

Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Nel Libro bianco del 2011 sulla politica dei trasporti, adottato il 28 marzo 2011¹, la Commissione ha esposto la sua visione di uno spazio ferroviario europeo unico caratterizzato da un mercato interno ferroviario in cui le imprese ferroviarie europee possano prestare servizi senza inutili ostacoli tecnici e amministrativi.

Varie iniziative hanno riconosciuto le potenzialità dell'infrastruttura ferroviaria di costituire l'intelaiatura del mercato interno e un motore di crescita sostenibile. Nelle conclusioni del gennaio 2012 il Consiglio europeo ha evidenziato l'importanza di liberare il potenziale di creazione di crescita di un mercato unico pienamente integrato, anche con misure relative alle industrie di rete. Nella comunicazione "Azione per la stabilità, la crescita e l'occupazione", adottata il 30 maggio 2012, la Commissione ha sottolineato l'importanza di ridurre ulteriormente l'onere normativo e gli ostacoli all'ingresso nel settore ferroviario, e nella comunicazione "Una governance migliore per il mercato unico", adottata l'8 giugno 2012², ha sottolineato l'importanza del settore dei trasporti.

Contemporaneamente la Commissione ha proposto per il prossimo quadro finanziario pluriennale 2014-2020 la creazione del "meccanismo per collegare l'Europa", stanziando 31,7 miliardi di EUR per le infrastrutture dei trasporti su una dotazione finanziaria totale di 50 miliardi di EUR.

Nell'ultimo decennio l'apertura dei mercati nazionali e il miglioramento della concorrenza e dell'interoperabilità nel settore ferroviario a livello UE hanno costituito l'obiettivo di tre pacchetti legislativi "ferroviari". Tuttavia, nonostante il notevole sviluppo che ha avuto l'*acquis* dell'UE, la quota modale della ferrovia nel trasporto all'interno dell'UE è rimasta modesta. La presente proposta mira a eliminare i residui ostacoli che limitano l'efficienza dei mercati ferroviari.

1.1. Problemi da affrontare

Gli ostacoli residui riguardano anzitutto l'accesso al mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri. Il mercato è chiuso alla concorrenza in molti Stati membri, con la conseguenza, non soltanto che la crescita risulta inibita, ma anche che si creano disparità fra gli Stati membri che hanno aperto il mercato e quelli in cui è ciò non è ancora avvenuto.

La maggior parte dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri non può essere prestata su base esclusivamente commerciale e richiede un sostegno da parte dello Stato, perché s'inquadra in contratti di servizio pubblico. Il presente pacchetto normativo affronta quindi anche la questione della concorrenza nei contratti di servizio pubblico e altri aspetti, quali la disponibilità di materiale rotabile per i potenziali offerenti in tali contratti e i sistemi integrati di orario e di emissione dei biglietti nei casi in cui vanno a vantaggio del passeggero.

¹ Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile - COM(2011) 144.

² Una governance migliore per il mercato unico - COM(2012) 259.

Una seconda serie di problemi che impedisce al mercato ferroviario di sviluppare pienamente il suo potenziale concerne la governance dei gestori dell'infrastruttura. In quanto monopoli naturali, questi non sempre rispondono alle necessità del mercato e dei suoi utenti, ostacolando in tal modo le prestazioni del settore nel suo complesso. In vari Stati membri i gestori dell'infrastruttura non sono in grado di svolgere i loro compiti perché le funzioni sono suddivise fra organismi diversi. Inoltre, l'attuale quadro giuridico non ha permesso di migliorare la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura.

A ciò si aggiunge il fatto che una serie di ostacoli all'ingresso sul mercato derivano da situazioni nelle quali la gestione dell'infrastruttura e le operazioni di trasporto fanno parte della stessa struttura integrata. In tale caso, i gestori dell'infrastruttura si trovano di fronte ad un conflitto di interessi perché, dovendo tener conto degli interessi commerciali della struttura integrata e delle sue società controllate che operano nei trasporti, sono incentivati a operare discriminazioni quando si tratta di fornire l'accesso all'infrastruttura.

Infine, le strutture integrate rendono molto più difficile applicare la separazione contabile tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto. In presenza di una struttura integrata, le autorità di regolamentazione incontrano difficoltà a tracciare i flussi finanziari tra le diverse società controllate e la società holding in una struttura integrata. Gli strumenti contabili permettono di aumentare o diminuire artificialmente i risultati delle rispettive società controllate. La pratica dei sussidi incrociati e il trasferimento ad attività competitive dei fondi destinati all'infrastruttura costituiscono un grande ostacolo all'ingresso sul mercato per i nuovi operatori che non possono contare su tali fondi. La pratica dei sussidi incrociati può altresì implicare la concessione di aiuti di Stato ad attività concorrenziali.

1.2 Finalità generali

Principale finalità della politica dei trasporti dell'Unione europea è istituire un mercato interno dei trasporti che contribuisca a un livello elevato di competitività e allo sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche. Nel Libro bianco sui trasporti del 2011 si afferma che per il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri a medio raggio dovrebbe essere effettuato per ferrovia; la conseguente conversione modale contribuirebbe alla riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra prevista nella strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva³. Il Libro bianco giunge alla conclusione che non saranno possibili grandi cambiamenti nei trasporti se non si potrà contare su un'infrastruttura ferroviaria adeguata e su un approccio più intelligente al suo utilizzo.

