri nel loro territorio. In questo contesto la presente direttiva non dovrebbe essere intesa nel senso dell'istituzione dell'obbligo, per tali Stati membri, di concedere prima del 1° gennaio 2010 diritti di accesso alle imprese ferroviarie dotate di licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di natura analoga.

⁽¹⁾ GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1893/91 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1).

- (16) Gli organismi nazionali di regolamentazione dovrebbero, a norma dell'articolo 31 della direttiva 2001/14/CE, 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.
- (17) L'applicazione della presente direttiva dovrebbe essere valutata sulla base di una relazione che la Commissione presenterà due anni dopo la data di apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri.
- (18) Il recepimento e l'attuazione delle direttive 91/440/CEE e 2001/14/CE 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 dall'obbligo di recepire ed attuare tali direttive fintantoché sia privo di sistema ferroviario.
- (19) Poiché l'obiettivo dell'azione prevista, cioè lo sviluppo delle ferrovie comunitarie, non può, stante la necessità di garantire un accesso all'infrastruttura a condizioni eque e non discriminatorie e di tenere conto della dimensione ovviamente internazionale del funzionamento di elementi importanti delle reti ferroviarie, essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri, e può dunque, vista la necessità di un'azione sopranazionale coordinata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (20) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio»⁽¹⁾, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.
- (21) Occorre quindi modificare di conseguenza la direttiva 91/440/CEE e la direttiva 2001/14/CE,
- transito attraverso la Comunità e che hanno inizio e termine fuori del territorio della Comunità .»;
- 2) il quarto trattino dell'articolo 3 è abrogato;
- 3) all'articolo 3, dopo il quinto trattino è inserito il trattino seguente:
- «— “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 a un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutte le carrozze attraversino almeno una frontiera;»;
- 4) all'articolo 3, dopo il sesto trattino è inserito il trattino seguente:
- «— “transito”: l'attraversamento del territorio della Comunità effettuato senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio della Comunità;»;
- 5) il primo trattino dell'articolo 5, paragrafo 3, è abrogato;
- 6) all'articolo 8, paragrafo 1, l'espressione «e alle associazioni internazionali» è soppressa;
- 7) il paragrafo 1 dell'articolo 10 è abrogato;
- 8) all'articolo 10 sono aggiunti i seguenti paragrafi:
- «3bis Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 è accordato, entro il 1° gennaio 2010, il diritto di accesso all'infrastruttura 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.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 91/440/CEE è così modificata:

- 1) all'articolo 2 è aggiunto il seguente paragrafo:

«4. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione della presente direttiva i servizi ferroviari in

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 1° gennaio 2012.

L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE stabiliscono, a seguito di una richiesta delle autorità competenti e/o delle imprese ferroviarie interessate, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

⁽¹⁾ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

3ter) Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui al paragrafo 3 bis sui servizi da origine a destinazione che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico conformi alla normativa comunitaria 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.

L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/2005 stabiliscono se l'equilibrio economico risulti compromesso in base ad un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta:

- della o delle competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico,
- di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso a titolo di tale articolo,
- del gestore dell'infrastruttura, o
- 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. L'organismo di regolamentazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui

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

possono chiedere il riesame della decisione e le relative condizioni cui questo è assoggettato.

3 quater) 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 ..., mediante una procedura di aggiudicazione in concorrenza equa e secondo i pertinenti principi della normativa comunitaria. Detta limi-

tazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o per 15 anni, se la durata sarebbe 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 filiali controllate direttamente o indirettamente, che sono dotate di licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di accesso di natura analoga.

3 sexies) Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le decisioni di cui ai paragrafi 3 ter), 3 quater) e 3 quinquies) siano sottoposte a controllo giurisdizionale.

