

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2007/58/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 ottobre 2007

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

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, alla luce del progetto comune approvato dal Comitato di conciliazione il 31 luglio 2007 ⁽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 intitolato «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 passeggeri 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, in entrambi i 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.

⁽¹⁾ GU C 221 dell'8.9.2005, pag. 56.

⁽²⁾ GU C 71 del 22.3.2005, pag. 26.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 28 settembre 2005 (GU C 227 E del 21.9.2006, pag. 460), posizione comune del Consiglio del 24 luglio 2006 (GU C 289 E del 28.11.2006, pag. 30), posizione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2007 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 25 settembre 2007 e decisione del Consiglio del 26 settembre 2007.

⁽⁴⁾ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

⁽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) 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 mancanza 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 ⁽¹⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, la direttiva 2004/51/CE ⁽²⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, la direttiva 2001/13/CE ⁽³⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio, 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 ⁽⁴⁾. 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.
- (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 (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia ⁽⁵⁾, 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.

(1) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

(2) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 58.

(3) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

(4) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

(5) Cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale.

- (13) 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 aggiudicati in conformità del diritto comunitario. I diritti dovrebbero essere imposti nel rispetto del diritto comunitario, in particolare dei principi di equità, di trasparenza, di non discriminazione e di proporzionalità.
- (14) 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; 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.
- (16) Per incoraggiare gli investimenti per servizi che utilizzano infrastrutture specializzate, come ad esempio i collegamenti ad alta velocità, occorre che i richiedenti siano in grado di pianificare ed esigere la certezza del diritto che rifletta l'importanza degli investimenti a lungo termine e di ampia portata. Per tale motivo dovrebbe essere loro normalmente consentito di concludere contratti quadro per una durata di quindici anni.
- (17) 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.
- (18) 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. Tale relazione dovrebbe valutare altresì lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato passeggeri su rotaia. In detta relazione la Commissione dovrebbe anche analizzare 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 dovrebbe prendere 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 dovrebbe, se del caso, proporre misure complementari per facilitare qualsiasi apertura in questo senso e dovrebbe valutare l'impatto di eventuali misure di tal genere.
- (19) Le misure necessarie per l'attuazione delle direttive 91/440/CEE e 2001/14/CE sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (20) In particolare, la Commissione ha il potere di adeguare gli allegati di tali direttive. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali delle suddette direttive sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (21) 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.
- (22) Poiché l'obiettivo dell'azione prevista, cioè lo sviluppo delle ferrovie comunitarie, non può, a causa della 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.
- (23) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» ⁽²⁾, 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 attuazione.

⁽¹⁾ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

⁽²⁾ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- (24) Occorre quindi modificare di conseguenza la direttiva 91/440/CEE e la direttiva 2001/14/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

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

- 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 transito attraverso la Comunità e che hanno inizio e termine fuori del territorio della Comunità.»;
- 2) il quarto trattino dell'articolo 3 è soppresso;
- 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 soppresso;
- 6) all'articolo 8, paragrafo 1, l'espressione «e alle associazioni internazionali» è soppressa;
- 7) il paragrafo 1 dell'articolo 10 è soppresso;
- 8) all'articolo 10 sono aggiunti i seguenti paragrafi:

«3 bis. 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.

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.

3 ter. 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/CE 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 4 dicembre 2007, mediante una procedura di aggiudicazione in concorrenza equa e secondo i pertinenti principi della normativa comunitaria. 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.

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 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.

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 comunitario. I proventi ottenuti da tali diritti e pagati come compensazione non possono eccedere 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.

I diritti riscossi sono conformi alla legislazione comunitaria, 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.

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:

- 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.»;

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 ai paragrafi da 3 bis a 3 septies.

L'applicazione della presente direttiva è valutata sulla base di una relazione presentata dalla Commissione due anni dopo la data di apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri.

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 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, 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.

(*) GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.»

11) l'articolo 11, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente:

«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.»;

12) l'articolo 11 *bis*, paragrafo 3, è sostituito dal testo seguente:

«3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.»;

13) 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 modificata come segue:

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 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 superiori 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, 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 vanno fornite 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 inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.»;

6) il paragrafo 3 dell'articolo 34 è sostituito dal seguente:

«3. Le misure intese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva e necessarie per l'adeguamento degli allegati sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 35, paragrafo 3.»;

7) il paragrafo 3 dell'articolo 35 è sostituito dal testo seguente:

«3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.»;

8) 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 4 giugno 2009. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali 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.

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

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

Articolo 4

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 ottobre 2007.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio

Il presidente

M. LOBO ANTUNES
