

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/909 DELLA COMMISSIONE**del 12 giugno 2015****relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario****(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 31, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La necessità di rinnovo o di manutenzione accelerata derivanti da un uso più intenso della rete possono essere presi in considerazione ai fini del calcolo dei costi diretti, purché si garantisca che siano inclusi solo i costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.
- (2) I gestori dell'infrastruttura sono tenuti a far funzionare le reti anche se si trovano ad affrontare limitazioni che ostacolano una gestione efficiente e il controllo dei costi. Di conseguenza gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di fissare i costi diretti al livello dei costi che comporta una fornitura efficiente del servizio.
- (3) Fissare il canone di accesso al livello dei costi direttamente sostenuti dal servizio ferroviario non dovrebbe comportare per il gestore dell'infrastruttura una perdita finanziaria netta o un guadagno finanziario netto a seguito della prestazione del servizio ferroviario.
- (4) I valori storici delle immobilizzazioni dovrebbero essere basati sugli importi versati per l'acquisto delle immobilizzazioni da parte del gestore dell'infrastruttura, purché esso rimanga responsabile per tali importi.
- (5) Al gestore dell'infrastruttura non dovrebbe essere consentito di recuperare il costo dell'investimento in un'immobilizzazione quando non è tenuto a rimborsare tale costo.
- (6) Poiché le modalità del calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario dovrebbero essere applicabili in tutta l'Unione, tali modalità dovrebbero essere compatibili con gli attuali sistemi di contabilità dei costi dell'infrastruttura e con i dati relativi ai costi applicati dai gestori della stessa.
- (7) L'uso dei costi e dei livelli di prestazione previsionali non dovrebbe comportare, in condizioni commerciali normali, costi diretti e canoni di accesso più elevati e, da ultimo, un uso inefficiente della rete. È pertanto opportuno applicare i valori storici delle immobilizzazioni. L'applicazione dei valori correnti dovrebbe essere presa in considerazione solo se non sono disponibili i valori storici delle immobilizzazioni oppure se i valori correnti sono inferiori. In alternativa potrebbero essere utilizzati valori stimati o valori di sostituzione, previsioni di spesa e di livello di prestazione, purché il gestore dell'infrastruttura dimostri all'organismo di regolamentazione le modalità di calcolo e l'oggettività di tali valori.
- (8) Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe essere autorizzato a includere nel calcolo dei costi diretti soltanto i costi che, in base a prove obiettive e sostanziali, derivano direttamente dalla prestazione del servizio ferroviario. Ad esempio, l'usura dei segnali di terra e delle cabine di segnalamento non varia con il traffico e, di conseguenza, non dovrebbe rientrare nella computazione di un canone basato sui costi diretti ⁽²⁾. D'altro canto, altre componenti dell'infrastruttura, come gli scambi, sono sottoposte ad una maggior usura con la prestazione del servizio ferroviario e quindi dovrebbero essere parzialmente considerate al fine della determinazione di un canone basato sui costi diretti. Grazie alla diffusione sempre più ampia dei sensori nei treni e nelle infrastrutture, tali sensori potrebbero fornire informazioni aggiuntive sull'usura effettiva causata dal servizio ferroviario.
- (9) La Corte di giustizia ha pronunciato una sentenza sul calcolo dei costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario ⁽³⁾. Il presente regolamento tiene conto di detta sentenza.

⁽¹⁾ GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32.

⁽²⁾ Lo studio CATRIN fornisce un quadro sinottico dei diversi studi per quanto riguarda le caratteristiche dell'infrastruttura applicate negli studi econometrici dei costi ferroviari di sette gestori dell'infrastruttura nell'UE. Sei dei sette gestori dell'infrastruttura non hanno ritenuto che la gestione del traffico o i sistemi di segnalazione come una caratteristica pertinente per lo studio econometrico dei costi (cfr. tabella 13, elemento n. 1 dello studio CATRIN, pag. 40).

⁽³⁾ Sentenza della Corte di giustizia nella causa *Commissione/Polonia*, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, punti 82, 83 e 84.