3 septies) Salvo restando il paragrafo 3 ter gli Stati membri possono, alle condizioni di cui al presente articolo, autorizzare le autorità competenti a imporre diritti a tutti i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sul loro territorio, per contribuire al finanziamento delle compensazioni dell'obbligo di servizio pubblico nel quadro dei contratti di servizio pubblico conclusi conformemente alla legislazione comunitaria.

Ai sensi della legislazione comunitaria la compensazione di cui al primo comma non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento degli obblighi in questione.

I diritti sono imposti conformemente alla legislazione comunitaria, segnatamente nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, in particolare tra prezzo del servizio e livello dei diritti. L'obbligo di contribuire al finanziamento delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico, non compromette la redditività economica del servizio internazionale di passeggeri.

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.»;

9) il paragrafo 8 dell'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«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:

- attuazione della presente direttiva negli Stati membri ed effettivo funzionamento dei diversi organi interessati;

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

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

«9. 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 delle disposizioni di cui al paragrafo 3.»;

11) all'articolo 15 è aggiunto il comma seguente:

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

Articolo 2

La direttiva 2001/14/CE è così modificata:

1) all'articolo 1, paragrafo 3, è inserita la seguente lettera:

«e) I servizi di trasporto sotto forma di servizi ferroviari in transito attraverso la Comunità.»;

2) all'articolo 2, è inserita la seguente lettera:

«n) "transito": l'attraversamento del territorio della Comunità effettuato senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio della Comunità.»;

3) all'articolo 13 è aggiunto il seguente paragrafo:

«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 della direttiva 91/440/CEE, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che siano informate l'autorità competente che 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 10, paragrafo 3 ter) della direttiva 91/440/CEE e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.»;

4) il paragrafo 5 dell'articolo 17 è sostituito dal testo seguente:

«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 supe-

riori ai cinque anni devono essere motivati dall'esistenza di contratti commerciali, investimenti particolari o rischi.

5 bis. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 24, 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, e soprattutto se questi costituiscono l'oggetto di impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortamento pluriennale.

In tal caso, le esigenze del richiedente possono rendere necessaria una definizione particolareggiata delle caratteristiche di capacità — inclusi frequenza, volume e qualità dei tracciati ferroviari — che va fornita al richiedente per la durata dell'accordo quadro. 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 27.

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 30 autorizzare l'entrata in vigore di tale accordo.»;

5) all'articolo 30, paragrafo 1, prima dell'ultima frase è inserita la seguente frase:

«È pertanto funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico.»;

6) all'articolo 38 è aggiunto il comma seguente:

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

Articolo 3

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... (*). Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo di dette disposizioni.

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

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

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

3. Le disposizioni di cui all'articolo 1, punti 2), 5), 6) e 7) si applicano dal 1° gennaio 2010.

Fatto a Bruxelles, il ...

Articolo 4

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

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente

...

...

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 3 marzo 2004 la Commissione ha presentato la proposta di direttiva che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, la cosiddetta «proposta sull'accesso al mercato ferroviario», una delle quattro proposte del terzo pacchetto ferroviario ⁽¹⁾.

Il 28 settembre 2005 il Parlamento europeo ha espresso il suo parere in prima lettura.

Il 24 luglio 2006 il Consiglio ha adottato la posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato.

Nello svolgimento dei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾ e del Comitato delle regioni ⁽³⁾.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

1. Generalità

I negoziati sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri si sono svolti in un contesto delle politiche del settore determinato dal Libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti fino al 2010 ⁽⁴⁾, e dal primo e secondo pacchetto ferroviario. Nel Libro bianco la Commissione ha annunciato di voler proseguire la realizzazione del mercato interno dei servizi ferroviari anche attraverso la proposta di aprire il mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. Il primo e secondo pacchetto ferroviario contengono disposizioni dettagliate sull'accesso all'infrastruttura, l'interoperabilità e la sicurezza ferroviaria a livello nazionale e europeo, fornendo un quadro che consentirà l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario di merci e di trasporto internazionale di passeggeri.

