

# REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/545 DELLA COMMISSIONE

del 7 aprile 2016

sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

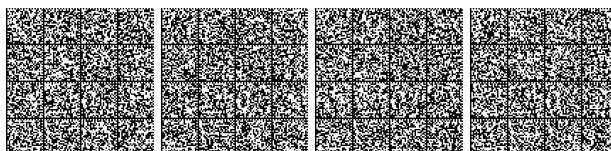
vista la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 42, paragrafo 8,

considerando quanto segue:

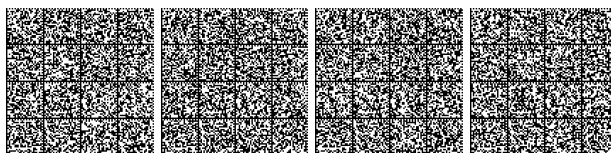
- (1) Al momento di stipulare accordi quadro, i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a utilizzare in maniera ottimale la capacità di infrastruttura disponibile. Al tempo stesso, al fine di investire nei servizi, i richiedenti di capacità quadro possono aver bisogno di una maggiore certezza del diritto per quanto riguarda la capacità di infrastruttura disponibile per più di un periodo di programmazione.
- (2) I gestori dell'infrastruttura devono riservare capacità per la procedura di programmazione annuale per organizzare tracce ferroviarie prestabilite a norma dell'articolo 14, paragrafi 3 e 5, del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>. Essi potrebbero anche dover fornire capacità di riserva per richieste ad hoc conformemente all'articolo 48, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE. Inoltre, gli accordi quadro non dovrebbero precludere la programmazione annuale, in conformità all'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE. Pertanto, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero almeno programmare tali capacità di riserva e prendere in considerazione tali limitazioni prima di assegnare una parte della capacità residua attraverso accordi quadro.
- (3) I potenziali richiedenti hanno bisogno di trasparenza riguardo all'assegnazione della capacità quadro e alla restante capacità indicativa su una data linea. Al fine di evitare oneri amministrativi legati agli accordi quadro, i potenziali richiedenti dovrebbero ottenere una prima indicazione della probabilità che le loro richieste siano approvate. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero pertanto pubblicare la dichiarazione della capacità quadro nei loro prospetti informativi della rete. La dichiarazione della capacità quadro dovrebbe specificare, se del caso, se gli accordi quadro siano validi per il trasporto di merci o di passeggeri, oppure di entrambi.
- (4) I gestori dell'infrastruttura e i richiedenti dovrebbero poter godere di una certa flessibilità per quanto riguarda il momento di inoltrare le richieste di capacità quadro. Al tempo stesso, i criteri per assicurare un utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura disponibile sono più efficaci quando sono applicati contemporaneamente al maggior numero possibile di richieste. Pertanto, prima di stipulare un accordo quadro, i gestori dell'infrastruttura che non applicano una scadenza fissa annuale o pluriennale dovrebbero consultare i richiedenti che potrebbero essere interessati agli accordi quadro.

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

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GUL 276 del 20.10.2010, pag. 22).