La finalità generale del quarto pacchetto ferroviario è migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari rimuovendo ogni residuo ostacolo di tipo giuridico, istituzionale e tecnico e promuovendo le prestazioni del settore ferroviario e la sua competitività, allo scopo di sviluppare ulteriormente lo spazio ferroviario europeo unico.

1.3. Obiettivi specifici

La presente proposta prevede norme che perseguono i seguenti obiettivi:

³ Comunicazione della Commissione: Europa 2020. Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva - COM(2010) 2020.

a) l'apertura dei mercati dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, con l'obiettivo di intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali allo scopo di aumentare la quantità e migliorare la qualità dei servizi di trasporto passeggeri. Le proposte devono essere considerate alla luce delle modifiche proposte del regolamento (CE) n. 1370/2007 (Obblighi di servizio pubblico) e, in questo contesto, mirano a migliorare l'efficienza del finanziamento pubblico dei servizi di trasporto di passeggeri;

b) il miglioramento della governance del gestore dell'infrastruttura, con l'obiettivo di assicurare parità di accesso all'infrastruttura. Ciò dovrebbe essere ottenuto attraverso l'eliminazione dei conflitti di interesse che influenzano le decisioni dei gestori dell'infrastruttura sull'accesso al mercato e l'eliminazione delle possibilità di sussidi incrociati che si offrono nelle strutture integrate. La presente proposta intende inoltre assicurare che tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura siano gestite in modo coerente. Mira infine a rafforzare il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari, per migliorare la risposta alle necessità del mercato, e a intensificare la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Per sostenere la Commissione nel processo di valutazione d'impatto è stato chiesto a un consulente esterno di redigere uno studio di accompagnamento e di effettuare una consultazione mirata. Lo studio è stato avviato nel dicembre 2011 ed è sfociato nella relazione finale nel dicembre 2012.

Per raccogliere le opinioni dei portatori d'interesse si è preferito ricorrere a una combinazione ampia di metodi di consultazione mirata piuttosto che a una consultazione pubblica: tra il 1° marzo e il 16 aprile 2012 sono stati inviati questionari mirati a 427 portatori d'interesse nel settore ferroviario (imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, ministeri dei trasporti, autorità di sicurezza, ministeri, organismi rappresentativi, organizzazioni dei lavoratori, ecc.). La percentuale di risposte è stata del 40%. I passeggeri hanno potuto esprimersi grazie a un sondaggio di Eurobarometro che ha interessato 25 000 persone equamente distribuite tra i 25 Stati membri dotati di ferrovie; gli enti locali e regionali sono stati interpellati tramite la rete del Comitato delle regioni ed è stato consultato anche il comitato di dialogo settoriale sulle ferrovie.

Le consultazioni sono state integrate da un'audizione dei portatori d'interesse, tenutasi il 29 maggio 2012 con la partecipazione di circa 85 persone, da una conferenza che ha riunito circa 420 partecipanti il 24 settembre 2012 e da colloqui con portatori d'interesse specifici lungo tutto il 2012. I servizi della Commissione si sono riuniti con rappresentanti della Comunità delle ferrovie europee (CER, che raggruppa le imprese ferroviarie), dell'Associazione europea degli operatori del trasporto passeggeri (EPTO), della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), della Federazione europea dei passeggeri (EPF), dell'Associazione dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria (EIM) e dell'Associazione internazionale del trasporto pubblico (UITP). Sono state inoltre organizzate riunioni specifiche con i portatori d'interesse in Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Polonia, Regno Unito, Svezia e Ungheria.

Nel corso della consultazione mirata la maggioranza dei portatori d'interesse ha riconosciuto che la qualità dei servizi ferroviari e la competitività del settore nell'UE sono inficiate dai vari

ostacoli all'accesso che incontrano le imprese ferroviarie. Il 69% ritiene che le divergenze interpretative sulla legislazione costituiscano un problema. I vincoli alla capacità di infrastruttura sono considerati il principale ostacolo all'accesso per le imprese ferroviarie (citati dall'83%).

Il risultato della consultazione ha mostrato che i punti di vista sono estremamente polarizzati per quanto riguarda l'adeguatezza delle soluzioni per assicurare una governance indipendente ed efficiente dell'infrastruttura ferroviaria. La maggior parte dei ministeri dei trasporti, delle autorità della concorrenza, degli organismi di regolamentazione, dei gestori dell'infrastruttura indipendenti e delle imprese ferroviarie, delle associazioni dei passeggeri e degli spedizionieri ha reclamato una separazione completa che assicuri piena trasparenza e parità di condizioni per tutti gli operatori. Le società holding, i gestori dell'infrastruttura dipendenti da esse e i rappresentanti dei lavoratori hanno invece fatto riferimento alla letteratura scientifica che sottolinea gli svantaggi della separazione, come costi di transazione più elevati e il rischio di inefficienze dovute a mancanza di collegamento. Secondo questi portatori d'interesse, un ruolo più forte della vigilanza regolamentare potrebbe essere sufficiente a risolvere i problemi. Il 64% delle risposte è favorevole alla creazione di un organismo specifico di rappresentanza di tutti gli utenti dell'infrastruttura, atto a garantire che si tenga conto dei diversi interessi senza discriminazioni.