Nella sessione del 5 dicembre 2005 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico su tre delle quattro proposte legislative del terzo pacchetto ferroviario: la proposta sull'accesso al mercato ferroviario, oggetto del presente documento, e le proposte relative ai diritti e agli obblighi dei passeggeri e al personale viaggiante, spianando in questo modo la strada all'adozione di tre posizioni comuni.

Al centro del dibattito del Consiglio sulla proposta sull'accesso al mercato ferroviario vi è stata la relazione tra la proposta in oggetto e la proposta riveduta relativa ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, la cosiddetta «proposta sugli obblighi di servizio pubblico» ⁽⁵⁾. Pertanto nella sessione del Consiglio del 5 dicembre 2005, è stato possibile raggiungere un accordo politico riguardo alla proposta sull'accesso al mercato ferroviario solo affrontando la relazione tra le due proposte e fornendo orientamenti in merito a vari elementi della proposta sugli obblighi di servizio pubblico, contenuti in una dichiarazione del Consiglio e della Commissione iscritta a verbale (cfr. allegato I).

⁽¹⁾ Le altre 3 proposte legislative riguardano:

- un regolamento relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario internazionale (doc. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- un regolamento relativo ai requisiti contrattuali di qualità nei servizi di trasporto ferroviario di merci (doc. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- una direttiva relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e treni sulla rete ferroviaria della Comunità (doc. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ GU C 221 del 9.9.2005, pag. 56.

⁽³⁾ GU C 71 del 22.03.2005, pag. 26.

⁽⁴⁾ doc. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ doc. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Questioni politiche fondamentali

2.1 *Apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri*

L'apertura del mercato può, attraverso l'introduzione della concorrenza, contribuire a servizi ferroviari europei più efficienti e attrattivi. Convenendo di accordare alle imprese ferroviarie, entro il 1° gennaio 2010, un diritto di accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri, il Consiglio segue il compromesso raggiunto con il Parlamento nell'ambito della procedura di conciliazione sul secondo pacchetto ferroviario ⁽¹⁾. L'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri entro il 2010 consentirà agli operatori di prepararsi in maniera adeguata. Coinciderà inoltre con il raddoppiamento e con l'ulteriore interconnessione delle linee transeuropee ad alta velocità e con il consolidamento del quadro realizzato con il primo e secondo pacchetto ferroviario.

L'apertura del mercato dei servizi internazionali, incluso il cabotaggio, avrà forti ripercussioni sugli Stati membri in cui il trasporto internazionale costituisce una parte rilevante del totale dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Tenuto conto di ciò, il Consiglio vuole lasciare a tali Stati membri più tempo per prepararsi all'apertura del mercato, permettendo loro di accordare il diritto di accesso al più tardi entro il 1° gennaio 2010.

Pertanto il Consiglio non concorda con l'opinione del Parlamento di aprire i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri entro il 2008, e tutti gli altri tipi di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri entro il 2012 (emendamenti 2, 8 e 9 riguardanti il calendario di apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri; emendamenti 6 e 12 riguardanti la preparazione delle relazioni di valutazione da parte della Commissione sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale e internazionale di passeggeri).

2.2 *Diritto di far salire e scendere passeggeri nel medesimo Stato membro*

Il Consiglio, come il Parlamento europeo, accoglie la proposta della Commissione che consente ai servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri di far salire e scendere passeggeri tra stazioni situate nel medesimo Stato membro. Il Consiglio ritiene che il cosiddetto cabotaggio sia necessario, per rendere possibili servizi di trasporto internazionale validi.

Tuttavia il Consiglio desidera evitare che il diritto di accesso per i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri, che includono il cabotaggio, porti all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri. Pertanto la posizione comune permette di accordare il diritto di accesso solo ai servizi internazionali la cui «finalità principale» è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi. La posizione comune prevede una procedura per determinare la finalità dei servizi internazionali per i quali è richiesto l'accesso.