- (5) I richiedenti devono essere consapevoli del fatto che i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a utilizzare in maniera ottimale la capacità di infrastruttura disponibile, sia sulle loro reti individuali sia congiuntamente in tutto lo spazio ferroviario europeo unico. Tale obbligo dovrebbe applicarsi per tutta la durata di un accordo quadro, e anche alle tracce ferroviarie assegnate sulla scorta di accordi quadro. Di conseguenza, quando decidono di stipulare un nuovo accordo quadro, entrambe le parti di tale accordo dovrebbero aver già preso in considerazione i criteri stabiliti nel presente regolamento per garantire l'utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura disponibile.
- (6) Gli accordi quadro non dovrebbero specificare una particolare traccia ferroviaria ma indicare una fascia oraria che garantisca sufficiente flessibilità fino alla programmazione annuale delle tracce ferroviarie. Allo stesso tempo, i servizi ferroviari possono avere esigenze diverse quanto alla precisione, in termini di tempistica di effettuazione, che dovrebbero riflettersi in fasce orarie di durata diversa.
- (7) L'introduzione di nuovi servizi di trasporto ferroviario richiede preventivamente autorizzazioni tecniche e di sicurezza o procedure di approvvigionamento di materiale rotabile, o entrambi, che possono richiedere un certo numero di anni. Gli investitori hanno bisogno di certezza riguardo alla capacità disponibile prima di decidere in merito a tali investimenti. Ciò giustifica la concessione ai richiedenti di un certo lasso di tempo tra la stipula dell'accordo quadro e l'avvio dei servizi nell'ambito di tale accordo, tempo durante il quale essi possono, tra l'altro, raccogliere le autorizzazioni e i certificati necessari e acquistare il materiale rotabile. I richiedenti che dimostrano di avere bisogno di questo tempo prima di poter iniziare le attività non dovrebbero essere penalizzati con la riduzione della durata dei loro accordi quadro.
- (8) La fissazione di criteri per la stipula degli accordi quadro dovrebbe consentire al gestore dell'infrastruttura di offrire sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile al fine del suo utilizzo efficace in conformità all'articolo 26 della direttiva 2012/34/UE.
- (9) Gli accordi quadro dovrebbero consentire un efficace coordinamento delle richieste confliggenti e soddisfare quindi determinati criteri per quanto riguarda l'assegnazione della capacità disponibile ad altri richiedenti, la modifica e la rinuncia di capacità quadro.
- (10) Il coordinamento e le consultazioni con i richiedenti che sono già titolari di un accordo quadro possono creare un onere per i gestori dell'infrastruttura e per i richiedenti stessi. Tale onere potrebbe essere sproporzionato su linee e momenti della giornata in cui l'utilizzo della capacità in virtù degli accordi quadro è comunemente sensibilmente inferiore al massimo. Di conseguenza, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero in tali casi avere la possibilità di derogare alle procedure o ai criteri stabiliti nel presente regolamento. Al tempo stesso, se il calcolo di detto massimo o l'attuazione delle soglie risultassero difficili o arbitrari, gli Stati membri potrebbero chiedere ai gestori dell'infrastruttura di non avvalersi di tale deroga. In quest'ultimo caso, per tentare di ridurre gli oneri amministrativi l'organismo di regolamentazione dovrebbe approvare tutti gli accordi quadro prima che vengano stipulati.
- (11) Possono sorgere conflitti tra le richieste di nuovi accordi quadro e gli accordi quadro esistenti, o tra tracce ferroviarie richieste in virtù di un accordo quadro e tracce ferroviarie richieste al di fuori di un accordo quadro nell'ambito della procedura di programmazione annuale. In casi del genere il gestore dell'infrastruttura dovrebbe fungere da coordinatore tra le parti invitandole a modificare le rispettive richieste al fine di conciliare i diversi interessi. La riconciliazione può includere una modifica delle fasce orarie allocate o modifiche dell'itinerario. L'articolo 46 della direttiva 2012/34/UE stabilisce una procedura per risolvere richieste confliggenti di tracce ferroviarie e dovrebbe fungere da modello anche per gli accordi quadro.
- (12) Ove i criteri di priorità secondo il calendario fissato e pubblicato in conformità all'articolo 47, paragrafi da 3 a 6, della direttiva 2012/34/UE, prevalgano sulla presentazione o meno, nel quadro della procedura di programmazione annuale, di una richiesta nell'ambito di un accordo quadro, il gestore dell'infrastruttura non dovrebbe essere costretto ad applicare i criteri stabiliti per gli accordi quadro, ma dovrebbe applicare piuttosto i criteri di priorità fissati per la procedura di programmazione annuale.
- (13) È importante lasciare al gestore dell'infrastruttura la massima flessibilità in materia di assegnazione della capacità di infrastruttura, ma tale flessibilità dovrebbe essere compatibile con il soddisfacimento delle ragionevoli esigenze dei richiedenti. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero tener conto di criteri trasparenti prima di stipulare nuovi accordi quadro.
- (14) I richiedenti dovrebbero chiedere soltanto la capacità quadro di cui hanno veramente bisogno. Se la totalità o una parte della capacità quadro richiesta non è utilizzata nell'arco di un determinato periodo di tempo, l'accordo quadro dovrebbe essere rivisto affinché il richiedente rinunci alla capacità non utilizzata (principio «use it or lose it»), a meno che non sia in grado di dimostrare che il mancato utilizzo è dovuto a motivi indipendenti dalla sua volontà.



- (15) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero sviluppare la mutua cooperazione in modo tale che gli accordi quadro per i servizi che utilizzano più di una rete siano coerenti e portino a servizi ferroviari della qualità che i richiedenti possono ragionevolmente aspettarsi. Tale coerenza è necessaria dal momento di stipulare accordi quadro fino al momento in cui vengono assegnate le tracce ferroviarie.
- (16) La fissazione di penali ragionevoli potrebbe incentivare i richiedenti a presentare richieste realistiche per gli accordi quadro e a comunicare eventuali variazioni della capacità necessaria nell'ambito di un accordo quadro non appena ne vengano a conoscenza.
- (17) Le penali in caso di modifica o risoluzione degli accordi quadro, previo accordo fra le parti, dovrebbero essere non discriminatorie. Il loro livello dovrebbe essere adeguato al raggiungimento degli obiettivi prefissati, dovrebbero essere effettivamente versate e, se necessario, il loro pagamento dovrebbe essere forzoso. Per mantenere l'effetto incentivante ed evitare discriminazioni, l'accordo quadro non dovrebbe consentire al gestore dell'infrastruttura di rinunciare al pagamento della penale quando il richiedente stipula un altro accordo quadro.
- (18) Gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la possibilità di non applicare, per un periodo di tempo limitato, talune disposizioni del presente regolamento agli accordi quadro stipulati il 15 marzo 2003 o dopo tale data, vale a dire la data fissata per il recepimento della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup> oppure, nel caso degli Stati membri che hanno aderito all'Unione europea dopo tale data, la data della loro adesione all'Unione europea. Tuttavia, poiché l'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2001/14/CE dispone che gli accordi quadro devono poter essere modificati o limitati per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, tali disposizioni del presente regolamento dovrebbero applicarsi alle modifiche dei summenzionati accordi quadro, laddove dette modifiche siano sostanziali e concordate dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.
- (19) La Commissione può rivedere il presente regolamento alla luce dell'esperienza acquisita nel corso della sua applicazione o dell'applicazione del regolamento (UE) n. 913/2010 relativo ai corridoi ferroviari merci europei.
- (20) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 62, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Oggetto

Il presente regolamento stabilisce la procedura e i criteri da seguire per la stipula di accordi quadro.

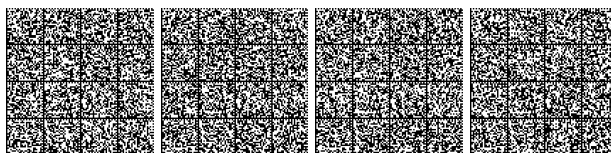
#### Articolo 2

##### Definizioni

Ai fini del presente regolamento e oltre alle definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE, si intende per:

- (1) «capacità quadro»: la capacità di infrastruttura assegnata nell'ambito di un accordo quadro;
- (2) «dichiarazione della capacità quadro»: il quadro generale relativo sia alla capacità quadro assegnata sulle linee di una data rete sia alla indicazione del volume e della natura della capacità disponibile su tali linee; essa può includere una guida grafica al fine di informare i potenziali richiedenti di accordi quadro;

<sup>(1)</sup> 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 (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).



- (3) «fascia oraria»: il periodo di tempo specificato in un accordo quadro entro il quale una o più tracce ferroviarie devono essere assegnate nell'ambito della procedura di programmazione;
- (4) «periodo di controllo»: un periodo di tempo massimo di due ore, definito dal gestore dell'infrastruttura, per confrontare la capacità quadro assegnata e le restanti capacità inutilizzate al fine di informare i potenziali richiedenti di accordi quadro della capacità quadro indicativa assegnata e della capacità disponibile.

### Articolo 3

#### Dichiarazione della capacità quadro

1. Il gestore dell'infrastruttura elabora una dichiarazione della capacità quadro indicante, per ogni sezione di linea e periodo di controllo e, se del caso per tipo di servizio, le seguenti informazioni:
  - a) la capacità quadro già assegnata e il numero delle tracce ferroviarie;
  - b) la capacità indicativamente ancora disponibile per la stipula di accordi quadro sull'infrastruttura per cui sono già stati stipulati accordi quadro;
  - c) la capacità massima disponibile per gli accordi quadro per ogni sezione di linea, laddove possibile.
2. La dichiarazione della capacità quadro rispetta la riservatezza commerciale.
3. Conformemente all'articolo 42, paragrafo 7, della direttiva 2012/34/UE, il gestore dell'infrastruttura deve includere nel prospetto informativo della rete o una dichiarazione della capacità quadro oppure un link a un sito web pubblico in cui sia resa disponibile la dichiarazione della capacità quadro, oppure, come minimo, gli aspetti generali di ogni accordo quadro stipulato. Alla dichiarazione della capacità quadro si applica l'articolo 27, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda il contributo da versare e le lingue del prospetto informativo della rete.
4. Il gestore dell'infrastruttura aggiorna la dichiarazione della capacità quadro entro tre mesi dalla stipula di un accordo quadro, da una modifica sostanziale ad esso o dalla sua risoluzione, e rende disponibili tali informazioni in un modo che ne rispetti la riservatezza commerciale.

### Articolo 4

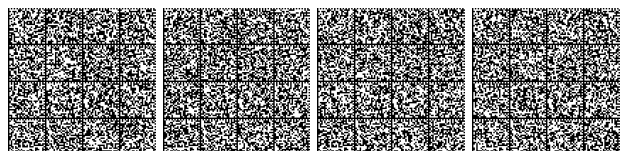
#### Allineamento dei prospetti informativi della rete

I gestori dell'infrastruttura uniformano i propri prospetti informativi della rete alle disposizioni del presente regolamento e pubblicano la dichiarazione della capacità quadro alla data del primo cambio orario successivo alla pubblicazione del regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

### Articolo 5

#### Assegnazione della capacità quadro

1. Il gestore dell'infrastruttura può invitare potenziali richiedenti a presentare richieste di accordi quadro con scadenza annuale o pluriennale. Una volta che il termine è scaduto, esso processa le richieste presentate senza indugio. Se il gestore dell'infrastruttura invita a fare richiesta di accordi quadro con scadenza pluriennale, esso pubblica le scadenze annuali entro le quali trattare, senza indugio, le richieste ricevute dopo la scadenza pluriennale.



2. Se il gestore dell'infrastruttura non impone una scadenza annuale o pluriennale e riceve una richiesta di stipula o modifica di un accordo quadro, esso adotta misure ragionevoli per informare gli altri potenziali richiedenti circa la propria intenzione di stipulare un accordo quadro e concede loro un periodo di tempo da uno a quattro mesi per rispondere. Il gestore dell'infrastruttura può decidere di non informare gli altri potenziali richiedenti se riceve una richiesta di modifica marginale di un accordo quadro che non ha effetto su altri accordi quadro.

Il gestore dell'infrastruttura si pronuncia senza indugio sulle richieste di accordi quadro.

3. Se per la stessa capacità sono presentate due o più nuove richieste di accordo quadro, il gestore dell'infrastruttura le esamina e decide su di esse contemporaneamente.

4. Se un accordo quadro che deve essere stipulato o modificato sostanzialmente riguarda linee ferroviarie di un corridoio ferroviario merci, e se il comitato di gestione aveva chiesto di esserne informato, il gestore dell'infrastruttura informa il comitato di gestione del o dei corridoi merci interessati, di cui all'articolo 13 del regolamento (UE) n. 913/2010. Il gestore dell'infrastruttura fornisce queste informazioni almeno un mese prima di stipulare o modificare sostanzialmente l'accordo quadro.

5. Nonostante una decisione di stipula di accordi quadro, il gestore dell'infrastruttura può decidere su base non discriminatoria e, se del caso con l'approvazione preventiva dell'organismo di regolamentazione, di non offrire accordi quadro su tutte le linee che sono state dichiarate saturate conformemente all'articolo 47, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. Il gestore dell'infrastruttura indica, nella dichiarazione della capacità quadro, le linee sulle quali non offre accordi quadro prima di invitare i richiedenti a presentare richieste di accordi quadro per altre linee a norma del paragrafo 1. L'approvazione dell'organismo di regolamentazione, se del caso, è valida per un periodo massimo di due anni e non è automaticamente rinnovabile.

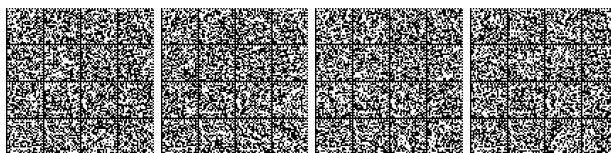
6. Il gestore dell'infrastruttura motiva la propria decisione di rifiutare, di stipulare o di modificare un accordo quadro. I motivi sono comunicati per iscritto al richiedente la stipula o la modifica.

#### Articolo 6

#### Stipula di accordi quadro

1. Prima di stipulare un nuovo accordo quadro o di prorogare o aumentare sensibilmente la capacità quadro di un accordo quadro esistente, il gestore dell'infrastruttura tiene conto, tra l'altro, dei seguenti elementi:

- a) la garanzia dell'utilizzo ottimale della capacità di infrastruttura disponibile, compreso l'uso di altre reti, tenendo conto delle limitazioni di capacità programmate;
- b) le legittime esigenze commerciali del richiedente che abbia dimostrato di avere l'effettiva intenzione e di essere in grado di utilizzare la capacità richiesta nell'accordo quadro;
- c) le esigenze dei passeggeri, del settore del trasporto merci e degli investitori, compresi gli enti statali e altri soggetti pubblici e privati;
- d) la garanzia dell'accesso non discriminatorio all'infrastruttura tenendo conto della disponibilità dei relativi impianti e dei servizi ivi forniti nella misura in cui tali informazioni sono messe a disposizione del gestore dell'infrastruttura;
- e) il finanziamento del gestore dell'infrastruttura e il futuro sviluppo della rete;
- f) la promozione dell'efficienza nella gestione dell'infrastruttura e, per quanto possibile, dei relativi impianti, compresi programmi di manutenzione, rinnovo e miglioramento;
- g) le riserve in materia di capacità destinate ai corridoi ferroviari merci internazionali, come previsto all'articolo 14 del regolamento (UE) n. 913/2010;
- h) la garanzia di una gestione della rete proporzionata, mirata, trasparente, equa e provvista di sufficienti risorse;



- i) l'eventuale mancato utilizzo della capacità quadro e le relative motivazioni secondo quanto enunciato all'articolo 11, paragrafi 2 e 3, del presente regolamento;
- j) i criteri di priorità applicabili all'assegnazione delle tracce nella procedura di programmazione di cui all'articolo 47 della direttiva 2012/34/UE e le dichiarazioni di infrastruttura saturata;
- k) se del caso, la necessità di assicurare i risultati finanziari a lungo termine del trasporto pubblico fornito nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.

Il gestore dell'infrastruttura pubblica nel prospetto informativo della rete, oltre ai punti di cui alle lettere da a) a k), gli altri elementi che intende prendere in considerazione.

2. Un accordo quadro contiene i seguenti elementi:

- a) le disposizioni che autorizzano le richieste di modifica della capacità quadro nelle circostanze previste dagli articoli 8-11 e 13 del presente regolamento;
- b) le disposizioni che autorizzano le richieste di modifica della capacità quadro nel caso di modifiche permanenti all'infrastruttura ferroviaria necessarie per assicurare un migliore uso della stessa;
- c) le disposizioni che autorizzano la rinuncia alla capacità quadro, o il suo spostamento, su base volontaria.

Esso non contiene disposizioni che potrebbero impedire al gestore dell'infrastruttura, qualora la capacità sia disponibile, di concedere diritti di accesso a un diverso richiedente su una o più linee della rete del gestore medesimo.

3. I richiedenti possono chiedere che la capacità quadro assegnata in conformità all'accordo quadro abbia inizio in un qualsiasi momento, ma non più tardi di cinque anni dalla data della richiesta. I gestori dell'infrastruttura non respingono tali richieste se il periodo di tempo necessario prima di avviare il servizio è giustificato da uno dei seguenti motivi:

- a) l'accordo quadro è un prerequisite per il finanziamento del materiale rotabile necessario per un nuovo servizio;
- b) vi è la necessità di completare l'autorizzazione del materiale rotabile di cui alla lettera a);
- c) il modo in cui è programmato l'avvio delle operazioni degli impianti o dei terminali di carico oppure l'apertura di un elemento di collegamento infrastrutturale;
- d) è necessario fare investimenti sull'infrastruttura laddove l'aumento della capacità non sia ancora disponibile;
- e) vi è una disposizione contenuta in un contratto di servizio pubblico esistente.

Il gestore dell'infrastruttura o il richiedente può chiedere all'organismo di regolamentazione di approvare un periodo più lungo di quello di cui alla prima frase del primo paragrafo. L'organismo di regolamentazione può dare la sua approvazione per motivi diversi da quelli di cui alle precedenti lettere da a) ad e)paragrafo. La capacità assegnata nell'ambito dell'accordo quadro, ma non utilizzata a causa del tempo necessario per avviare il servizio, resta disponibile per l'utilizzo da parte di altri richiedenti.

4. Una richiesta di accordo quadro non viene respinta in ragione del fatto che il gestore dell'infrastruttura ha ricevuto la richiesta dopo la scadenza indicata all'articolo 5, paragrafo 1, ma viene trattata nell'ambito della procedura successiva su base non discriminatoria in conformità all'articolo 5. Se il gestore dell'infrastruttura invita i potenziali richiedenti a presentare richieste di accordi quadro con scadenza pluriennale e se riceve tali richieste dopo questa scadenza, deve trattarle o con scadenza annuale conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, o conformemente all'articolo 5, paragrafo 2.

Per le richieste che soddisfano i criteri di cui al paragrafo 3 del presente articolo, la data di ricezione della richiesta di accordo quadro non viene presa in considerazione per stabilire la durata dell'accordo quadro. Ciò non vale per i richiedenti cui sono già state assegnate altre capacità quadro o tracce ferroviarie sulla linea interessata.



*Articolo 7***Accordo sulla fascia oraria**

Il gestore dell'infrastruttura concorda con il richiedente una fascia oraria caso per caso, la quale dovrebbe essere il quanto più possibile allineata al periodo di controllo al fine di facilitare l'assegnazione della relativa capacità quadro. La fascia oraria riflette le esigenze del servizio ferroviario.

Essa è uguale o inferiore a 24 ore. In casi eccezionali, su istanza del richiedente e previa approvazione dell'organismo di regolamentazione, il gestore dell'infrastruttura può concordare una fascia oraria superiore a 24 ore.

Nel caso di una fascia oraria superiore a due ore, il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità quadro quanto più vicina possibile a un periodo di controllo di due ore.

Le fasce orarie nell'ambito di un accordo quadro o di diversi accordi quadro possono sovrapporsi. Le parti di un accordo quadro possono concordare una frequenza di servizio.

*Articolo 8***Massimali per l'assegnazione della capacità quadro**

1. Il gestore dell'infrastruttura divide ogni periodo di 24 ore in periodi di controllo di non più di due ore ciascuno. Nell'assegnazione della capacità quadro il gestore dell'infrastruttura assegna le fasce orarie in relazione ai periodi di controllo.

2. Se il gestore dell'infrastruttura assegna una capacità quadro di non più del 70 % della capacità massima in un dato periodo di controllo su una linea, esso può decidere di non applicare l'articolo 9, paragrafi da 3 a 6, l'articolo 10 e l'articolo 11, paragrafo 1, per quanto riguarda tali periodi di controllo. La capacità massima è calcolata in base al distanziamento dei treni, attuale e programmato, e sulla stima del numero di treni sulla linea in questione. Il gestore dell'infrastruttura pubblica nel prospetto informativo della rete la propria metodologia di calcolo della capacità massima ai fini del presente paragrafo.

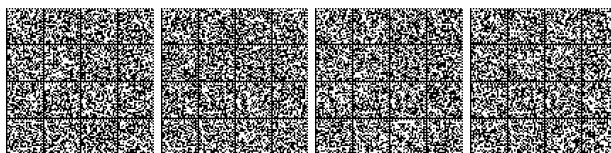
3. Qualora sia richiesta la previa autorizzazione degli accordi quadro da parte dell'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 42, paragrafo 1, secondo comma, della direttiva 2012/34/UE, uno Stato membro può decidere di non applicare, in tutto o in parte, il precedente paragrafo 2, l'articolo 9, paragrafi da 3 a 6, e l'articolo 10.

*Articolo 9***Coordinamento in caso di richieste confliggenti di accordi quadro vevoli per l'orario di servizio successivo**

1. Se il gestore dell'infrastruttura riscontra conflitti fra gli accordi quadro esistenti e le richieste di accordi quadro nuovi o modificati, o fra le richieste di nuovi accordi quadro, si applicano i principi della procedura di coordinamento per le richieste di tracce previsti dall'articolo 46, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE.

2. Il gestore dell'infrastruttura cerca attraverso il primo coordinamento di conciliare al massimo le richieste confliggenti o una determinata richiesta e gli accordi quadro esistenti.

3. Quando, in seguito ad una prima fase di coordinamento, si rivela impossibile conciliare gli accordi quadro esistenti e le richieste di nuovi accordi quadro o le richieste di modifica degli accordi, a causa del rifiuto delle parti interessate alla soluzione proposta dal gestore dell'infrastruttura, quest'ultimo valuta tali richieste e, se pertinente, gli accordi quadro esistenti, tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 10, paragrafi da 2 a 4.



4. Sulla base della valutazione effettuata conformemente al paragrafo 3, il gestore dell'infrastruttura svolge una seconda fase di coordinamento. Se questa seconda fase si rivela infruttuosa e se la richiesta di accordo quadro prevede un migliore utilizzo dell'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura richiede la modifica della capacità quadro assegnata nell'ambito degli accordi quadro esistenti.

5. Se la seconda fase di coordinamento si rivela infruttuosa e se la richiesta di accordo quadro non prevede un utilizzo migliore dell'infrastruttura rispetto a uno o più accordi quadro confliggenti esistenti, il gestore dell'infrastruttura respinge la richiesta.

6. Il gestore dell'infrastruttura può respingere una richiesta di accordo quadro qualora le entrate supplementari generate dalla stipula del nuovo accordo quadro non portino almeno a compensare le possibili penali, di cui all'articolo 13, a seguito della modifica di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

7. Se non è possibile soddisfare le richieste di accordi quadro per ragioni di effettiva o prevedibile mancanza di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura può dichiarare che, secondo quanto previsto dall'articolo 47 della direttiva 2012/34/UE, la sezione dell'infrastruttura interessata è saturata.

#### Articolo 10

#### **Coordinamento delle richieste confliggenti di tracce ferroviarie nell'ambito di accordi quadro nel corso della procedura di programmazione**

1. Qualora, a causa di un conflitto con un accordo quadro esistente, le richieste di tracce ferroviarie non possano essere soddisfatte, in conformità alla programmazione di cui all'articolo 45 della direttiva 2012/34/UE, il gestore dell'infrastruttura avvia una prima fase di coordinamento in conformità all'articolo 46 di detta direttiva. Tale coordinamento deve essere svolto anche nei casi in cui le parti dell'accordo quadro abbiano volontariamente rinunciato o apportato modifiche alle proprie fasce orarie. Se il gestore dell'infrastruttura non riesce a conciliare le richieste, esso valuta gli accordi quadro e le richieste di tracce ferroviarie in conformità ai criteri di cui ai paragrafi 2 e 3.

Qualora, sulla base di tali criteri, le tracce ferroviarie richieste consentano un utilizzo migliore dell'infrastruttura, e le entrate supplementari generate dall'assegnazione di tali tracce ferroviarie compensino almeno le possibili penali di cui all'articolo 13, causate da una modifica o risoluzione di uno o più accordi quadro esistenti, il gestore dell'infrastruttura chiede la modifica degli accordi quadro esistenti per l'orario di servizio successivo.

2. Il gestore dell'infrastruttura tiene conto dei seguenti criteri:

- a) la modifica non comprometterebbe la redditività del modello aziendale del richiedente titolare della capacità quadro né il modello economico di un contratto di servizio pubblico;
- b) la modifica non comprometterebbe la redditività del modello aziendale del gestore dell'infrastruttura se esso gestisce unicamente la linea in questione;
- c) l'accordo quadro ha un rendimento minore se valutato secondo i criteri di priorità applicati per l'assegnazione delle tracce ferroviarie nella procedura di programmazione conformemente alle norme in materia di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE, comprese quelle istituite a norma degli articoli 47 e 49 della direttiva 2012/34/UE;
- d) la capacità totale posseduta o chiesta da un richiedente sulla linea interessata è significativa;
- e) le legittime esigenze commerciali del richiedente che abbia dimostrato la propria effettiva intenzione nonché di essere in grado di utilizzare la capacità richiesta nell'accordo quadro;
- f) la lunghezza del servizio, compresi i percorsi su altre reti, di una delle richieste confliggenti è significativamente più breve rispetto a quella dell'altra;
- g) la durata rimanente dell'accordo quadro o del piano aziendale è breve e tutti gli investimenti, o gran parte di essi, sono stati ammortizzati.





Gli Stati membri possono stabilire un ordine di importanza di tali criteri nel quadro dell'assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE

3. Fatta salva l'autorizzazione dell'organismo di regolamentazione, il gestore dell'infrastruttura può decidere di introdurre criteri aggiuntivi a quelli di cui alle lettere da a) a g). Se il gestore dell'infrastruttura decide di attribuire un peso diverso ai criteri, la ponderazione di tali criteri è autorizzata dall'organismo di regolamentazione.

4. Per il traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura interessati possono congiuntamente decidere di applicare criteri supplementari e di modificarne il peso.

5. In deroga ai paragrafi 1, 2 e 3, il gestore dell'infrastruttura può decidere che, in caso di richieste confliggenti di tracce ferroviarie, sia alle richieste di tracce nell'ambito di un accordo quadro sia a tutte le altre richieste di tracce si applichino le norme di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE, inclusi i criteri di priorità applicati nell'ambito della procedura di programmazione annuale in conformità agli articoli 47 e 49 della direttiva 2012/34/UE. Qualora il gestore dell'infrastruttura decida in tal senso, e qualora non sia possibile conciliare le richieste confliggenti dopo un primo coordinamento come da paragrafo 1, si applicano anche qui le norme di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della direttiva 2012/34/UE, inclusi i criteri di priorità stabiliti conformemente agli articoli 47 e 49 della direttiva 2012/34/UE. Se il gestore dell'infrastruttura decide di applicare il presente paragrafo, lo dichiara in modo trasparente nell'accordo quadro.

#### Articolo 11

#### Adeguamento della capacità quadro nell'accordo quadro

1. Il gestore dell'infrastruttura riesamina periodicamente l'accordo quadro con i richiedenti al fine di valutare la capacità quadro. I richiedenti informano senza indugio il gestore dell'infrastruttura di qualsiasi intenzione definitiva di non utilizzare in tutto o in parte la capacità quadro.

2. Se nel corso della programmazione annuale il richiedente non chiede la concessione di tracce ferroviarie sulla base dell'accordo quadro, in conformità all'articolo 44, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE, il gestore dell'infrastruttura riduce di conseguenza la capacità quadro per l'orario di servizio in corso, a meno che il richiedente non motivi senza indugio la mancata richiesta delle tracce ferroviarie e le ragioni addotte vadano oltre la volontà del richiedente.

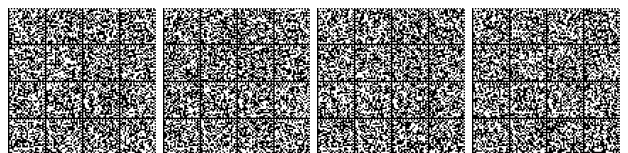
3. Il gestore dell'infrastruttura definisce e pubblica nel prospetto informativo della rete i requisiti riguardanti la quota di capacità quadro da utilizzare dalle parti degli accordi quadro. Tale quota è adeguata tenuto conto della capacità utilizzata sulla linea. In caso contrario l'organismo di regolamentazione può chiedere la modifica della quota.

Qualora la parte dell'accordo non abbia intenzione di utilizzare tale quota di capacità quadro durante un periodo superiore a un mese, essa ne informa il gestore dell'infrastruttura senza indugio e con almeno un mese di anticipo.

Qualora la parte dell'accordo non utilizzi in tutto o in parte la capacità quadro per un periodo superiore a un mese e non abbia informato il gestore dell'infrastruttura con almeno un mese di anticipo della sua intenzione di non utilizzarla, il gestore dell'infrastruttura riduce la capacità assegnata a tale parte per l'orario di servizio in corso, a meno che tale mancato utilizzo della capacità non sia dovuto a cause che sfuggono al controllo della parte. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità quadro assegnata a tale parte per l'orario di servizio successivo a quello in corso.

Il gestore dell'infrastruttura offre a un richiedente la capacità quadro nonostante un eventuale diritto della parte dell'accordo di chiedere tale capacità conformemente alle disposizioni in materia di richieste ad hoc di cui all'articolo 48, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE.

4. All'atto di offrire una nuova capacità quadro a un richiedente, il gestore dell'infrastruttura prende in considerazione ogni eventuale mancato utilizzo di capacità quadro o mancata richiesta di tracce ferroviarie sulla base di un accordo quadro e le relative motivazioni.



## Articolo 12

**Cooperazione nell'assegnazione della capacità quadro su più di una rete**

1. I gestori dell'infrastruttura, interessati da un servizio che attraversa più di una rete del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, garantiscono, nella misura del possibile, che:

- a) qualora uno o più accordi quadro siano stati stipulati per tale servizio ferroviario, le fasce orarie richieste corrispondano a quelle concordate o richieste nell'ambito dell'accordo quadro e le capacità disponibili previste nell'ambito di ognuno di tali accordi quadro corrispondano le une alle altre;
- b) durante la programmazione delle tracce ferroviarie, tali tracce siano armonizzate le une con le altre.

Quando un accordo quadro è richiesto o è in vigore per un servizio ferroviario su più reti, i gestori dell'infrastruttura interessati, su domanda del richiedente, designano uno fra loro al fine di coordinare le richieste di accordi quadro o le richieste di modifica degli accordi quadro.

2. Qualora non sia possibile far corrispondere le fasce orarie e le tracce ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura interessati si coordinano per fornire un'alternativa adeguata o presentare motivazioni per iscritto qualora non sia possibile fornire alternative adeguate. Il richiedente informa i gestori dell'infrastruttura che hanno ricevuto la richiesta in merito a ogni richiesta possibile o effettiva di un altro accordo quadro riguardante lo stesso servizio ferroviario.

Durante il coordinamento, i gestori dell'infrastruttura tengono conto delle restrizioni della capacità, quali quelle derivanti da lavori di manutenzione, non appena ne vengono a conoscenza.

3. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, i gestori dell'infrastruttura interessati cooperano in conformità all'articolo 40 della direttiva 2012/34/UE, anche quando uno o più di essi non propone accordi quadro e quando essi si associano al fine di assegnare la capacità.

## Articolo 13

**Penali**

1. Qualora una parte chieda che vengano previste penali nell'accordo quadro, secondo quanto previsto all'articolo 42, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE, essa non respinge le penali analoghe richieste dall'altra parte.

2. L'accordo quadro non fissa penali a un livello superiore ai costi, alle perdite dirette e alle spese (inclusa la perdita di entrate) ragionevolmente sostenuti o che si prevede ragionevolmente che possano essere sostenuti dalla parte risarcita come conseguenza della modifica o della risoluzione dell'accordo. La parte risarcita adotta misure ragionevoli per impedire o minimizzare la modifica dell'accordo, o per impedire la sua risoluzione o ridurre le conseguenze, nonché per recuperare o ridurre i costi, le perdite dirette e le spese (inclusa la perdita di entrate).

3. Il gestore dell'infrastruttura non chiede il pagamento di penali superiori ai costi amministrativi per modificare o risolvere l'accordo quadro in uno dei seguenti casi:

- a) la ragione per la modifica o la risoluzione dell'accordo era al di fuori del controllo del richiedente e il gestore dell'infrastruttura ne era stato informato senza indugio;
- b) il richiedente aveva presentato una richiesta complementare di capacità quadro respinta senza la quale il previsto servizio ferroviario non era redditizio;
- c) il gestore dell'infrastruttura può riassegnare le tracce ferroviarie e la capacità quadro in modo che le perdite causate dalla modifica o dalla risoluzione dell'accordo quadro siano già state recuperate.



4. L'accordo quadro non contiene una disposizione di rinuncia a una penale nel caso in cui il richiedente chiede separatamente capacità diverse da quella cancellata. Non sono richieste penali qualora una modifica comporti solo un cambiamento marginale della capacità contrattualizzata.

5. Su richiesta dell'organismo di regolamentazione, il gestore dell'infrastruttura fornisce prova che i pagamenti delle penali sono stati effettuati in tempo.

#### Articolo 14

##### **Deroghe**

Se un gestore dell'infrastruttura non propone accordi quadro e non ha accordi in vigore, gli articoli da 1 a 11 e l'articolo 13 non si applicano alla sua rete. Nel prospetto informativo della rete viene pubblicata una dichiarazione in tal senso.

Gli Stati membri possono decidere di non applicare gli articoli da 1 a 11 agli accordi quadro stipulati prima del 15 marzo 2003.

#### Articolo 15

##### **Non applicazione di determinate disposizioni**

Per gli accordi quadro stipulati prima del 28 aprile 2016, gli Stati membri possono decidere di non applicare l'articolo 6, paragrafo 2, gli articoli 7, 8, 9, 10, 11 o 13 per un periodo massimo di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri non hanno la facoltà di cui al primo comma per le modifiche degli accordi quadro concordate dopo il 28 aprile 2016 e che comporterebbero un aumento della capacità assegnata o una proroga della durata dell'accordo quadro.

#### Articolo 16

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° dicembre 2016.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 7 aprile 2016

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

16CE1126