Durante tutto il processo di consultazione la Commissione ha assunto un atteggiamento proattivo per spingere i portatori d'interesse a partecipare. Dato che tutte le parti pertinenti hanno avuto la possibilità di esprimersi, sono stati rispettati gli standard minimi di consultazione della Commissione.

Sulla base dello studio esterno precitato e delle conclusioni del processo di consultazione, la Commissione ha proceduto a una valutazione quantitativa e qualitativa dell'impatto delle misure proposte. La valutazione ha esaminato le opzioni alternative per le nuove misure dirette a modernizzare l'attuale quadro normativo.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Definizione di gestore dell'infrastruttura (articolo 3, punto 2)

Il chiarimento precisa tutte le funzioni pertinenti alla gestione dell'infrastruttura che incombono al gestore dell'infrastruttura, al fine di assicurare la coerenza nella loro esecuzione. Viene soppressa la possibilità, prevista nel testo vigente, di assegnare a diversi organismi o imprese i compiti del gestore dell'infrastruttura su una rete o parte di una rete. È altresì precisato il significato delle diverse funzioni di gestione dell'infrastruttura.

3.2. Definizione di servizio di trasporto internazionale di passeggeri (articolo 3, punto 5)

Il vigente articolo 3, punto 5, definisce i servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Con l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, la distinzione tra internazionale e nazionale nei servizi di trasporto di passeggeri diventa irrilevante ai fini della direttiva. La definizione è quindi soppressa.

3.3. Separazione contabile all'interno di un gruppo integrato (articolo 6, paragrafo 2)

Il vigente articolo 6, paragrafo 2, permette di organizzare l'infrastruttura e i servizi di trasporto all'interno di un'unica impresa ottemperando al requisito della separazione contabile. Dato che

la proposta prevede norme specifiche sulla separazione delle due attività, questa disposizione dev'essere soppressa.

3.4. Separazione istituzionale del gestore dell'infrastruttura (articolo 7)

La disposizione stabilisce che i gestori dell'infrastruttura siano in grado di svolgere tutte le funzioni necessarie per lo sviluppo sostenibile dell'infrastruttura. Introduce la separazione istituzionale del gestore dell'infrastruttura dall'attività di trasporto, proibendo ad una stessa persona fisica o giuridica di avere il diritto di controllo o di esercitare un'influenza contemporaneamente su un gestore dell'infrastruttura e su un'impresa ferroviaria. Permette ad uno Stato membro di essere proprietario di entrambe le entità giuridiche, nel qual caso il controllo dev'essere esercitato da autorità pubbliche separate e legalmente distinte l'una dall'altra.

3.5. Indipendenza dei gestori dell'infrastruttura inseriti in imprese a integrazione verticale (articoli 7 *bis* e 7 *ter*)

La proposta permette alle imprese a integrazione verticale, anche con struttura di *holding*, di mantenere la proprietà del gestore dell'infrastruttura. Precisa tuttavia che questo è possibile solo in presenza di condizioni che assicurino che il gestore dell'infrastruttura goda di effettivi diritti di decisione per tutte le sue funzioni. Stabilisce inoltre che ciò dev'essere garantito da misure forti ed efficaci di salvaguardia a tutela dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Precisa altresì che queste salvaguardie devono essere predisposte relativamente alla struttura dell'impresa, compresa la separazione dei circuiti finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le altre società del gruppo integrato. Fissa inoltre le norme relative alla struttura di gestione del gestore dell'infrastruttura.

3.6. Verifica della conformità (articolo 7 *quater*)

La disposizione consente agli Stati membri di limitare i diritti di accesso dell'operatore ferroviario inserito in un'impresa a integrazione verticale qualora la Commissione non sia in grado di confermare l'effettiva attuazione di misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura.

3.7. Comitato di coordinamento (articolo 7 *quinqüies*)

La disposizione intende assicurare un buon coordinamento tra il gestore dell'infrastruttura e gli utenti della rete interessati dalle sue decisioni, tra cui richiedenti, rappresentanti dei passeggeri e degli utenti dei servizi di trasporto merci, autorità locali e regionali. Elenca le questioni sulle quali il gestore dell'infrastruttura dovrebbe sentire il parere degli utenti, fra cui le loro esigenze in merito allo sviluppo dell'infrastruttura, gli obiettivi prestazionali, l'assegnazione e l'imposizione di canoni.

3.8. Rete europea dei gestori dell'infrastruttura (articolo 7 *sexies*)

La proposta istituisce un forum per la cooperazione transfrontaliera dei gestori dell'infrastruttura, allo scopo di sviluppare la rete ferroviaria europea. La cooperazione riguarda, tra l'altro, l'istituzione dei corridoi della rete centrale e dei corridoi merci ferroviari e l'attuazione del piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). La proposta verte anche sul ruolo della rete nel monitorare le prestazioni dei gestori dell'infrastruttura allo scopo di migliorare la qualità dei servizi da loro offerti.

3.9. Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria (articolo 10)

L'articolo 10, paragrafo 2, è modificato per concedere alle imprese ferroviarie europee diritti di accesso per l'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri. Dato che è eliminata la distinzione, presente nella legislazione vigente, tra servizi internazionali e nazionali, l'articolo 10, paragrafi 3 e 4, il cui scopo consisteva nel determinare la natura internazionale o nazionale di un servizio, dev'essere soppresso.