2.3 *Salvaguardia dei servizi pubblici di trasporto*

In sostanza la posizione comune relativa alla proposta sull'accesso al mercato ferroviario rispecchia l'equilibrio raggiunto dal Consiglio tra l'apertura del mercato, da un lato, e la salvaguardia dei servizi pubblici di trasporto, dall'altro. Nella ricerca di questo equilibrio il Consiglio ha aggiunto tre elementi alla proposta della Commissione: una procedura volta a determinare se l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri comprometta il servizio pubblico di trasporto; un chiarimento delle modalità di concessione del diritto di accesso; e una disposizione che consente agli Stati membri di imporre diritti in relazione a servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. L'equilibrio tra l'apertura del mercato e la salvaguardia del servizio pubblico di trasporto è altresì espresso nella dichiarazione del Consiglio e della Commissione iscritta nel verbale della sessione del Consiglio del 5 dicembre 2005 (cfr. allegato I).

⁽¹⁾ Il compromesso figura nel considerando 4 della direttiva 2004/51 ed è così formulato: «Con riguardo all'apertura del mercato per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri la data del 2010 proposta dalla Commissione dev'essere considerata un obiettivo che consente a tutti gli operatori di prepararsi in maniera adeguata.»

2.3.1 Procedura

Al fine di chiarire quando il diritto di accesso possa essere limitato, la posizione comune stabilisce una procedura volta a determinare se un servizio di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri comprometta l'equilibrio economico di un servizio pubblico di trasporto. Elemento importante di questa procedura è l'analisi economica obiettiva, effettuata dall'organismo di regolamentazione, dell'impatto del servizio di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sui servizi pubblici di trasporto. Il Consiglio ha mutuato quest'idea dall'emendamento 10 del Parlamento europeo.

2.3.2 Articolazione della limitazione del diritto di accesso

Per rendere più flessibile la decisione che accorda diritti di accesso, la posizione comune chiarisce che, dopo aver determinato che l'equilibrio economico di un servizio pubblico di trasporto sarebbe compromesso, vi sono varie possibilità per limitare il diritto di accesso per i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. Conformemente ai principi di eguaglianza e non discriminazione, il Consiglio indica che gli Stati membri possono autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso, anche attraverso l'imposizione di diritti all'operatore di un nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri. Gli Stati membri, avendo la possibilità di sostenere i servizi pubblici di trasporto attraverso l'imposizione di diritti al servizio di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri, dispongono di un maggiore margine di manovra per aprire il mercato e salvaguardare al tempo stesso i servizi pubblici.

2.3.3 Perequazione

In alcuni Stati membri i servizi, redditizi, di trasporto ferroviario di passeggeri contribuiscono, mediante il pagamento di diritti, ai servizi pubblici di trasporto che operano in perdita. Il Consiglio desidera chiarire che tali diritti possono essere imposti anche alle imprese ferroviarie cui è stato concesso il diritto di accesso. Tale obbligo di contribuire alle compensazioni dell'obbligo di servizio pubblico è limitato al territorio dello Stato membro che impone i diritti. Inoltre tale imposizione non deve pregiudicare la redditività economica del servizio di trasporto internazionale di passeggeri. Infine la posizione comune prevede per lo Stato membro che scelga di imporre tali diritti l'obbligo di fornire alla Commissione le informazioni necessarie. Nella sessione del Consiglio «Trasporti, telecomunicazioni e energia» del dicembre 2005 il Portogallo ha fatto una dichiarazione sulla perequazione (allegato II).

2.4 Accordi quadro

Il Consiglio, come il Parlamento, ritiene necessario integrare l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri con accordi che migliorino il contesto, in termini di stabilità e prevedibilità, degli investimenti per le infrastrutture di tali servizi e in particolare i servizi che utilizzano infrastrutture specializzate. Pertanto, ispirandosi agli emendamenti 5, 7 e 13 del Parlamento, il Consiglio propone di modificare le disposizioni concernenti gli accordi quadro previste dalla direttiva 2001/14/EC⁽¹⁾. Mentre il Parlamento propone accordi quadro di durata decennale per i servizi che utilizzano infrastrutture specialistiche, le quali richiedono cospicui investimenti a lungo termine, il Consiglio ritiene più opportuna una durata di 15 anni.

