



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 3.3.2004
COM(2004) 139 definitivo

2004/0047 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2004) 236}

RELAZIONE

Conformemente agli orientamenti annunciati nel Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"¹, la Commissione presenta qui di seguito una proposta di modifica della direttiva 91/440/CEE per aprire alla concorrenza i servizi di trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia.

Un sondaggio realizzato nel 2003² nei quindici Stati membri rivela che il 70% degli intervistati concorda con l'affermazione seguente: "Se le norme di sicurezza sono rispettate, la concorrenza è il modo migliore per rendere più efficiente il trasporto ferroviario". Nello stesso sondaggio, il 74% degli intervistati ritiene che, come avviene per il trasporto aereo, imprese di trasporto a basso costo dovrebbero avere la possibilità di fornire servizi ferroviari internazionali, a condizione che rispettino norme rigorose. Questi risultati riflettono quindi una duplice attesa: da un lato, l'introduzione della concorrenza è considerata piuttosto favorevolmente ma, dall'altro, la concorrenza deve accompagnarsi al rispetto rigoroso delle norme di sicurezza e dei diritti dei passeggeri.

Questo approccio è stato più volte ribadito dal Parlamento europeo, in particolare in occasione del voto sul primo (1999) e sul secondo pacchetto ferroviario (2003). Nell'ottobre 2003 il Parlamento europeo ha votato un emendamento che chiede l'apertura alla concorrenza di tutti i servizi ferroviari di trasporto passeggeri, nazionali o internazionali, a partire dal 1° gennaio 2008³. Nel suo parere al riguardo⁴, la Commissione ha indicato che la questione doveva essere trattata in una proposta specifica onde tener conto della legislazione vigente in materia di contratti di servizio pubblico ed evitare incoerenze. La Commissione ha quindi confermato in questa occasione l'intenzione di presentare una proposta specifica sull'apertura del mercato per il trasporto di passeggeri, che dovrà essere corredata di misure riguardanti la tutela dei diritti dei passeggeri.

1. UNA TAPPA VERSO LA COSTITUZIONE DEL MERCATO INTERNO DEI SERVIZI FERROVIARI

1.1. Un quadro normativo per favorire la concorrenza

Con l'attuazione, ormai in fase molto avanzata, delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, prende forma il quadro per la realizzazione di servizi ferroviari internazionali, il quale - inizialmente utilizzato per il trasporto merci - è già operativo in più della metà degli Stati membri e dovrebbe essere generalizzato nel corso del 2004.

Il quadro in oggetto stabilisce regole precise per l'attribuzione delle licenze alle imprese ferroviarie, l'attribuzione trasparente e non discriminatoria delle capacità di infrastruttura e la tariffazione per l'uso dell'infrastruttura. Gli Stati membri sono inoltre tenuti a istituire un "organismo di regolamentazione" per disciplinare l'accesso al mercato.

¹ COM(2001) 370 del 12.09.2001.

² Eurobarometro 59.2 realizzato nella primavera del 2003.

³ Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie adottata il 23 ottobre 2003 - (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025 (COD)).

⁴ COM(2003) 719 del 26.11.2003.

Quando nel 2010 i servizi di trasporto internazionale di passeggeri saranno aperti alla concorrenza, l'applicazione di queste disposizioni a partire dal 2003-2004 consentirà di disporre di una pratica solida e collaudata.

1.2. Osservanza rigorosa delle norme di sicurezza

La dimensione ormai europea del settore ferroviario ha indotto il legislatore a dettare regole chiare in materia di sicurezza ferroviaria. La direttiva 2004/... relativa alla sicurezza ferroviaria⁵ ha precisato le regole in materia di attribuzione dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie, gestione e controllo della sicurezza e indagini in caso di incidente. Tale direttiva prevede l'elaborazione progressiva di regole europee in materia di sicurezza, incarico affidato all'Agenzia ferroviaria europea.

La direttiva 2004/.. deve essere recepita entro il... e alla data prevista per la liberalizzazione dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri sarà quindi stata completamente attuata.

L'esistenza di norme di sicurezza europee non è una condizione preliminare per l'apertura alla concorrenza se e in quanto le norme nazionali di sicurezza sono applicate pienamente. Inoltre, prima di poter prestare servizi, ciascuna impresa ferroviaria titolare di licenza dovrà disporre di:

- materiale rotabile e macchinisti autorizzati a circolare negli Stati membri in cui prevede di operare;
- un certificato di sicurezza rilasciato dall'autorità nazionale di sicurezza di ogni Stato membro che prevede di attraversare.

