

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/10 DELLA COMMISSIONE**del 6 gennaio 2015****relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014****(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 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 41, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 41, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE prevede che i gestori dell'infrastruttura possano stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le loro legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura.
- (2) Tali condizioni devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie. Esse riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto e l'idoneità del richiedente a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.
- (3) Le garanzie finanziarie possono assumere la forma di pagamenti anticipati o di garanzie fornite da istituzioni finanziarie.
- (4) L'adeguatezza delle condizioni di cui all'articolo 41, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE deve tenere conto del fatto che l'infrastruttura di modi di trasporto concorrenti, come il trasporto stradale, aereo, marittimo e fluviale, è spesso esonerata dai diritti d'utenza e quindi anche priva delle relative garanzie finanziarie. Al fine di garantire un'equa concorrenza tra i modi di trasporto, le garanzie finanziarie devono essere limitate allo stretto necessario in termini di livello e durata.
- (5) Le garanzie finanziarie sono opportune solo se sono necessarie al fine di assicurare il gestore dell'infrastruttura in merito alle entrate future e all'utilizzo dell'infrastruttura. Considerando che i gestori dell'infrastruttura sono in grado di fare affidamento sui controlli e la sorveglianza dell'idoneità finanziaria delle imprese ferroviarie nell'ambito della procedura di autorizzazione in conformità al capo III della direttiva 2012/34/UE, in particolare l'articolo 20, la necessità di garanzie finanziarie è ulteriormente ridotta.
- (6) Alle suddette garanzie si applica il principio di non discriminazione, pertanto non deve esserci alcuna differenza tra le condizioni di garanzia richieste al settore pubblico e privato.
- (7) Le garanzie devono essere commisurate al livello di rischio rappresentato dal richiedente per il gestore dell'infrastruttura nelle diverse fasi dell'assegnazione della capacità. In genere il rischio è considerato basso finché la capacità può essere riassegnata ad altre imprese ferroviarie.
- (8) Una garanzia richiesta in relazione alla preparazione delle offerte conformi può essere ritenuta congrua, trasparente e non discriminatoria solo se il gestore dell'infrastruttura stabilisce regole chiare e trasparenti per preparare una richiesta di capacità, nel prospetto informativo della rete e offre ai richiedenti gli strumenti di assistenza necessari. Dato che non è possibile determinare oggettivamente la capacità di elaborare offerte conformi prima della procedura di presentazione, un'eventuale mancanza di capacità può essere determinata solo dopo tale procedura, sulla base di una ripetuta incapacità di presentare tali offerte o di fornire le informazioni necessarie al gestore dell'infrastruttura. Il richiedente dovrebbe essere responsabile della suddetta incapacità, che comporta una sanzione consistente nell'esclusione del richiedente dalla richiesta di una traccia ferroviaria specifica.

⁽¹⁾ GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32.