2.5 Clausola di reciprocità

Come il Parlamento, che ha manifestato la sua posizione al riguardo negli emendamenti 3 e 11, il Consiglio desidera includere nella proposta sull'accesso al mercato ferroviario una disposizione che consenta agli Stati membri che hanno aperto il loro mercato ai servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri di non concedere i diritti di accesso alle imprese ferroviarie dotate di licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di natura analoga.

⁽¹⁾ Direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).

2.6 Altre questioni di rilievo

2.6.1 Transito

Nella posizione comune il Consiglio chiarisce che la proposta sull'accesso al mercato ferroviario mira all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri nella Comunità e che i servizi di trasporto di merci e passeggeri che iniziano e terminano in un paese terzo transitando nel territorio della Comunità non sono inclusi nel campo d'applicazione della proposta. Sulla questione del transito la Lituania ha fatto una dichiarazione a verbale. (cfr. allegato III).

2.6.2 Sistema basato sulla concessione

La proposta della Commissione si basa sul principio della concorrenza sulle rotaie. Il Consiglio segue tale principio ma riconosce che per quanto concerne l'introduzione della concorrenza, ve ne sono anche altri, i quali, inoltre, sono già applicati nella pratica. Tenendo conto di ciò, il Consiglio è favorevole a permettere agli Stati membri, per un periodo transitorio, di non fornire un accesso completamente aperto ai servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri nei casi in cui il diritto di utilizzo di taluni percorsi ferroviari ha già consentito di testare a sufficienza il valore di mercato attraverso il principio della concorrenza per le rotaie.

2.6.3 Esenzione di Malta/Cipro dall'attuazione

Tenuto conto che Malta e Cipro non hanno un sistema ferroviario e che le prospettive che ne abbiano uno sono molto limitate, il Consiglio ha esentato questi due Stati membri dall'obbligo di attuare la direttiva.

3. Emendamenti del Parlamento europeo

La risposta del Consiglio agli emendamenti 2, 3, 5, 6, 7 8, 9, 10, 11, 12 e 13 figura nelle osservazioni riportate in precedenza riguardo alle questioni fondamentali.

Inoltre il Consiglio ha accolto l'emendamento 2 per quanto concerne il riferimento alla direttiva 2004/49, l'emendamento 4 riguardo alla menzione della prima proposta della Commissione relativa agli obblighi di servizio pubblico del luglio 2000, e integralmente l'emendamento 7.

Il Consiglio non ha accettato l'emendamento 4 per quanto riguarda l'adozione di una posizione comune sulla proposta relativa agli obblighi di servizio pubblico e l'emendamento 6 riguardo all'obbligo della Commissione di presentare una valutazione d'impatto sull'apertura dei servizi nazionali di trasporto passeggeri entro il 2005.

III. CONCLUSIONE

Dopo aver attentamente esaminato il parere del Parlamento europeo, il Consiglio è giunto a una posizione comune che trova un equilibrio tra l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri, da un lato, e la salvaguardia dei servizi pubblici di trasporto, dall'altro. Nel ricercare questo equilibrio il Consiglio si è ispirato a vari e importanti emendamenti del Parlamento. Benché il Consiglio non abbia potuto accogliere integralmente l'approccio del Parlamento sulla cadenza della concessione dei diritti di accesso, la posizione comune fissa un calendario che consentirà sia agli operatori che alle autorità di preparare l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in maniera adeguata.