Questo quadro sarà infine completato dalla proposta - presentata congiuntamente alla presente - di direttiva sulla certificazione dei macchinisti di locomotori e treni destinati al trasporto di passeggeri e merci nella Comunità.

1.3. La tutela dei diritti dei passeggeri

Come è già avvenuto per il trasporto aereo, è importante definire regole di base per proteggere i diritti dei passeggeri. In diversi Stati membri, i diritti dei passeggeri sono definiti con maggiore precisione, sia a livello normativo sia attraverso le misure adottate dalle imprese ferroviarie. La Commissione presenta quindi, congiuntamente alla proposta sull'apertura del mercato, una proposta di regolamento sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario internazionale. Queste regole non interferiranno con la libertà commerciale delle imprese ferroviarie, che potranno offrire migliori garanzie ai loro clienti, ma costituiranno un livello minimo obbligatorio per tutti.

⁵ Direttiva...

2. IL RACCORDO NECESSARIO CON LA LEGISLAZIONE COMUNITARIA IN MATERIA DI CONTRATTI DI SERVIZIO PUBBLICO

2.1. L'applicazione del regolamento n. 1191/69 ai servizi di trasporto internazionale

Gli Stati membri e le loro comunità locali hanno facoltà di concludere contratti di servizio pubblico per la realizzazione di alcuni servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. In questo caso, come ricordato recentemente dalla Corte di giustizia⁶, si devono applicare le disposizioni del regolamento n. 1191/69⁷, le quali prevedono che i contratti di servizio pubblico possano implicare diritti esclusivi per la realizzazione di alcuni servizi.

L'ambito di operatività del regolamento n. 1191/69 si estende ai servizi di trasporto internazionale. Due Stati membri, o due collettività locali transfrontaliere, possono definire e attribuire insieme un contratto di servizio pubblico per la realizzazione di un servizio di trasporto internazionale o regionale transfrontaliero. In questo caso, è possibile definire diritti esclusivi per il servizio in questione.

L'apertura alla concorrenza dell'insieme dei servizi internazionali sulla sola base del libero accesso potrebbe quindi essere in contraddizione con le disposizioni del regolamento n. 1191/69 e privare gli Stati membri della possibilità di stabilire diritti esclusivi nel quadro di un contratto di servizio pubblico. Bisogna quindi precisare la relazione tra i due campi, in particolare nella situazione in cui sulla stessa linea coesisteranno servizi internazionali e servizi locali forniti in base a un contratto di servizio pubblico.

2.2. La proposta della Commissione per sostituire il regolamento n. 1191/69

Il 21 febbraio 2002 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna⁸, con l'obiettivo di sostituire il regolamento n. 1191/69. Questa proposta intende in particolare introdurre un sistema di concorrenza disciplinata, per assicurare che la concorrenza nell'ambito dell'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico sia accompagnata da regole che tutelino l'interesse generale, istituendo in tutte le regioni trasporti pubblici di elevata qualità, accessibili a tariffe ragionevoli e capaci di rispondere alle esigenze dei cittadini. Il testo è attualmente all'esame del Consiglio e del Parlamento europeo. I riferimenti alla legislazione comunitaria in vigore contenuti nella presente proposta permettono di tenere conto del regolamento esistente e di quello futuro dopo che sarà stato adottato.

La Commissione invita il Parlamento europeo e il Consiglio a portare avanti in tempi brevi l'esame della sua proposta modificata destinata a sostituire il regolamento n. 1191/69 e ad avviare quanto prima l'esame della presente proposta, per prendere in considerazione la complementarità dei due testi, i quali intendono introdurre l'effettiva liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario di passeggeri e porre in essere una concorrenza regolamentata per l'attribuzione di contratti di servizio pubblico in questo settore.

⁶ Decisione Altmark Trans del 24 luglio 2003, causa C-280/00.

⁷ 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.

⁸ COM 2002 (107) del 21.2.2002, GU C 151 E del 25.06.2002, pag. 146-183.

2.3. Il cabotaggio deve essere preso in considerazione

Sui treni internazionali salgono e scendono viaggiatori in uno stesso Stato membro (cabotaggio). La percentuale di questo traffico è variabile ma spesso molto elevata. Per esempio, sulla tratta Bruxelles-Colonia i treni sono affollati tra Bruxelles e Liegi, ma lo sono molto meno tra Liegi e Colonia. Il numero di treni internazionali che non effettuano fermate intermedie nel medesimo Stato membro è estremamente ridotto e si limita ad alcuni collegamenti ad alta velocità come quelli tra Bruxelles e Parigi.

