

- (9) In mancanza di norme comuni per l'imputazione dei costi di infrastruttura, gli Stati membri dovrebbero, previa consultazione del gestore dell'infrastruttura, definire le regole che disciplinano il pagamento dei canoni dovuti dalle imprese di trasporto ferroviario per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Tali modalità non dovrebbero effettuare discriminazioni tra imprese ferroviarie.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero garantire che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie pubbliche esistenti di proprietà o controllate godano di una sana struttura finanziaria, tenendo in debito conto la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato. Resta impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.
- (11) Si dovrebbe dare ai richiedenti la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale per quanto riguarda l'uso, la disponibilità e lo sviluppo dell'infrastruttura. Ciò non dovrebbe necessariamente implicare la divulgazione integrale del piano commerciale elaborato dal gestore dell'infrastruttura.
- (12) Poiché le linee secondarie e i raccordi privati, quali quelli situati impianti industriali privati, non fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria definita dalla presente direttiva, i gestori di tali infrastrutture non dovrebbero essere soggetti agli obblighi imposti ai gestori dell'infrastruttura ai sensi della presente direttiva. Dovrebbe essere tuttavia garantito l'accesso su base non discriminatoria alle linee secondarie e ai raccordi, a prescindere da chi ne sia proprietario, laddove essi sono necessari per l'accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto e laddove servono o potrebbero servire più di un cliente finale.
- (13) Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di coprire i costi dell'infrastruttura con mezzi diversi dai contributi statali diretti, quali partenariato tra settore pubblico e privato e finanziamenti provenienti dal settore privato.
- (14) Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe conseguire un equilibrio del conto profitti e perdite in un periodo ragionevole che, una volta fissato, può essere superato in circostanze eccezionali, quale un deterioramento grave e improvviso della situazione economica in uno Stato membro che incida in maniera sostanziale sul livello di traffico sulla sua infrastruttura o sul livello di contributi pubblici disponibili. In ottemperanza alle norme contabili internazionali, l'importo dei prestiti per finanziare progetti infrastrutturali non figura nel conto profitti e perdite.
- (15) Ai fini di un trasporto merci efficiente, soprattutto quello transfrontaliero, bisogna intervenire per aprire il mercato.
- (16) Per garantire in tutta l'Unione un'applicazione uniforme e non discriminatoria dei diritti d'accesso all'infrastruttura ferroviaria è opportuno introdurre una licenza per le imprese ferroviarie.
- (17) Per le tratte che comportano fermate intermedie, i nuovi operatori di mercato dovrebbero essere autorizzati a far salire e scendere passeggeri lungo il percorso per garantire che questi servizi siano economicamente validi e per non mettere i potenziali concorrenti in una situazione sfavorevole rispetto agli operatori presenti sul mercato.
- (18) L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale. Lo scopo principale dei nuovi servizi dovrebbe essere trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali. Per valutare 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. La valutazione dello scopo principale del servizio dovrebbe essere effettuata, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione.
- (19) 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 ⁽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.
- (20) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri può ripercuotersi sull'organizzazione e sul 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, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base a un'analisi economica oggettiva.
- (21) Per valutare se l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico sia stato compromesso, si potrebbero applicare criteri prestabiliti quali l'effetto sulla redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto incluse le conseguenti 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. In conformità a questa valutazione e alla decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso al servizio di trasporto internazionale di

⁽¹⁾ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