ALLEGATO I

DICHIARAZIONE DEL CONSIGLIO E DELLA COMMISSIONE DA ISCRIVERE NEL VERBALE DEL CONSIGLIO

Nel raggiungere un accordo politico sulla posizione comune concernente la direttiva che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, il Consiglio concorda altresì in merito ai seguenti punti.

1. L'apertura del mercato ferroviario nella Comunità può essere conseguita solo gradualmente e in conformità delle esigenze di un servizio pubblico.
 2. Ciò significa che, per il trasporto passeggeri, l'apertura del mercato mediante le proposte legislative attuali riguarda unicamente i servizi di trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia, compreso il cabotaggio, e non i servizi di trasporto nazionale di passeggeri.
 3. Il futuro regolamento relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, il cui obiettivo principale consiste nel definire il quadro giuridico della compensazione dei contratti di servizio pubblico piuttosto che l'apertura del mercato dei servizi ferroviari, dovrebbe consentire l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico per i servizi ferroviari, e tale aggiudicazione diretta non dovrebbe richiedere un'apertura ulteriore del mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri al di là di quanto convenuto nella direttiva che modifica la direttiva 91/440.
 4. Analogamente, il mantenimento della possibilità per le autorità pubbliche di prevedere il funzionamento di reti ferroviarie integrate costituisce una questione importante per il Consiglio, che rileva l'eventuale necessità che il regolamento «OSP» preveda l'aggiudicazione diretta dei contratti per tali reti.
 5. Sarà necessario assicurare coerenza tra la direttiva che modifica la direttiva 91/440 e il regolamento «OSP» nell'ambito delle future discussioni sul regolamento, ai fini di una maggiore chiarezza del diritto.
 6. Le questioni che dovranno essere chiarite per giungere a un accordo sul regolamento «OSP» riguardano in particolare:
 - la definizione di trasporto ferroviario a lunga distanza, urbano e regionale, in linea con il principio di sussidiarietà, a causa delle situazioni specifiche delle diverse autorità competenti;
 - la determinazione della responsabilità del finanziamento dei contratti internazionali di servizio pubblico;
 - l'entità degli investimenti nel calcolo della durata dei contratti di servizio pubblico.
 7. Il Consiglio si impegna a cercare di raggiungere quanto prima un accordo politico sul regolamento «OSP» nel corso del 2006. Occorrerà compiere progressi sostanziali durante il prossimo semestre, riservando particolare importanza ai principi generali di trasparenza, sussidiarietà e chiarezza del diritto.
-

*ALLEGATO II***DICHIARAZIONE DELLA REPUBBLICA PORTOGHESE**

Il Portogallo ribadisce il suo sostegno all'obiettivo di liberalizzazione del trasporto ferroviario e vota pertanto a favore della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Tuttavia si rammarica per l'approvazione del nuovo articolo 1(8)(3)(f) che consente agli Stati membri di imporre nuovi diritti ai servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri per contribuire ai contratti di servizio pubblico.

Questa soluzione legislativa ostacolerà il normale sviluppo del mercato europeo e si ripercuoterà sull'accesso dei passeggeri di Stati membri periferici alle altre regioni europee. Inoltre è contraria alla promozione del trasferimento modale, uno degli obiettivi principali della politica comunitaria nel settore.

Il Portogallo spera che nella prossima fase della procedura di codecisione legislativa la disposizione possa essere riveduta, al fine di mitigare gli effetti negativi che essa potrebbe avere sulla liberalizzazione del trasporto internazionale di passeggeri.

*ALLEGATO III***DICHIARAZIONE DELLA LITUANIA DA ISCRIVERE NEL VERBALE DEL CONSIGLIO**

Per la Lituania è inteso che le disposizioni previste nel documento 14737/05 ADD 1 all'articolo 1, punti 0) e 2a) e all'articolo 1 bis, punti 0a), 0aa) sono pienamente compatibili con il regolamento (CE) n. 693/2003 del Consiglio, del 14 aprile 2003, che istituisce un documento di transito ferroviario agevolato.