3.10. Limitazione del diritto di accesso (articolo 11)

La disposizione offre agli Stati membri la possibilità di limitare i diritti di accesso per la prestazione di servizi di trasporto nazionale o internazionale qualora l'esercizio di tale diritto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Come avviene attualmente per i servizi di trasporto internazionale, la disposizione stabilisce che gli organismi di regolamentazione sono competenti a stabilire, secondo procedure e criteri comuni, se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico risulti compromesso da un servizio di trasporto nazionale.

3.11. Servizi comuni d'informazione e sistemi integrati di emissione dei biglietti (articolo 13 *bis*)

Affinché i passeggeri continuino a beneficiare degli effetti di rete, la disposizione dà agli Stati membri la possibilità d'istituire, con modalità che non falsino la concorrenza, servizi d'informazione e sistemi integrati di emissione dei biglietti comuni a tutte le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto nazionale di passeggeri. Prevede inoltre che le imprese ferroviarie adottino piani di emergenza coordinati per fornire assistenza ai passeggeri in caso di gravi interruzioni del traffico.

3.12 Diritti connessi alla capacità (articolo 38, paragrafo 4)

La disposizione è modificata per offrire a tutti gli operatori del mercato sufficiente certezza giuridica per sviluppare le loro attività. Fissa l'arco di tempo entro il quale gli organismi di regolamentazione devono valutare se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso. Ciò è coerente con la procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,
visto il parere del Comitato delle regioni⁵,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Nell'ultimo decennio la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea. In termini di offerta e qualità i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze.
- (2) I mercati dell'UE dei servizi di trasporto merci e di trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia sono aperti alla concorrenza, rispettivamente, dal 2007 e dal 2010 in virtù delle direttive 2004/51/CE⁶ e 2007/58/CE⁷ e alcuni Stati membri hanno aperto alla concorrenza anche i servizi di trasporto nazionale di passeggeri, introducendo diritti di libero accesso o indicando procedure di gara per i contratti di servizio pubblico ovvero combinando le due soluzioni.

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164.

⁷ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44.

- (3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico⁸, crea tale spazio con regole comuni sulla governance delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, sul finanziamento dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni per il suo utilizzo, sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari e sulla vigilanza regolamentare sul mercato ferroviario. Essendo ormai presenti tutti questi elementi, è ora possibile completare l'apertura del mercato ferroviario dell'Unione e riformare la governance dei gestori dell'infrastruttura con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura.
- (4) La direttiva 2012/34/UE prevede che la Commissione proponga, se del caso, misure legislative relative all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri e allo sviluppo di condizioni adatte ad assicurare un accesso non discriminatorio all'infrastruttura, sulla base dei requisiti esistenti riguardo alla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.
- (5) È necessario assicurare un miglior coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie attraverso l'istituzione di un comitato di coordinamento, allo scopo di ottenere una gestione ed un utilizzo dell'infrastruttura efficienti.
- (6) È necessario inoltre che gli Stati membri assicurino che tutte le funzioni necessarie all'esercizio, alla manutenzione e allo sviluppo sostenibili dell'infrastruttura ferroviaria siano gestite in maniera coerente dal gestore dell'infrastruttura stesso.
- (7) È opportuno che le questioni transfrontaliere siano affrontate in modo efficiente tra i gestori dell'infrastruttura dei diversi Stati membri attraverso l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura.
- (8) Al fine di garantire la parità delle condizioni di accesso all'infrastruttura è necessario eliminare tutti i conflitti di interesse derivanti dalla presenza di strutture integrate che includono la gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto. Eliminare gli incentivi a operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti è l'unico modo per garantire la parità di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Si tratta di un requisito necessario per il successo dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, che permetterebbe altresì di eliminare le possibilità di sussidi incrociati presenti in tali strutture integrate, che portano anch'esse a distorsioni del mercato.
- (9) I vigenti requisiti relativi all'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura dalle imprese di trasporto ferroviario, stabiliti nella direttiva 2012/34/UE, riguardano solo le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, vale a dire le decisioni relative all'assegnazione della traccia ferroviaria e quelle relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura. È tuttavia necessario che tutte le funzioni siano esercitate in modo indipendente, in quanto anche altre funzioni possono essere utilizzate per operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti, in particolare le decisioni sugli investimenti o sulla manutenzione, che possono essere prese in modo da favorire le parti della rete utilizzate principalmente dagli operatori di trasporto inseriti nell'impresa integrata. Le decisioni relative alla programmazione dei lavori di

⁸ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

manutenzione possono influenzare la disponibilità delle tracce ferroviarie per i concorrenti.

