

## 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 sicurezza

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<sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>(3)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>(4)</sup>, alla luce del progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 22 novembre 2000,

considerando quanto segue:

- (1) Una maggiore integrazione del settore ferroviario della Comunità è un elemento essenziale del completamento del mercato interno e nell'ottica di una mobilità sostenibile.
- (2) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>(5)</sup>, stabilisce nel trasporto ferroviario internazionale alcuni diritti di accesso per le imprese ferroviarie e le loro associazioni internazionali; in forza di tali diritti l'infrastruttura ferroviaria può essere utilizzata da più utenti.
- (3) La direttiva 95/19/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura<sup>(6)</sup>, ha definito un quadro generale per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

<sup>(1)</sup> GU C 321 del 20.10.1998, pag. 10 e GU C 116 E del 26.4.2000, pag. 40.

<sup>(2)</sup> GU C 209 del 22.7.1999, pag. 22.

<sup>(3)</sup> GU C 57 del 29.2.2000, pag. 40.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 10 marzo 1999 (GU C 175 del 21.6.1999, pag. 120), confermato il 27 ottobre 1999 (GU C 154 del 5.6.2000, pag. 22), posizione comune del Consiglio del 28 marzo 2000 (GU C 178 del 27.6.2000, pag. 28) e decisione del Parlamento europeo del 5 luglio 2000 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo del 1º febbraio 2001 e decisione del Consiglio del 20 dicembre 2000.

<sup>(5)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

<sup>(6)</sup> GU L 143 del 27.6.1995, pag. 75.

(4) Tali direttive non hanno impedito di variare notevolmente la struttura e il livello dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la forma e la durata delle procedure di assegnazione della capacità.

(5) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria per tutte le imprese, le informazioni necessarie per l'uso dei diritti di accesso devono essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete.

(6) Opportuni sistemi di assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e operatori concorrenziali consentiranno di realizzare un migliore equilibrio tra i modi di trasporto.

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

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

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

(10) Il rilancio delle ferrovie europee, grazie ad un maggiore accesso per il trasporto internazionale di merci alla Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci richiede una concorrenza leale intermodale tra strada e rotaia, tenendo opportunamente conto dei diversi effetti esterni. Opportuni sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria abbinati ad opportuni sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo di altre infrastrutture di trasporto e operatori concorrenziali consentiranno di realizzare un equilibrio ottimale tra diversi modi di trasporto.

(11) I sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico in maniera equa e non discriminatoria.