La soglia di redditività di un servizio internazionale, direttamente collegata al numero di viaggiatori trasportati, dipende dalla possibilità di far salire e scendere passeggeri lungo il percorso. Non accordare questa possibilità equivale a privare un nuovo operatore della possibilità di organizzare un servizio economicamente redditizio. Inoltre, ciò costituirebbe una discriminazione se l'impresa esistente continua a potere far salire e scendere passeggeri lungo il percorso mentre il suo concorrente non può fare altrettanto.

Un'apertura del mercato che escluda il cabotaggio per la realizzazione di un servizio internazionale non avrebbe un vero effetto sul mercato. La proposta presentata include quindi per le imprese che operano servizi internazionali il diritto di far salire e scendere passeggeri tra due stazioni situate lungo la tratta internazionale, anche tra due stazioni situate nello stesso Stato membro.

Questo aspetto sottolinea ulteriormente quanto sia importante raccordare in modo preciso l'apertura proposta sulla base del libero accesso e la sfera di operatività del regolamento n. 1191/69.

2.4. La soluzione adottata

Le esigenze differiscono secondo i segmenti di mercato (regionale transfrontaliero, internazionale a lunga percorrenza, alta velocità) e secondo la natura più o meno redditizia del servizio considerato. Di conseguenza, si è adottato un approccio flessibile che permette allo stesso tempo la concorrenza sulla base del libero accesso e l'attribuzione di contratti di servizio pubblico che possono includere diritti esclusivi per alcuni servizi.

Si propone pertanto come principio generale l'apertura alla concorrenza sulla base del libero accesso, con la possibilità tuttavia per gli Stati membri di limitare questo accesso se essi concludono un contratto di servizio pubblico per un determinato servizio, nel rispetto rigoroso delle disposizioni del regolamento n. 1191/69 o del regolamento che lo sostituirà, e se l'equilibrio economico di questo servizio pubblico è minacciato.

In pratica saranno possibili tre casi:

- due Stati membri (o due collettività locali transfrontaliere) definiscono e attribuiscono insieme un contratto di servizio pubblico per un servizio di trasporto internazionale, conformemente al regolamento n. 1191/69, e includono nel contratto diritti esclusivi per il servizio in questione;
- due Stati membri (o due collettività locali transfrontaliere) definiscono e attribuiscono insieme un contratto di servizio pubblico per un servizio di trasporto internazionale, conformemente al regolamento n. 1191/69, senza diritti esclusivi o con diritti esclusivi parziali;
- il servizio è considerato aperto alla concorrenza sulla base del libero accesso.

In tutti i casi, è possibile che il servizio di trasporto internazionale si svolga su una linea dove alcuni treni sono operati sulla base di un contratto di servizio pubblico a livello nazionale. Ad esempio, sulla futura linea ad alta velocità che collegherà Madrid a Perpignan, sarebbe possibile stabilire un contratto di servizio pubblico tra Madrid e Barcellona, comprendente diritti esclusivi. In virtù di questi diritti esclusivi, nessun altro operatore potrebbe organizzare un servizio nazionale limitato alla tratta Madrid – Barcellona. In compenso, questi diritti esclusivi non potrebbero impedire a un operatore internazionale che opera un treno tra Perpignan e Madrid di far salire o scendere passeggeri a Barcellona, tranne se si dimostra che ciò potrebbe influire sull'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in questione.

Occorre tuttavia sottolineare che i mercati serviti dai treni internazionali, da un lato, e dai treni oggetto di un contratto di servizio pubblico a livello nazionale, dall'altro, non sono gli stessi. Infatti, i treni operati sulla base di un contratto di servizio pubblico sono generalmente treni regionali, che effettuano fermate frequenti, al servizio di passeggeri che percorrono brevi o medie distanze. Invece, i treni internazionali effettuano generalmente meno fermate intermedie e accolgono una clientela che percorre distanze maggiori.

La soluzione proposta per l'apertura del mercato è equilibrata poiché permette alle autorità nazionali o locali che lo desiderano di attribuire insieme contratti di servizio pubblico, pur consentendo lo sviluppo di nuove iniziative e preservando la possibilità del cabotaggio affinché possano svilupparsi servizi di trasporto internazionale in condizioni economiche realistiche.

Nella misura in cui i diritti di accesso saranno aperti per effettuare servizi internazionali, l'obbligo attualmente in vigore di formare un'associazione internazionale non sarà più giustificato alla data di apertura di detti diritti. Come è stato indicato nella decisione della Commissione GVG/FS⁹, l'obbligo di formare un'associazione internazionale può costituire un serio ostacolo all'ingresso sul mercato. Per questo motivo, si propone di sopprimere tutti i riferimenti al concetto di associazione internazionale a decorrere dal 1° gennaio 2010.