- (10) I vigenti requisiti della direttiva 2012/34/UE riguardano solo l'indipendenza giuridica, organizzativa e decisionale. Ciò non esclude del tutto la possibilità di mantenere un'impresa integrata a condizione che siano garantiti questi tre livelli di indipendenza. Per quanto riguarda l'indipendenza decisionale, occorre garantire che adeguate misure di salvaguardia escludano il controllo dell'impresa integrata sul processo decisionale del gestore dell'infrastruttura. Tuttavia, anche la piena applicazione di tali salvaguardie non esclude completamente tutte le possibilità di comportamenti discriminatori nei confronti dei concorrenti che si presentano nell'ambito di un'impresa a integrazione verticale. In particolare, nelle strutture integrate esiste sempre la possibilità di sussidi incrociati o è comunque molto difficile per gli organismi di regolamentazione controllare e applicare le salvaguardie stabilite per impedire tale fenomeno. La misura più efficace per risolvere tali problemi è la separazione istituzionale fra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.
- (11) È necessario quindi che gli Stati membri facciano in modo che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non abbiano diritto di esercitare il controllo su un gestore dell'infrastruttura e, contemporaneamente, di esercitare il controllo o un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria. Per converso, il controllo su un'impresa ferroviaria dovrebbe precludere la possibilità di esercitare il controllo o un qualsiasi diritto su un gestore dell'infrastruttura.
- (12) Laddove è ancora possibile che il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, gli Stati membri dovrebbero perlomeno introdurre rigorose misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza effettiva del gestore dell'infrastruttura nel suo complesso rispetto all'impresa integrata. Tali salvaguardie dovrebbero riguardare non solo l'organizzazione societaria del gestore dell'infrastruttura rispetto all'impresa integrata, ma anche la struttura gestionale del gestore dell'infrastruttura e, per quanto possibile all'interno di una struttura integrata, dovrebbero impedire i trasferimenti finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche dell'impresa integrata. Tali salvaguardie non solo corrispondono a quanto è necessario per soddisfare gli attuali requisiti di indipendenza decisionale per quanto riguarda le funzioni essenziali a norma della direttiva 2012/34/UE, sotto il profilo dell'indipendenza gestionale del gestore dell'infrastruttura, ma si spingono oltre aggiungendo clausole dirette a precludere la possibilità che le entrate del gestore dell'infrastruttura siano usate per finanziare altre entità inserite nell'impresa a integrazione verticale. È opportuno che siffatta clausola si applichi a prescindere dall'applicazione della normativa fiscale degli Stati membri e fatte salve le norme dell'UE sugli aiuti di Stato.
- (13) Nonostante l'applicazione delle misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza, è possibile che le imprese a integrazione verticale abusino comunque della loro struttura per offrire un vantaggio concorrenziale indebito agli operatori ferroviari di loro proprietà. Fatto salvo l'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è pertanto opportuno che la Commissione verifichi, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, l'effettiva applicazione di tali salvaguardie e l'avvenuta eliminazione di tutte le rimanenti distorsioni della concorrenza. Occorre che tutti gli Stati membri, qualora la Commissione non sia in grado di confermare che ciò sia

avvenuto, abbiano la facoltà di limitare o revocare i diritti di accesso degli operatori integrati in questione.

- (14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.
- (15) Su richiesta delle parti interessate e in base a un'analisi economica oggettiva, gli organismi di regolamentazione dovrebbero valutare il potenziale impatto economico, sui vigenti contratti di servizio pubblico, dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri prestati in regime di libero accesso.
- (16) È necessario che la valutazione tenga conto della necessità di fornire a tutti gli operatori del mercato una certezza del diritto sufficiente a permetter loro di sviluppare la propria attività. È importante che tale procedura sia la più semplice, efficiente e trasparente possibile e che sia coerente con la procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura.
- (17) È necessario che la valutazione relativa all'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico tenga conto di criteri prestabiliti. Tali criteri e gli aspetti della procedura da seguire possono variare nel tempo, in particolare alla luce dell'esperienza maturata dagli organismi di regolamentazione, dalle autorità competenti e dalle imprese ferroviarie, e possono tener conto delle caratteristiche specifiche dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri.
- (18) Nel valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, è necessario che gli organismi di regolamentazione prendano in considerazione l'impatto economico del servizio previsto sui vigenti contratti di servizio pubblico, tenendo conto delle ripercussioni sulla redditività dei servizi contemplati da tali contratti di servizio pubblico e delle conseguenze in termini di costi netti per la competente autorità pubblica che ha aggiudicato i contratti in questione. Per effettuare tale valutazione è necessario esaminare fattori come la domanda di passeggeri, il prezzo dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate, nonché gli orari e la frequenza del nuovo servizio proposto.
- (19) Allo scopo di rendere i servizi ferroviari più interessanti per i passeggeri, è opportuno che gli Stati membri siano in grado di imporre alle imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un sistema comune d'informazione e a un servizio integrato di emissione dei biglietti per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni. In caso di adozione di un sistema di questo tipo, è necessario assicurare che esso non dia adito a distorsioni di mercato o a discriminazioni tra imprese ferroviarie.

- (20) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi⁹, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi debitamente motivati, la notifica delle misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra le componenti della direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2012/34/UE è così modificata:

1. l'articolo 3 è così modificato:

- (a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

"(2) «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa che assicura lo sviluppo, l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria su una rete; lo sviluppo comprende la programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e i miglioramenti dell'infrastruttura; l'esercizio dell'infrastruttura comprende tutti gli elementi della procedura di assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse la definizione e la valutazione della disponibilità e l'assegnazione di tracce individuali, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, incluse le relative determinazione e riscossione; la manutenzione comprende le attività di rinnovo dell'infrastruttura e le altre attività di gestione del patrimonio;"

- (b) il punto 5 è soppresso;

- (c) è aggiunto il seguente nuovo punto 31:

"(31) «impresa a integrazione verticale», l'impresa per cui si verifica una delle situazioni seguenti:

- una o più imprese ferroviarie appartengono, in tutto o in parte, alla stessa impresa di cui fa parte il gestore dell'infrastruttura (società holding);
- un gestore dell'infrastruttura appartiene, in tutto o in parte, ad una o più imprese ferroviarie;
- una o più imprese ferroviarie appartengono, in tutto o in parte, ad un gestore dell'infrastruttura.";

2. all'articolo 6, il paragrafo 2 è soppresso;

⁹ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

3. l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

Separazione istituzionale del gestore dell'infrastruttura

1. Gli Stati membri assicurano che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che sia indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria.

Per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura siano organizzati in un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria.

2. Gli Stati membri assicurano inoltre che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non possano:
 - a) esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio¹⁰, avere un qualunque interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria e contemporaneamente su un gestore dell'infrastruttura;
 - b) designare membri del consiglio di vigilanza, del consiglio di amministrazione o di organismi che rappresentano legalmente il gestore dell'infrastruttura e contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualunque interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria;
 - c) essere membro del consiglio di vigilanza, del consiglio di amministrazione o di organismi che rappresentano legalmente l'impresa di un'impresa ferroviaria e contemporaneamente di un gestore dell'infrastruttura;
 - d) gestire l'infrastruttura ferroviaria o appartenere alla dirigenza del gestore dell'infrastruttura e contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualsiasi interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria, ovvero gestire l'impresa ferroviaria o appartenere alla sua dirigenza e contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualunque interesse o esercitare un qualsiasi diritto su un gestore dell'infrastruttura.
3. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, quando la persona indicata al paragrafo 2 è uno Stato membro o altro ente pubblico, due autorità pubbliche separate e giuridicamente distinte l'una dall'altra che esercitano il controllo o altri diritti menzionati al paragrafo 2 sul gestore dell'infrastruttura, da un lato, e sull'impresa ferroviaria, dall'altro, sono considerate due persone diverse.

¹⁰ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

4. A condizione che non sorgano conflitti di interesse e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può subappaltare lavori specifici di sviluppo, rinnovo e manutenzione, mantenendo il potere decisionale al riguardo, a un'impresa ferroviaria o a qualsiasi altro organismo che opera sotto la sua supervisione.
5. Laddove, alla data di entrata in vigore della presente direttiva, il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, lo Stato membro interessato può decidere di non applicare i paragrafi da 2 a 4. In tal caso lo Stato membro assicura che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che goda di effettiva indipendenza organizzativa e decisionale rispetto a qualsiasi impresa ferroviaria conformemente agli articoli da 7 *bis* a 7 *quater*.";

4. sono inseriti i seguenti articoli da 7 *bis* a 7 *sexies*:

"Articolo 7 *bis*

Indipendenza effettiva del gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale

1. Gli Stati membri provvedono a che il gestore dell'infrastruttura sia organizzato in un organismo giuridicamente distinto da qualsiasi impresa ferroviaria o società holding che controlla imprese di tale tipo e da qualsiasi altra entità giuridica inserita in un'impresa a integrazione verticale.
2. Le entità giuridiche inserite in un'impresa a integrazione verticale che operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario non detengono alcuna partecipazione diretta o indiretta nel gestore dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura non detiene alcuna partecipazione diretta o indiretta nelle entità giuridiche inserite in un'impresa a integrazione verticale che operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario.
3. Le entrate del gestore dell'infrastruttura non possono essere usate per finanziare un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, ma soltanto per finanziare l'attività del gestore dell'infrastruttura e per pagare dividendi al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale. Il gestore dell'infrastruttura non può concedere prestiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né queste possono concedere prestiti al gestore dell'infrastruttura. I servizi prestati dalle altre entità giuridiche al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato. I debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale e sono onorati separatamente. La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da rispettare le presenti disposizioni e permettere di avere circuiti finanziari separati per il gestore dell'infrastruttura e per le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale.
4. Fermo restando l'articolo 8, paragrafo 4, il gestore dell'infrastruttura si finanzia autonomamente sui mercati dei capitali e non tramite le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. Le altre entità giuridiche inserite

nell'impresa a integrazione verticale non si finanziano tramite il gestore dell'infrastruttura.

5. Il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, che mette a disposizione dell'organismo di regolamentazione, su sua richiesta, a norma dell'articolo 56, paragrafo 12.

Articolo 7 *ter*

Indipendenza effettiva del personale e della dirigenza del gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale

1. Fatte salve le decisioni dell'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56, il gestore dell'infrastruttura dispone di poteri decisionali effettivi, a prescindere dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, per tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2. La struttura gestionale generale e lo statuto societario del gestore dell'infrastruttura assicurano che nessuna delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale determini, direttamente o indirettamente, la condotta del gestore dell'infrastruttura in relazione a tali funzioni.
2. I membri del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura non siedono nel consiglio di vigilanza o nel consiglio di amministrazione di altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né ne sono alti dirigenti.

I membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale non siedono nel consiglio di amministrazione né sono alti dirigenti del gestore dell'infrastruttura.

3. Il gestore dell'infrastruttura dispone di un consiglio di vigilanza composto di rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale.

Il consiglio di vigilanza può consultare il comitato di coordinamento di cui all'articolo 7 *quinquies* sulle questioni di sua competenza.

Il consiglio di vigilanza adotta le decisioni concernenti la designazione e il rinnovo, le condizioni di lavoro, retribuzione compresa, e la cessazione del mandato dei membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura. L'identità e le condizioni che disciplinano la durata e la cessazione del mandato delle persone designate dal consiglio di vigilanza per la nomina o il rinnovo dei membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura, e le motivazioni alla base dell'eventuale decisione di porre termine a tale mandato, sono notificate all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Le condizioni e decisioni di cui al presente paragrafo diventano vincolanti solo se espressamente approvate dall'organismo di regolamentazione. L'organismo di regolamentazione può obiettare contro tali decisioni quando sorgano dubbi in merito all'indipendenza professionale della persona designata per la nomina al consiglio di amministrazione o in caso di

cessazione anticipata del mandato di un membro del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura.

I membri del consiglio di amministrazione che intendono opporsi alla cessazione anticipata del loro mandato godono di un effettivo diritto di ricorso dinanzi all'organismo di regolamentazione.

4. Per un periodo di tre anni dopo aver lasciato l'incarico presso il gestore dell'infrastruttura, i membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e gli alti dirigenti del gestore dell'infrastruttura non possono occupare nessuna posizione dirigenziale in altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. Per un periodo di tre anni dopo aver lasciato l'incarico presso un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, i membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e gli alti dirigenti di tale entità non possono occupare nessuna posizione dirigenziale presso il gestore dell'infrastruttura.
5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale proprio e ha sede in locali separati dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. L'accesso ai sistemi informatici è protetto per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Il regolamento interno o i contratti del personale limitano chiaramente i contatti con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale alle comunicazioni ufficiali connesse all'esercizio delle funzioni del gestore dell'infrastruttura che sono esercitate anche in relazione ad altre imprese ferroviarie esterne all'impresa a integrazione verticale. I trasferimenti di personale diversi da quelli indicati alla lettera c) tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono consentiti solo se è possibile garantire che non avvenga nessuna comunicazione di informazioni sensibili.
6. Il gestore dell'infrastruttura dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere tutte le sue funzioni in modo indipendente dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, alle quali non può delegare l'esercizio di tali funzioni o attività ad esse collegate.
7. I membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura non hanno interessi nelle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né ottengono da esse, direttamente o indirettamente, benefici finanziari. Le voci della retribuzione collegate alle prestazioni non dipendono dai risultati d'impresa delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale o di altre entità giuridiche da essa controllate, ma esclusivamente dai risultati del gestore dell'infrastruttura.

Articolo 7 *quater*

Procedura di verifica della conformità

1. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione decide se il gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 *bis* e 7 *ter* e se tali requisiti sono applicati in modo atto a garantire pari condizioni di concorrenza a tutte le

imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza sul mercato in questione.

2. La Commissione ha diritto di ottenere, entro tempi ragionevoli, tutte le informazioni necessarie dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa a integrazione verticale. La Commissione consulta l'organismo o gli organismi di regolamentazione interessati e, se del caso, la rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57.
3. Gli Stati membri possono limitare i diritti di accesso previsti dall'articolo 10 per le imprese ferroviarie inserite nell'impresa a integrazione verticale cui appartiene il gestore dell'infrastruttura in questione se la Commissione li informa che non è stata presentata alcuna richiesta ai sensi del paragrafo 1 o se la richiesta è ancora all'esame della Commissione oppure se questa decide, secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2, che si è verificata una delle situazioni seguenti:
 - a) non sono pervenute risposte soddisfacenti alle richieste d'informazioni da essa inoltrate a norma del paragrafo 2;
 - b) il gestore dell'infrastruttura in questione non soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 *bis* e 7 *ter*;
 - c) i requisiti di cui agli articoli 7 *bis* e 7 *ter* non sono applicati in modo atto ad assicurare pari condizioni di concorrenza per tutte le imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza nello Stato membro in cui è stabilito il gestore dell'infrastruttura in questione.

La Commissione decide entro tempi ragionevoli.

4. Lo Stato membro interessato che dimostri alla Commissione che non sussistono più i motivi alla base della decisione assunta a norma del paragrafo 3 può chiederle di abrogarla secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2. La Commissione decide entro tempi ragionevoli.
5. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 4, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 controlla la conformità costante ai requisiti di cui agli articoli 7 *bis* e 7 *ter*. Ogni richiedente ha diritto a presentare ricorso all'organismo di regolamentazione se ritiene che tali requisiti non siano soddisfatti. Se investito di siffatto ricorso, l'organismo di regolamentazione dispone, nei tempi indicati all'articolo 56, paragrafo 9, le misure necessarie a rettificare la situazione.

Articolo 7 *quinqüies*

Comitato di coordinamento

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura istituiscano e organizzino comitati di coordinamento per ciascuna rete. Possono far parte del suddetto comitato almeno il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti noti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti degli utenti dei servizi di

trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e, se del caso, le autorità locali e regionali. I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

2. Il comitato di coordinamento presenta proposte che riguardano o consigliano il gestore dell'infrastruttura e, se opportuno, lo Stato membro su:
 - a) le necessità dei richiedenti relative alla manutenzione e allo sviluppo della capacità di infrastruttura;
 - b) il contenuto degli obiettivi di prestazione orientati agli utenti contenuti negli accordi contrattuali di cui all'articolo 30 e degli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, e la relativa attuazione;
 - c) il contenuto e l'attuazione del prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27;
 - d) il quadro e le regole per l'imposizione dei canoni stabiliti dallo Stato e il sistema d'imposizione dei canoni istituito dal gestore dell'infrastruttura in conformità all'articolo 29 e il livello e la struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura;
 - e) il processo di assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse le regole di priorità per l'assegnazione della capacità tra le diverse categorie di utenti;
 - f) questioni di intermodalità;
 - g) qualsiasi altra questione relativa alle condizioni di accesso e uso dell'infrastruttura e alla qualità dei servizi del gestore dell'infrastruttura.

Per poter svolgere tali compiti il comitato di coordinamento ha facoltà di chiedere al gestore dell'infrastruttura le informazioni pertinenti sulle lettere da a) a g).

3. Il comitato di coordinamento redige il regolamento interno nel quale sono precisate, in particolare, le norme sulla partecipazione alle riunioni e la relativa frequenza, che è almeno trimestrale. Una relazione sulle deliberazioni del comitato di coordinamento è trasmessa annualmente al gestore dell'infrastruttura, allo Stato membro, all'organismo di regolamentazione interessato e alla Commissione, con indicazione delle rispettive posizioni assunte dai membri del comitato.

Articolo 7 *sexies*

Rete europea dei gestori dell'infrastruttura

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura partecipino e cooperino in una rete al fine di sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, in particolare per assicurare l'attuazione tempestiva ed efficiente della rete transeuropea di trasporto, inclusi i corridoi della rete centrale, i

corridoi merci ferroviari a norma del regolamento (UE) n. 913/2010¹¹ e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2012/88/UE¹².

La Commissione è membro della rete. Coordina e sostiene il lavoro della rete, cui presenta, se del caso, raccomandazioni. Assicura la fattiva cooperazione dei gestori dell'infrastruttura appropriati.

2. La rete partecipa alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 e valuta l'efficienza dei gestori dell'infrastruttura sulla base di indicatori comuni e di criteri di qualità, quali affidabilità, capacità, disponibilità, puntualità e sicurezza delle reti, qualità e utilizzo del patrimonio, manutenzione, rinnovi, miglioramenti, investimenti e efficienza finanziaria.
 3. La Commissione può adottare misure che fissano i principi e le pratiche comuni della rete, in particolare per assicurare la coerenza dei parametri di valutazione, e le procedure da seguire per la cooperazione nella rete. Tali misure sono adottate mediante atto di esecuzione secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 3.";
5. l'articolo 10 è così modificato:
- (a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizio di trasporto di passeggeri per ferrovia. Le imprese ferroviarie hanno diritto di far salire passeggeri in ogni stazione e di farli scendere in un'altra. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2.";
 - (b) i paragrafi 3 e 4 sono soppressi;
6. l'articolo 11 è così modificato:
- (a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, per i servizi di trasporto passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione.";
 - (b) al paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

¹¹ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

¹² GU L 51 del 23.2.2012, pag. 51.

"Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la decisione su criteri prestabiliti. Essi procedono in tal senso in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro un mese dall'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:

- a) la o le competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;
 - b) qualsiasi altra autorità competente interessata che gode del diritto di limitare l'accesso ai sensi del presente articolo;
 - c) il gestore dell'infrastruttura;
 - d) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.";
- (c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. L'organismo di regolamentazione motiva la propria decisione e precisa le condizioni alle quali uno dei seguenti soggetti può chiedere un riesame della decisione entro un mese dalla sua notifica;

- a) la o le autorità competenti;
- b) il gestore dell'infrastruttura;
- c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;
- d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.

L'organismo di regolamentazione che decide che l'equilibrio economico di un contratto pubblico è compromesso dal previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4, indica le eventuali modifiche a tale servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2.";

- (d) il paragrafo 5 è soppresso;

7. è inserito il seguente articolo 13 *bis*:

"Articolo 13 *bis*

Servizio comune d'informazione e sistema integrato di emissione dei biglietti

1. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007¹³ e la direttiva 2010/40/UE¹⁴, gli Stati membri possono imporre alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un servizio comune d'informazione e a un sistema integrato di emissione dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità competenti di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.
 2. Gli Stati membri impongono alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri di predisporre e coordinare piani di emergenza per fornire assistenza ai passeggeri, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007, nel caso di grave interruzione del servizio.";
8. all'articolo 38, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:
- "4. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolamentazione provvedono a che siano informate, senza indugio e comunque entro cinque giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che goda del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.";
9. all'articolo 63, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- "1. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione valuta l'impatto della presente direttiva sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione.
- Entro la medesima data la Commissione valuta se sussistono pratiche discriminatorie o altri tipi di distorsione della concorrenza in relazione ai gestori dell'infrastruttura inseriti in un'impresa a integrazione verticale. Se del caso, la Commissione propone nuove misure legislative.".

¹³ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

¹⁴ GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il [18 mesi dopo l'entrata in vigore] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie a conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. L'articolo 1, punti da 5 a 8, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2018 [in tempo utile per l'orario che inizia il 14 dicembre 2019].

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente