

**DECISIONE DELEGATA (UE) 2017/2075 DELLA COMMISSIONE****del 4 settembre 2017****che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Le procedure di assegnazione della capacità dovrebbero essere rese trasparenti, tenendo conto nel contempo dell'efficienza del processo di assegnazione nonché delle preoccupazioni di ordine operativo espresse da tutti i soggetti interessati dall'uso e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.
- (2) Coloro che richiedono l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura dovrebbero poter presentare richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio annuale tra il termine fissato per le richieste riguardanti il progetto di orario di servizio e il cambio dell'orario di servizio.
- (3) Una volta assegnate le tracce ferroviarie, i diritti contrattuali del richiedente dovrebbero includere il diritto di respingere o approvare eventuali richieste di riprogrammazione del gestore dell'infrastruttura.
- (4) Le restrizioni di capacità temporanee sono necessarie per mantenere l'infrastruttura e le sue attrezzature in buone condizioni e per consentire uno sviluppo dell'infrastruttura coerente con le esigenze del mercato.
- (5) I richiedenti dovrebbero ricevere informazioni tempestive in merito alle successive restrizioni di capacità in modo da adattare le loro esigenze operative e di trasporto alle restrizioni della capacità dell'infrastruttura. Se le informazioni sulle successive restrizioni di capacità fossero già pubblicate all'inizio del periodo in cui si presentano le richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio annuale, la necessità di riprogrammare tracce ferroviarie già assegnate dovrebbe essere minore.
- (6) Al momento di scegliere tra diverse alternative di restrizioni di capacità, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero tenere in considerazione i propri costi, ma anche i vincoli commerciali e operativi dei richiedenti interessati e i rischi derivanti dal passaggio a modi di trasporto meno rispettosi dell'ambiente.
- (7) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero elaborare, pubblicare e applicare criteri trasparenti per quanto riguarda la deviazione di treni e l'assegnazione di una capacità limitata a diversi tipi di traffico. Essi dovrebbero poter operare congiuntamente o individualmente per le loro restrizioni di capacità.
- (8) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero adattare i prospetti informativi della rete e le procedure di definizione degli orari al fine di garantire la tempestiva conformità alle nuove restrizioni di capacità come introdotte dalla presente decisione.
- (9) Per quanto riguarda le operazioni ferroviarie su più reti, i gestori dell'infrastruttura interessati dovrebbero coordinarsi al fine di ridurre al minimo l'impatto sul traffico delle restrizioni di capacità e di sincronizzare i lavori su un dato percorso o di evitare di limitare la capacità su un percorso alternativo.
- (10) Per motivi di chiarezza giuridica e tenendo conto del numero di modifiche che occorre apportare all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, tale allegato dovrebbe essere interamente sostituito. Inoltre, al fine di semplificare il quadro normativo, la decisione delegata è lo strumento giuridico adeguato, poiché impone regole chiare e dettagliate che non richiedono il recepimento da parte degli Stati membri, garantendo così una rapida attuazione in tutta l'Unione.

<sup>(1)</sup> GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32.