3. IMPATTO DELLA PROPOSTA SUI SERVIZI DI TRASPORTO INTERNAZIONALE DI PASSEGGERI

La quota del trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia, stimata attraverso le vendite di biglietti internazionali, rappresenta circa il 10% del fatturato viaggiatori delle imprese ferroviarie¹⁰ (2,4 miliardi di euro). Si tratta di itinerari internazionali in cui ogni viaggiatore attraversa almeno una frontiera.

Alcuni tipi di treni internazionali sono oggi in declino. In particolare, i treni notturni, nonostante prezzi generalmente elevati, non riescono nella forma attuale ad essere redditizi. Per limitare le perdite, di recente le imprese ferroviarie ne hanno soppresso diversi (ad esempio i collegamenti Bruxelles-Milano e Vienna-Amsterdam).

La quota di mercato del traffico internazionale che include il cabotaggio, cioè passeggeri che effettuano percorsi nazionali a bordo di treni internazionali, potrebbe essere stimata al massimo al 20% circa del mercato, supponendo che sui treni internazionali un viaggiatore su due effettui un tragitto strettamente nazionale.

⁹ Caso COMP/37.685.

¹⁰ Negli Stati più piccoli la quota è molto più elevata: 70% per il Lussemburgo, 33% per il Belgio, 17% per l'Austria. Cfr. la tabella in allegato.

Quanto al tipo di treni in questione, si tratterebbe principalmente di:

- treni internazionali ad alta velocità;
- treni notturni internazionali e treni con auto al seguito, che oggi sono in crisi ma che nuove iniziative potrebbero rilanciare grazie alla liberalizzazione del mercato;
- treni internazionali periodici e stagionali per i quali potrebbero svilupparsi nuove iniziative commerciali.

Il raddoppio della rete ad alta velocità (dai 2 600 km di oggi ai 6 000 km nel 2010) e la sua interconnessione entro il 2010 nonché il progresso dell'interoperabilità dovrebbero aprire al modo ferroviario nuovi mercati molto importanti, offrendo opportunità per nuove iniziative commerciali.

La concorrenza molto forte esercitata dalle compagnie aeree a basso costo sulle relazioni tra le grandi città europee costituisce una seria minaccia per i collegamenti ferroviari internazionali. In questo contesto, l'apertura alla concorrenza deve permettere al modo di trasporto ferroviario di sviluppare nuove iniziative e ridurre i costi per prestare servizi internazionali competitivi entro il 2010.

4. COMMENTO PER ARTICOLO

Articolo 1

Questo articolo introduce la definizione di "servizio di trasporto internazionale di passeggeri".

L'articolo stabilisce il principio dell'apertura dei diritti di accesso entro il 1° gennaio 2010 per la realizzazione di servizi di trasporto internazionale di passeggeri, compreso il cabotaggio.

Di conseguenza, questo articolo sopprime dal 1° gennaio 2010 i riferimenti all'obbligo di formare un'«associazione internazionale» per beneficiare dei diritti di accesso all'infrastruttura.

L'articolo precisa che i diritti di accesso possono essere limitati per le relazioni che sono oggetto di un contratto di servizio pubblico ai sensi del regolamento n. 1191/69 e indica che questa limitazione è tuttavia possibile soltanto se si dimostra che è necessaria per mantenere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

Articolo 2

Prevede una relazione da parte della Commissione sull'applicazione delle disposizioni precedenti entro il 31 dicembre 2012.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

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 Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁵, intendeva facilitare l'adeguamento delle ferrovie comunitarie alle esigenze del mercato unico e aumentarne l'efficienza.
- (2) Nel Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"⁶ 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.
- (3) Nell'ottobre 2003 il Parlamento europeo ha votato un emendamento in cui chiede l'apertura alla concorrenza di tutti i servizi ferroviari di trasporto passeggeri, nazionali e internazionali, al 1° gennaio 2008. In tale occasione la Commissione ha indicato che intendeva presentare una proposta specifica adeguatamente raccordata alla legislazione in vigore in materia di contratti di servizio pubblico e proporre allo stesso tempo una serie di misure per tutelare i diritti dei passeggeri internazionali.
- (4) La situazione attuale dei servizi ferroviari internazionali presenta realtà diverse. Da un lato, i servizi a lunga percorrenza (treni notturni) registrano difficoltà e molti sono stati recentemente soppressi dalle imprese ferroviarie per limitare le perdite finanziarie;

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

³ GU C del , pag. .

⁴ GU C del , pag. .

⁵ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25, direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).

⁶ COM(2001) 370 del 12.9.2001.

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 facendo intervenire la concorrenza tra le imprese ferroviarie.

- (5) 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 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, la direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie⁷ e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza⁸, nonché la direttiva 2004/./CE⁹ relativa alla sicurezza ferroviaria. Alla data proposta per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri è necessario che questo quadro istituzionale sia pienamente applicato attraverso una prassi consolidata. Per questo motivo si propone di fissare il 2010 come obiettivo.
- (6) I collegamenti ferroviari senza fermate intermedie sono poco numerosi. Per le tratte che comportano fermate intermedie, è indispensabile autorizzare i nuovi operatori a far salire e scendere passeggeri lungo il percorso per garantire una soglia di redditività realistica per queste operazioni e non mettere i potenziali concorrenti in una situazione sfavorevole rispetto ai treni attualmente circolanti, che possono far salire o scendere passeggeri lungo il percorso.
- (7) 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 navigabile¹⁰, prevede la possibilità per gli Stati membri e le collettività 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 del regolamento qui proposto e il principio dell'apertura alla concorrenza per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Il 21 febbraio 2002 la Commissione ha presentato una proposta modificata¹¹ di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna, con l'obiettivo di sostituire il regolamento n.

⁷ GU L 175 del 15.3.2001, pag. 26.

⁸ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

⁹ GU L...

¹⁰ 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).

¹¹ COM 2002(107) del 21.2.2002, GU C 151E del 25.6.2002, pagg. 146-183.

1191/69. La presente proposta intende introdurre un sistema di concorrenza regolamentato per l'attribuzione di contratti di servizio pubblico.

- (8) L'applicazione della presente direttiva sarà 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.
- (9) Gli obiettivi dell'azione prevista, cioè lo sviluppo delle ferrovie comunitarie, non possono essere sufficientemente realizzati negli Stati membri, 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. Pertanto, vista la necessità di un'azione sopranazionale coordinata e considerando che gli obiettivi possono essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure in questo settore, in virtù del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità enunciato in detto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di questi obiettivi.
- (10) Occorre quindi modificare la direttiva 91/440/CEE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

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

- 1) all'articolo 3, il quarto trattino è soppresso;
- 2) all'articolo 3, dopo il quinto trattino, è inserito il trattino seguente:
"- servizio di trasporto internazionale di passeggeri: servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito a un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni che lo costituiscono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera,".
- 3) all'articolo 5, paragrafo 3, il primo trattino è soppresso.
- 4) all'articolo 8, primo paragrafo, i termini «e alle associazioni internazionali» sono soppressi.
- 5) all'articolo 10, il paragrafo 1 è soppresso.
- 6) le disposizioni di cui ai precedenti punti 1), 3), 4) e 5) si applicano dal 1° gennaio 2010.
- 7) all'articolo 10, sono aggiunti i paragrafi 3 bis, 3 ter e 3 quater seguenti:
“3 bis Alle imprese ferroviarie che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 2 è accordato, 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. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra due stazioni situate lungo l'itinerario internazionale, ivi compreso tra due stazioni situate nel medesimo Stato membro.

3 ter Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui al paragrafo 3bis sulle relazioni origine-destinazione che sono oggetto di un contratto di servizio pubblico conforme alla legislazione comunitaria in vigore. Tale limitazione può restringere il diritto di far salire e scendere passeggeri tra due stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, anche tra due stazioni situate nel medesimo Stato membro, esclusivamente nel caso in cui ciò risulta strettamente necessario per il mantenimento dell'equilibrio economico del servizio definito in un contratto di servizio pubblico e previo parere favorevole dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE¹².

3 quater Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le decisioni di cui al paragrafo 3 ter siano sottoposte a un controllo giurisdizionale".

8) all'articolo 14, è aggiunto il comma seguente:

“Al più tardi il 31 dicembre 2012, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni e al Consiglio una relazione riguardante l'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 10, paragrafi 3 bis e 3 ter.”

Articolo 2

1. Gli Stati membri attuano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il (...) ¹³. Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo di dette disposizioni nonché una tabella di corrispondenza tra dette disposizioni e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano dette disposizioni, esse devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere corredate di tale riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di questo riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto nazionale che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

¹² GU L75 del 15.3.2001, pag. 29.

¹³ 18 mesi dopo l'adozione della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo
Il Presidente*

*Per il Consiglio
Il Presidente*