- (10) I componenti per l'alimentazione elettrica quali cavi o trasformatori non sono generalmente soggetti a usura a causa della prestazione del servizio ferroviario, non essendo esposti a frizione o ad altri contatti con il materiale rotabile. Pertanto i costi legati ai componenti per l'alimentazione elettrica non dovrebbero essere inclusi nel calcolo dei costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario. Tuttavia, i treni che si avvalgono di trazione elettrica, usurano il mezzo di contatto (la linea aerea di contatto o il terzo binario elettrificato) in ragione dell'attrito e degli archi elettrici che provocano. Di conseguenza, una parte delle spese di manutenzione e di rinnovo di tali mezzi di contatto potrebbe essere considerata tra i costi diretti per la prestazione del servizio ferroviario. I costi di manutenzione e di rinnovo di altre componenti della linea aerea esposte a usura sono connessi direttamente al traffico ferroviario in quanto causa dello stress elettrico e meccanico delle componenti citate.
- (11) L'uso di veicoli o di linee ferroviarie con talune caratteristiche di progettazione comporta livelli diversi di costi diretti sostenuti dal servizio ferroviario. Gli Stati membri possono consentire ai gestori dell'infrastruttura di modulare i costi diretti medi in conformità, tra l'altro, alle migliori pratiche internazionali in modo da riflettere tali differenze.
- (12) Secondo un ben noto principio economico, i diritti di utilizzo basati sui costi marginali garantiscono l'uso ottimale della capacità dell'infrastruttura disponibile. Di conseguenza il gestore dell'infrastruttura può decidere di utilizzare una stima dei costi marginali per calcolare i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario.
- (13) Inoltre, in base alle migliori pratiche internazionali ⁽¹⁾ sono stati stabiliti metodi e modelli (di ingegneria o econometrici) per calcolare i costi marginali dell'uso dell'infrastruttura. Al tempo stesso, le migliori pratiche internazionali continueranno a svilupparsi man mano che ulteriori analisi e ricerche indipendenti saranno intraprese (verificate da soggetti indipendenti dal gestore dell'infrastruttura, come l'organismo di regolamentazione), tra cui attività di analisi e di ricerca che possono risultare specifiche ad un singolo Stato membro a causa delle caratteristiche particolari dell'infrastruttura ferroviaria. Di conseguenza, il gestore dell'infrastruttura dovrebbe essere autorizzato a utilizzare tali modelli per individuare i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario.
- (14) Modelli di ingegneria ed econometrici diversi potrebbero offrire una maggiore precisione di calcolo dei costi diretti o dei costi marginali connessi all'uso dell'infrastruttura. La modellizzazione dei costi richiede tuttavia un livello ancora più elevato di qualità dei dati e di competenze rispetto ai metodi basati sulla detrazione dai costi complessivi di determinate categorie di costi non ammissibili. Inoltre gli organismi di regolamentazione potrebbero non essere ancora in grado di verificare la conformità di un tale calcolo alle disposizioni della direttiva 2012/34/UE. Di conseguenza se tali più elevati requisiti sono soddisfatti, il gestore dell'infrastruttura dovrebbe avere il diritto di calcolare i costi diretti sulla base dei modelli di ingegneria o econometrici oppure di una combinazione di entrambi.
- (15) Gli organismi di regolamentazione dovrebbero essere in grado di verificare se i diversi principi di imposizione dei canoni siano applicati in modo coerente con le informazioni fornite dal gestore dell'infrastruttura. Pertanto l'allegato IV della direttiva 2012/34/UE richiede che il gestore dell'infrastruttura specifichi nel prospetto informativo della rete la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri applicati per la determinazione dei costi e dei canoni.
- (16) Studi internazionali ⁽²⁾ hanno calcolato i valori di costi diretti unitari in stretta collaborazione con i gestori dell'infrastruttura. Sebbene tali studi abbiano analizzato i vari metodi utilizzati negli Stati membri per diverse composizioni della flotta e diverse destinazioni, è stato riscontrato che molti valori dei costi diretti per chilometro ferroviario erano inferiori a 2 EUR (a prezzi e tassi di cambio del 2005, utilizzando un indice dei prezzi appropriato) a treno/km per un treno di 1 000 t. Per ridurre l'onere amministrativo per gli organismi di regolamentazione, lo stesso grado di dettaglio non dovrebbe essere richiesto per il calcolo dei costi diretti se il loro valore rimane inferiore a tale livello.
- (17) Per diversi motivi, come ad esempio incrementi di produttività, diffusione di nuove tecnologie o una migliore comprensione della causalità dei costi, il calcolo dei costi diretti dovrebbe essere aggiornato o riveduto periodicamente in conformità, tra l'altro, alle migliori pratiche internazionali.
- (18) Visto che le imprese ferroviarie hanno bisogno di sistemi di imposizione dei canoni prevedibili e hanno aspettative ragionevoli sull'evoluzione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura, su richiesta dell'organismo di regolamentazione, dovrebbe fornire un piano di attuazione per le imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari e che potrebbero subire un aumento significativo dei canoni in seguito alla revisione delle attuali modalità di calcolo degli stessi canoni.
- (19) Le misure stabilite nel presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 62, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE,

⁽¹⁾ Elemento D1 dello studio CATRIN, coordinato da VTI, marzo 2008, pagg. 37-54 e pagg. 82-84.

⁽²⁾ Progetto GRACE coordinato dall'Università di Leeds, elemento D7 «Generalisation of marginal social cost estimates» (generalizzazione delle stime dei costi sociali marginali), pag. 22-23.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le modalità applicabili al calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario ai fini della fissazione dei canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE.
2. Il presente regolamento si applica fatte salve le disposizioni relative al finanziamento delle infrastrutture o all'equilibrio dei ricavi e dei costi del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 8 della direttiva 2012/34/UE.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «costo diretto», il costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario;
- 2) «costo unitario diretto», il costo diretto per treni/km, veicoli/km, tonnellate lorde/km di un treno, o una combinazione di essi;
- 3) «centro di costo», un'attività di imputazione all'interno del sistema di contabilità del gestore dell'infrastruttura alla quale i costi sono attribuiti al fine di assegnare tali costi direttamente o indirettamente a un servizio commercializzabile.

Articolo 3

Costi diretti su base dell'intera rete

1. I costi diretti relativi all'intera rete sono calcolati, come la differenza tra, da un lato, i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio e, dall'altro, i costi non ammissibili di cui all'articolo 4.
2. Lo Stato membro può decidere che il gestore dell'infrastruttura applichi i costi di una fornitura del servizio efficiente ai fini del calcolo dei costi diretti per l'intera rete di cui al paragrafo 1.
3. I valori delle immobilizzazioni utilizzate ai fini del calcolo dei costi diretti riferiti all'intera rete sono basati sui valori storici oppure, se tali valori non sono disponibili o se i valori correnti sono inferiori, su questi ultimi. I valori storici delle immobilizzazioni si basano sugli importi pagati e documentati dal gestore dell'infrastruttura al momento dell'acquisto delle suddette immobilizzazioni. In caso di una riduzione del debito laddove la totalità o parte dei debiti del gestore dell'infrastruttura è stata assunta da un altro soggetto, il gestore dell'infrastruttura riduce per una parte rilevante della riduzione del debito il valore dell'attività patrimoniale interessata e i corrispondenti costi diretti sull'intera rete. In deroga a quanto previsto all'inizio di questo paragrafo, il gestore dell'infrastruttura può applicare valori comprendenti valori stimati, correnti o di sostituzione, se tali valori possono essere misurati in modo trasparente, fondato e oggettivo e se debitamente giustificati innanzi l'organismo di regolamentazione.
4. Fatto salvo l'articolo 4 e se il gestore dell'infrastruttura può misurare in modo trasparente, fondato e oggettivo e dimostrare in base, tra l'altro, alle migliori pratiche internazionali che i costi sono direttamente connessi alla prestazione del servizio ferroviario, il gestore dell'infrastruttura può includere nel calcolo dei suoi costi diretti per l'intera rete, in particolare, i costi seguenti:
 - a) costi del personale necessario per mantenere aperto un tratto particolare di linea se il richiedente chiede di effettuare un servizio ferroviario specifico al di fuori del normale orario di apertura di questa linea;
 - b) la parte dei costi degli elementi dell'infrastruttura, compresi gli scambi, le intersezioni e i dispositivi d'armamento, che sono esposti ad usura in ragione del servizio ferroviario;

- c) la parte dei costi di sostituzione e di manutenzione della linea aerea di contatto o del terzo binario elettrificato o di entrambi e dei componenti della linea aerea direttamente legata alla prestazione del servizio ferroviario;
 - d) i costi del personale necessario per l'assegnazione delle tracce ferroviarie e dell'orario nella misura in cui sono direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.
5. I costi utilizzati per il calcolo ai sensi del presente articolo sono basati sui pagamenti effettuati o previsti dal gestore dell'infrastruttura. I costi calcolati ai sensi del presente articolo sono misurati o stimati in modo coerente in base a dati relativi a uno stesso periodo di tempo.

Articolo 4

Costi non ammissibili

1. Il gestore dell'infrastruttura non include nel calcolo dei costi diretti per l'intera rete, in particolare, i costi seguenti:
 - a) i costi fissi relativi alla messa a disposizione di un tratto di linea che rimangono a carico del gestore dell'infrastruttura anche in assenza di movimenti di treni;
 - b) i costi che non si riferiscono a pagamenti effettuati dal gestore dell'infrastruttura. I costi o i centri di costo che non sono direttamente connessi alla prestazione del pacchetto minimo di accesso o all'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio;
 - c) i costi di acquisto, vendita, smantellamento, decontaminazione, ricoltivazione o locazione di terreni o altre immobilizzazioni;
 - d) i costi generali per tutta la rete, compresi stipendi e pensioni;
 - e) i costi di finanziamento;
 - f) i costi relativi al progresso tecnologico o all'obsolescenza;
 - g) i costi delle immobilizzazioni immateriali;
 - h) i costi di sensori di terra, apparecchiature di comunicazione di terra e sistemi di segnalamento se non direttamente sostenuti in ragione della prestazione del servizio ferroviario;
 - i) i costi relativi all'informazione, alle apparecchiature di comunicazione non di terra o alle apparecchiature per le telecomunicazioni;
 - j) i costi relativi a singoli eventi di forza maggiore, incidenti o perturbazioni del servizio, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 35 della direttiva 2012/34/UE;
 - k) i costi dei sistemi di alimentazione elettrica per la corrente di trazione se non direttamente sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario. I costi diretti di prestazione di servizi ferroviari che non fanno uso di sistemi di alimentazione elettrica non includono i costi di utilizzo dei sistemi di alimentazione elettrica;
 - l) i costi relativi alla messa a disposizione delle informazioni di cui all'allegato II, punto 1, lettera f), della direttiva 2012/34/UE, purché non siano sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario;
 - m) i costi amministrativi sostenuti per regimi di canoni differenziati di cui all'articolo 31, paragrafo 5, e all'articolo 32, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE;
 - n) gli ammortamenti che non sono determinati in base all'usura reale dell'infrastruttura imputabile alla prestazione del servizio ferroviario;
 - o) la parte dei costi di manutenzione e di rinnovo delle infrastrutture civili che non è direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario.
2. Se il gestore dell'infrastruttura ha ricevuto fondi per finanziare investimenti specifici nell'infrastruttura che non è tenuto a rimborsare e se tali investimenti sono presi in considerazione nel calcolo dei costi diretti, i costi di tali investimenti non aumentano il livello dei canoni, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 32 della direttiva 2012/34/UE.
3. I costi esclusi dal calcolo a norma del presente articolo sono misurati o previsti in base al periodo di tempo di cui all'articolo 3, paragrafo 5.

*Articolo 5***Calcolo e modulazione dei costi unitari diretti**

1. Il gestore dell'infrastruttura calcola i costi unitari diretti medi per tutta la rete dividendo i costi diretti riferiti all'intera rete per il numero totale di veicoli/km, treni/km o tonnellate lorde/km previsti o realmente effettuati.

In alternativa, se il gestore dell'infrastruttura dimostra all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE che i valori o i parametri di cui al paragrafo 2 sono significativamente diversi per diverse parti della sua rete, e dopo aver suddiviso la sua rete in tali parti, il gestore dell'infrastruttura calcola i costi unitari diretti medi per le parti della rete dividendo i costi diretti per tali parti per il numero totale di veicoli/km, treni/km o tonnellate lorde/km previsti o realmente effettuati. Il periodo di previsione può coprire più anni.

Per calcolare i costi unitari diretti medi il gestore dell'infrastruttura può utilizzare una combinazione di veicolo/km, treno/km o tonnellata lorda/km, purché tale metodo di calcolo non alteri il nesso di causalità diretta con la prestazione del servizio ferroviario. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 3, paragrafo 3, il gestore dell'infrastruttura può applicare costi effettivi o previsti.

2. Gli Stati membri possono autorizzare il gestore dell'infrastruttura a modulare i costi unitari diretti medi in modo da tener conto dei diversi livelli di usura causati all'infrastruttura in base a uno o più dei parametri seguenti:

- a) lunghezza del treno e/o numero dei veicoli nel treno;
- b) massa del treno;
- c) tipo di veicolo, in particolare la massa non sospesa;
- d) velocità del treno;
- e) potenza di trazione dell'unità a motore;
- f) peso per asse e/o numero degli assi;
- g) numero di sfaccettature registrato o l'uso effettivo delle attrezzature di protezione contro lo slittamento delle ruote;
- h) rigidità longitudinale dei veicoli e forze orizzontali che incidono sul binario;
- i) energia elettrica consumata e misurata o le dinamiche di pantografi o pattini di contatto come parametro per imporre diritti per l'usura della linea aerea di contatto o del binario elettrificato;
- j) parametri dei binari, in particolare, i raggi;
- k) eventuali altri parametri relativi ai costi se il gestore dell'infrastruttura può dimostrare all'organismo di regolamentazione che i valori per ciascun parametro (compresi eventuali variazioni per ciascun parametro) sono misurati e registrati in modo oggettivo.

3. Una modulazione dei costi unitari diretti non deve comportare un aumento dei costi diretti per l'intera rete come precisato all'articolo 3, paragrafo 1.

4. I costi aggiuntivi sostenuti per la diversione, pianificata o no, dei treni su iniziativa del gestore dell'infrastruttura non sono inclusi nei costi diretti sostenuti durante la prestazione di tali servizi ferroviari. Ciò non si applica se l'impresa ferroviaria è rimborsata per questi ulteriori costi dal gestore dell'infrastruttura o se la diversione è stata determinata da una procedura di coordinamento in conformità all'articolo 46 della direttiva 2012/34/UE.

5. Il numero totale di treni/km, veicoli/km, tonnellate lorde/km di un treno o una combinazione di quelli utilizzati ai fini dei calcoli effettuati ai sensi del presente articolo sono misurati o previsti sulla base del periodo di riferimento di cui all'articolo 3, paragrafo 5.

*Articolo 6***Modellizzazione dei costi**

In deroga all'articolo 3, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafo 1, prima frase, il gestore dell'infrastruttura può calcolare direttamente i costi unitari diretti mediante modelli econometrici o di ingegneria dei costi, debitamente testati e verificati, a condizione che possa dimostrare all'organismo di regolamentazione che i costi unitari diretti includono solo

i costi diretti sostenuti per la prestazione del servizio ferroviario e, in particolare, non comprendono alcuno dei costi di cui all'articolo 4. L'organismo di regolamentazione può chiedere al gestore dell'infrastruttura di calcolare, a fini di un confronto, i costi unitari diretti a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, e dell'articolo 5, paragrafo 1, oppure mediante la modellizzazione dei costi in conformità alla prima frase.

Articolo 7

Controllo semplificato

1. Se i costi diretti per l'intera rete di cui all'articolo 3, paragrafo 1, oppure i costi diretti calcolati sulla base della modellizzazione di cui all'articolo 6 moltiplicati per il numero di treni/km, veicoli/km, tonnellate lorde/km percorsi durante il periodo di riferimento sono inferiori al 15 % dei costi complessivi di manutenzione e di rinnovo oppure se essi sono inferiori alla somma del 10 % dei costi di manutenzione e del 20 % dei costi di rinnovo, l'organismo di regolamentazione può effettuare il controllo, di cui all'articolo 56, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, del calcolo dei costi diretti per l'intera rete, in maniera semplificata. Gli Stati membri possono decidere di aumentare le percentuali menzionate nel presente paragrafo fino a un massimo di due volte i valori indicati.
2. L'organismo di regolamentazione può accettare il calcolo dei costi unitari diretti medi di cui all'articolo 5, paragrafo 1, dei costi unitari medi diretti modulati di cui all'articolo 5, paragrafo 2 e/o la modellizzazione dei costi di cui all'articolo 6 sottoposti al controllo semplificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo, se la media dei costi diretti per treni/km di un treno di 1 000 tonnellate treno ammonta a un massimo di 2 EUR (a prezzi e tassi di cambio del 2005, utilizzando un indice dei prezzi appropriato).
3. I controlli semplificati di cui ai paragrafi 1 e 2 sono applicati indipendentemente l'uno dall'altro. I controlli semplificati lasciano impregiudicati gli articoli 31 o 56 della direttiva 2012/34/UE.
4. L'organismo di regolamentazione determina le modalità del controllo semplificato.

Articolo 8

Revisione del calcolo

Il gestore dell'infrastruttura aggiorna periodicamente il metodo di calcolo dei suoi costi diretti, tenendo conto, tra l'altro, delle migliori pratiche internazionali.

Articolo 9

Disposizioni transitorie

Il gestore dell'infrastruttura presenta all'organismo di regolamentazione il suo metodo di calcolo dei costi diretti e, se applicabile, un piano di attuazione non oltre il 3 luglio 2017.

Articolo 10

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° agosto 2015.

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

Fatto a Bruxelles, l'12 giugno 2015

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER