

# Gazzetta ufficiale

# L 343

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

55° anno  
14 dicembre 2012

### Sommario

#### I Atti legislativi

##### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari** ..... 1
- ★ **Regolamento (UE) n. 1152/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che modifica il regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca** ..... 30

##### DIRETTIVE

- ★ **Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico <sup>(1)</sup>** ..... 32
- ★ **Direttiva 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare <sup>(1)</sup>** ..... 78

Prezzo: 7 EUR

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

# IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.



## I

(Atti legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) N. 1151/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 2012

sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2, e l'articolo 118, primo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La qualità e la varietà della produzione agricola, ittica e dell'acquacoltura dell'Unione rappresentano un punto di forza e un vantaggio competitivo importante per i produttori dell'Unione e sono parte integrante del suo patrimonio culturale e gastronomico vivo. Ciò è dovuto alle competenze e alla determinazione degli agricoltori e dei produttori dell'Unione, che hanno saputo preservare le tradizioni pur tenendo conto dell'evoluzione dei nuovi metodi e materiali produttivi.
- (2) Sempre di più, i cittadini e i consumatori dell'Unione chiedono qualità e prodotti tradizionali e si preoccupano

del mantenimento della varietà della produzione agricola dell'Unione. Queste esigenze determinano una domanda di prodotti agricoli o alimentari con caratteristiche specifiche riconoscibili, in particolar modo quelle connesse all'origine geografica.

- (3) I produttori possono continuare a produrre una gamma diversificata di prodotti di qualità solo se i loro sforzi sono equamente ricompensati. Ciò presuppone che essi possano comunicare agli acquirenti e ai consumatori le caratteristiche dei propri prodotti in condizioni di concorrenza leale e che i prodotti possano essere identificati correttamente sul mercato.
- (4) Contribuire attraverso regimi di qualità a ricompensare gli sforzi dispiegati dai produttori per ottenere una gamma diversificata di prodotti di qualità può avere ricadute positive per l'economia rurale. Ciò vale soprattutto per le aree svantaggiate, le zone di montagna e le regioni ultraperiferiche, nelle quali il settore agricolo ha un peso economico notevole e i costi di produzione sono elevati. Pertanto i regimi di qualità sono in grado di fornire un contributo e un complemento alla politica di sviluppo rurale e alle politiche di sostegno dei mercati e dei redditi nell'ambito della politica agricola comune (PAC). In particolare essi possono fornire un contributo alle aree il cui settore agricolo ha un peso economico più rilevante e, specialmente, alle aree svantaggiate.
- (5) Tra le priorità politiche di Europa 2020 presentate nella comunicazione della Commissione dal titolo «Europa 2020: Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva» vi sono la realizzazione di un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione e la promozione di un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale. La politica di qualità dei prodotti agricoli dovrebbe pertanto, da un lato, fornire ai produttori gli strumenti che consentano loro di identificare e promuovere meglio i prodotti aventi caratteristiche specifiche e, dall'altro, proteggere tali produttori dalle pratiche sleali.

<sup>(1)</sup> GU C 218 del 23.7.2011, pag. 114.

<sup>(2)</sup> GU C 192 dell'1.7.2011, pag. 28.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 settembre 2012 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 novembre 2012.

- (6) Le diverse misure complementari previste dovrebbero rispettare i principi di sussidiarietà e di proporzionalità.
- (7) Le misure riguardanti la politica della qualità dei prodotti agricoli sono contenute nel regolamento (CEE) n. 1601/91 del Consiglio, del 10 giugno 1991, che stabilisce le regole generali relative alla definizione, alla designazione e alla presentazione dei vini aromatizzati, delle bevande aromatizzate a base di vino e dei cocktail aromatizzati di prodotti vitivinicoli<sup>(1)</sup>; nella direttiva 2001/110/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2001, concernente il miele<sup>(2)</sup>, e in particolare nell'articolo 2; nel regolamento (CE) n. 247/2006 del Consiglio, del 30 gennaio 2006, recante misure specifiche nel settore dell'agricoltura a favore delle regioni ultraperiferiche dell'Unione<sup>(3)</sup>, in particolare nell'articolo 14; nel regolamento (CE) n. 509/2006 del Consiglio, del 20 marzo 2006, relativo alle specialità tradizionali garantite dei prodotti agricoli e alimentari<sup>(4)</sup>; nel regolamento (CE) n. 510/2006 del Consiglio, del 20 marzo 2006, relativo alla protezione delle indicazioni geografiche e delle denominazioni d'origine dei prodotti agricoli e alimentari<sup>(5)</sup>; nel regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM)<sup>(6)</sup>, in particolare nella parte II, titolo II, capo I, sezione I e nella sezione I bis, sottosezione I; nel regolamento (CE) n. 834/2007 del Consiglio, del 28 giugno 2007, relativo alla produzione biologica e all'etichettatura dei prodotti biologici<sup>(7)</sup>, e nel regolamento (CE) n. 110/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2008, relativo alla definizione, alla designazione, alla presentazione, all'etichettatura e alla protezione delle indicazioni geografiche delle bevande spiritose<sup>(8)</sup>.
- (8) L'etichettatura dei prodotti agricoli e alimentari dovrebbe essere soggetta alle norme generali fissate nella direttiva 2000/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 marzo 2000, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'etichettatura e la presentazione dei prodotti alimentari, nonché la relativa pubblicità<sup>(9)</sup>, in particolare alle disposizioni intese a evitare che l'etichettatura possa confondere o indurre in errore i consumatori.
- (9) La comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sulla politica di qualità dei prodotti agricoli ha individuato che il rafforzamento della coerenza e dell'uniformità generale della politica di qualità dei prodotti agricoli costituisce una priorità.
- (10) Il regime relativo alle indicazioni geografiche dei prodotti agricoli e alimentari e il regime relativo alle specialità tradizionali garantite hanno in comune alcuni obiettivi e alcune disposizioni.
- (11) Da qualche tempo l'Unione persegue un approccio che ha l'obiettivo di semplificare il quadro normativo della PAC. È opportuno applicare tale approccio anche ai regolamenti che disciplinano la politica di qualità dei prodotti agricoli, senza per questo mettere in discussione le caratteristiche specifiche di tali prodotti.
- (12) Alcuni regolamenti che concorrono a formare la politica di qualità dei prodotti agricoli sono stati riveduti di recente ma non sono ancora attuati appieno. Di conseguenza, essi non dovrebbero essere inclusi nel presente regolamento. Essi possono tuttavia essere inclusi in un secondo tempo, una volta sia data piena attuazione alla normativa.
- (13) Alla luce delle suddette considerazioni, è opportuno far confluire le seguenti disposizioni in un unico quadro normativo comprendente le disposizioni nuove o aggiornate dei regolamenti (CE) n. 509/2006 e (CE) n. 510/2006 e le disposizioni dei regolamenti (CE) n. 509/2006 e (CE) n. 510/2006 che sono mantenute.
- (14) Per motivi di chiarezza e trasparenza è opportuno pertanto abrogare i regolamenti (CE) n. 509/2006 e (CE) n. 510/2006 e sostituirli con il presente regolamento.
- (15) L'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe essere limitato ai prodotti agricoli destinati al consumo umano elencati nell'allegato I del trattato e a un elenco di prodotti non compresi in tale allegato e strettamente connessi alla produzione agricola o all'economia rurale.
- (16) Le norme previste dal presente regolamento dovrebbero applicarsi lasciando impregiudicata la normativa vigente dell'Unione in materia di vini, vini aromatizzati, bevande spiritose, prodotti dell'agricoltura biologica e regioni ultraperiferiche.
- (17) È opportuno circoscrivere l'ambito di applicazione delle denominazioni di origine e delle indicazioni geografiche ai prodotti per i quali esiste un legame intrinseco fra le caratteristiche del prodotto o dell'alimento e la sua origine geografica. L'inclusione nell'attuale regime soltanto di alcuni tipi di cioccolato quali prodotti di confetteria costituisce un'anomalia che dovrebbe essere corretta.
- (18) La protezione delle denominazioni di origine e delle indicazioni geografiche persegue gli obiettivi specifici di garantire agli agricoltori e ai produttori un giusto guadagno per le qualità e caratteristiche di un determinato prodotto o del suo metodo di produzione, e di fornire informazioni chiare sui prodotti che possiedono caratteristiche specifiche connesse all'origine geografica, permettendo in tal modo ai consumatori di compiere scelte di acquisto più consapevoli.

(1) GU L 149 del 14.6.1991, pag. 1.

(2) GU L 10 del 12.1.2002, pag. 47.

(3) GU L 42 del 14.2.2006, pag. 1.

(4) GU L 93 del 31.3.2006, pag. 1.

(5) GU L 93 del 31.3.2006, pag. 12.

(6) GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

(7) GU L 189 del 20.7.2007, pag. 1.

(8) GU L 39 del 13.2.2008, pag. 16.

(9) GU L 109 del 6.5.2000, pag. 29.

- (19) Garantire il rispetto uniforme nell'intera Unione dei diritti di proprietà intellettuale connessi ai nomi protetti nell'Unione è una priorità che può essere conseguita più efficacemente a livello di Unione.
- (20) Un quadro stabilito a livello di Unione che protegga le denominazioni di origine e le indicazioni geografiche prevedendone l'inserimento in un registro facilita lo sviluppo di tali strumenti, poiché l'approccio più uniforme derivante garantisce condizioni di concorrenza leale tra i produttori dei prodotti recanti tali indicazioni, accrescendo la credibilità dei prodotti agli occhi dei consumatori. È opportuno stabilire disposizioni per lo sviluppo delle denominazioni di origine e delle indicazioni geografiche a livello di Unione e per promuovere la creazione di meccanismi per proteggerle nei paesi terzi nel quadro dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) o di accordi multilaterali e bilaterali, contribuendo in tal modo al riconoscimento della qualità dei prodotti e del loro modello di produzione, quale fattore di valore aggiunto.
- (21) Alla luce dell'esperienza acquisita con l'attuazione del regolamento (CEE) n. 2081/92 del Consiglio, del 14 luglio 1992, relativo alla protezione delle indicazioni geografiche e delle denominazioni d'origine dei prodotti agricoli ed alimentari <sup>(1)</sup>, e del regolamento (CE) n. 510/2006, si avverte l'esigenza di affrontare alcune questioni, di chiarire e semplificare alcune norme e di snellire le procedure previste da tale regime.
- (22) Tenuto conto della prassi esistente, è opportuno definire ulteriormente e mantenere i due diversi strumenti che permettono di identificare il legame tra il prodotto e la sua origine geografica, vale a dire la denominazione di origine protetta e l'indicazione geografica protetta. Senza modificare il concetto di tali strumenti, è opportuno adottare alcune modifiche delle definizioni per renderle più semplici e chiare agli operatori ai fini della comprensione e per tenere maggiormente conto della definizione di «indicazioni geografiche» contenuta nell'accordo sugli aspetti dei diritti di proprietà intellettuale attinenti al commercio.
- (23) Un prodotto agricolo o alimentare recante tale riferimento geografico dovrebbe soddisfare determinate condizioni previste da un disciplinare, quali prescrizioni specifiche intese a proteggere le risorse naturali o il paesaggio della zona di produzione, ovvero a migliorare il benessere degli animali.
- (24) Per usufruire della protezione nel territorio degli Stati membri, le denominazioni di origine e le indicazioni geografiche dovrebbero essere registrate unicamente a livello di Unione. A decorrere dalla data della domanda di registrazione a livello di Unione, è opportuno dare agli Stati membri la facoltà di concedere una protezione transitoria a livello nazionale, senza che ciò ostacoli gli scambi intraunionali o internazionali. Anche le denominazioni di origine e le indicazioni geografiche di paesi terzi che soddisfino i relativi criteri e che siano protette nel paese di origine dovrebbero avere la possibilità di ottenere, all'atto della registrazione, la protezione conferita dal presente regolamento.
- (25) La procedura di registrazione a livello di Unione dovrebbe permettere a qualsiasi persona fisica o giuridica avente un interesse legittimo di uno Stato membro diverso da quello della domanda, oppure di un paese terzo, di far valere i propri diritti notificando la propria opposizione.
- (26) L'iscrizione nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette dovrebbe fornire informazioni anche ai consumatori e agli operatori commerciali.
- (27) L'Unione negozia con i propri partner commerciali accordi internazionali, compresi quelli concernenti la tutela delle denominazioni di origine e delle indicazioni geografiche. Per agevolare la fornitura al pubblico di informazioni riguardo ai nomi protetti in tal modo, e in particolare per garantire la protezione e il controllo in relazione all'utilizzo di tali nomi, i nomi possono essere iscritti nel registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette. A meno che non siano espressamente qualificate come denominazioni di origine in tali accordi internazionali, tali nomi dovrebbero essere iscritti nel registro come indicazioni geografiche protette.
- (28) Tenuto conto della loro peculiarità, è opportuno adottare norme specifiche in materia di etichettatura per le denominazioni di origine protette e per le indicazioni geografiche protette, che impongono ai produttori di utilizzare sugli imballaggi i simboli dell'Unione o le indicazioni adeguate. Per i nomi dell'Unione è opportuno rendere obbligatorio l'utilizzo di tali simboli o indicazioni allo scopo di far conoscere meglio ai consumatori questa categoria di prodotti e le garanzie che essi offrono e di agevolare l'identificazione di questi prodotti sul mercato, facilitandone in tal modo i controlli. Tenuto conto delle esigenze dell'OMC, l'uso di tali simboli o indicazioni dovrebbe essere facoltativo per le indicazioni geografiche e le denominazioni di origine dei paesi terzi.
- (29) È opportuno tutelare i nomi iscritti nel registro allo scopo di garantirne un uso corretto e di evitare le pratiche che possano indurre in errore i consumatori. Si dovrebbe inoltre opportuno chiarire con quali mezzi debba essere garantita la tutela delle denominazioni di origine e delle indicazioni geografiche, in particolare per quanto attiene al ruolo dei gruppi di produttori e delle autorità competenti degli Stati membri.
- (30) È opportuno stabilire disposizioni relative a deroghe specifiche che permettano, per periodi di tempo transitori, l'uso di un nome registrato insieme ad altri nomi. Tali deroghe dovrebbero essere semplificate e chiarite. In taluni casi, al fine di superare difficoltà temporanee e

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 24.7.1992, pag. 1.

raggiungere l'obiettivo a lungo termine dell'osservanza dei disciplinari da parte di tutti i produttori, tali deroghe possono essere concesse per un periodo massimo di dieci anni.

- (31) È opportuno chiarire la portata della tutela conferita dal presente regolamento, in particolare con riferimento alle limitazioni imposte alla registrazione di nuovi marchi dalla direttiva 2008/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2008, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di marchi d'impresa <sup>(1)</sup>, in caso di conflitto con la registrazione delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette, come già accade per la registrazione di nuovi marchi a livello di Unione. Tale chiarimento è necessario anche per il caso dei titolari di diritti di proprietà intellettuale anteriori, in particolare per quanto attiene ai marchi e nomi omonimi registrati come denominazioni di origine protette o indicazioni geografiche protette.
- (32) La tutela delle denominazioni di origine e delle indicazioni geografiche dovrebbe essere estesa ai casi di usurpazione, imitazione ed evocazione dei nomi registrati relativi sia a beni che a servizi, onde garantire un livello di tutela elevato e analogo a quello che vige nel settore vitivinicolo. È opportuno tener conto della comunicazione della Commissione intitolata «Orientamenti sull'etichettatura dei prodotti alimentari ottenuti da ingredienti a denominazione di origine protetta (DOP) e a indicazione geografica protetta (IGP)» quando le denominazioni di origine protette o le indicazioni geografiche protette sono utilizzate come ingredienti.
- (33) I nomi già registrati a norma del regolamento (CE) n. 510/2006 il 3 gennaio 2013 dovrebbero continuare a essere protette nell'ambito del presente regolamento ed essere iscritti automaticamente nel registro.
- (34) L'obiettivo specifico del regime relativo alle specialità tradizionali garantite consiste nell'aiutare i produttori di prodotti tradizionali a comunicare ai consumatori le proprietà che conferiscono valore aggiunto ai loro prodotti. Tuttavia, dato il numero esiguo dei nomi registrati, l'attuale regime delle specialità tradizionali garantite non ha sfruttato appieno tutte le sue potenzialità. Le attuali disposizioni in materia dovrebbero perciò essere migliorate, chiarite e rese più incisive per ottenere un regime più comprensibile, efficace e interessante per i potenziali richiedenti.
- (35) Il regime attuale consente di registrare un nome a fini identificativi, senza riserva d'uso del nome nell'Unione. Poiché tale possibilità non è stata compresa appieno dai soggetti interessati e poiché la funzione di identificare i prodotti tradizionali può essere realizzata meglio a livello nazionale o regionale in applicazione del principio di sussidiarietà, è opportuno eliminare tale possibilità. Alla luce dell'esperienza, il regime dovrebbe trattare soltanto la riserva d'uso dei nomi nell'intera Unione.
- (36) Per assicurare che nell'ambito del regime siano registrati i nomi di prodotti davvero tradizionali, è opportuno adattare gli altri criteri e condizioni per la loro registrazione, in particolare per quanto riguarda la definizione di «tradizionale», che dovrebbe includere prodotti la cui produzione ha luogo già da un periodo di tempo significativo.
- (37) Per garantire la conformità delle specialità tradizionali garantite al loro disciplinare e la continuità delle stesse, i produttori organizzati in gruppi dovrebbero definire essi stessi il prodotto in un disciplinare. I produttori dei paesi terzi dovrebbero avere la possibilità di registrare un nome tra le specialità tradizionali garantite.
- (38) Per avere diritto all'uso riservato, le specialità tradizionali garantite dovrebbero essere registrate a livello di Unione. L'iscrizione nel registro dovrebbe fornire informazioni anche ai consumatori e agli operatori commerciali.
- (39) Per evitare di creare condizioni di concorrenza sleale ogni produttore, anche di un paese terzo, dovrebbe avere la possibilità di utilizzare il nome registrato di una specialità tradizionale garantita, purché il prodotto in questione sia conforme ai requisiti del relativo disciplinare e il produttore sia soggetto a un sistema di controlli. Per le specialità tradizionali garantite prodotte all'interno dell'Unione, il simbolo dell'Unione dovrebbe figurare nell'etichettatura e dovrebbe essere possibile abbinarlo all'indicazione «specialità tradizionale garantita».
- (40) Per proteggere i nomi registrati da usurpazioni o da pratiche che potrebbero indurre in errore i consumatori, il loro uso dovrebbe essere riservato.
- (41) Per i nomi già registrati a norma del regolamento (CE) n. 509/2006 che al 3 gennaio 2013 non rientrerebbero altrimenti nell'ambito di applicazione del presente regolamento le condizioni d'uso stabilite nel regolamento (CE) n. 509/2006 dovrebbero continuare ad applicarsi per un periodo transitorio.
- (42) Per i nomi registrati senza riserva d'uso del nome ai sensi del regolamento (CE) n. 509/2006, è opportuno prevedere una procedura di registrazione del nome affinché possano essere registrate con riserva d'uso del nome.
- (43) È inoltre opportuno stabilire misure transitorie per le domande di registrazione pervenute alla Commissione prima del 3 gennaio 2013.
- (44) È opportuno introdurre un secondo ordine di regimi di qualità, basato su indicazioni di qualità che conferiscono valore aggiunto, che possano essere comunicate nel mercato interno e da utilizzare su base volontaria. Tali

<sup>(1)</sup> GU L 299 dell'8.11.2008, pag. 25.

- indicazioni facoltative di qualità dovrebbero far riferimento a caratteristiche orizzontali specifiche con riguardo a una o più categorie di prodotti, metodi di produzione o modalità di trasformazione che si applicano in settori specifici. L'indicazione facoltativa di qualità «prodotto di montagna» è risultata sinora conforme alle condizioni e genererà valore aggiunto al prodotto sul mercato. La Commissione può adottare degli orientamenti al fine di agevolare l'applicazione della direttiva 2000/13/CE laddove l'etichettatura dei prodotti alimentari può generare confusione nei consumatori riguardo alle indicazioni facoltative di qualità, compresi, in particolare, i «prodotti di montagna».
- (45) Al fine di fornire ai produttori di montagna uno strumento efficace per migliorare la commercializzazione dei loro prodotti e ridurre i rischi effettivi di confusione dei consumatori sulla provenienza montana dei prodotti sul mercato, è opportuno prevedere la definizione a livello di Unione di un'indicazione facoltativa di qualità per i prodotti di montagna. La definizione di zone di montagna dovrebbe basarsi sui criteri di classificazione generale utilizzati per individuare una zona di montagna nel regolamento (CE) n. 1257/1999 del Consiglio, del 17 maggio 1999, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia (FEAOG) <sup>(1)</sup>.
- (46) Il valore aggiunto delle indicazioni geografiche e delle specialità tradizionali garantite si basa sulla fiducia dei consumatori. Esso è credibile solo se accompagnato da verifiche e controlli effettivi. I regimi di qualità disciplinati dal presente regolamento dovrebbero essere oggetto di un sistema di monitoraggio mediante controlli ufficiali, in conformità dei principi enunciati dal regolamento (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativo ai controlli ufficiali intesi a verificare la conformità alla normativa in materia di mangimi e di alimenti e alle norme sulla salute e sul benessere degli animali <sup>(2)</sup>, e dovrebbero comprendere un sistema di controlli in tutte le fasi di produzione, trasformazione e distribuzione. Per aiutare gli Stati membri ad applicare meglio le disposizioni del regolamento (CE) n. 882/2004 per i controlli relativi alle indicazioni geografiche e alle specialità tradizionali garantite, il presente regolamento dovrebbe contenere riferimenti agli articoli più rilevanti.
- (47) Per garantire al consumatore le caratteristiche specifiche delle indicazioni geografiche e delle specialità tradizionali garantite, è opportuno che gli operatori siano soggetti a un sistema che verifichi il rispetto del disciplinare.
- (48) Al fine di garantire l'imparzialità e l'efficienza delle autorità competenti, esse dovrebbero soddisfare una serie di criteri operativi. È opportuno prevedere disposizioni che deleghino a organismi di controllo alcune competenze a svolgere compiti di controllo specifici.
- (49) È opportuno utilizzare le norme europee (norme EN) elaborate dal Comitato europeo di normazione (CEN) e le norme internazionali elaborate dall'Organizzazione internazionale per la normazione (ISO) per l'accREDITAMENTO degli organismi di controllo ed è altresì opportuno che tali organismi le utilizzino per le operazioni da essi svolte. L'accREDITAMENTO di tali organismi dovrebbe aver luogo in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accREDITAMENTO e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti <sup>(3)</sup>.
- (50) Le informazioni relative alle attività di controllo sulle indicazioni geografiche e sulle specialità tradizionali garantite dovrebbero essere inserite nei piani di controllo nazionali pluriennali e nelle relazioni annuali redatte dagli Stati membri a norma del regolamento (CE) n. 882/2004.
- (51) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a imporre una tassa a copertura delle spese sostenute.
- (52) È opportuno chiarire le norme che disciplinano attualmente la possibilità di continuare a utilizzare nomi generici, in modo che i termini generici simili a un nome o a un'indicazione protetta o riservata o che ne fanno parte mantengano il loro carattere generico.
- (53) La data da prendere in considerazione per stabilire la preesistenza di un marchio e di una denominazione di origine o di un'indicazione geografica dovrebbe essere la data della domanda di registrazione del marchio nell'Unione o negli Stati membri e la data di presentazione alla Commissione della domanda di protezione della denominazione di origine o dell'indicazione geografica.
- (54) È opportuno continuare ad applicare le disposizioni relative al rigetto o alla coesistenza di una denominazione di origine o di un'indicazione geografica in caso di conflitto con un marchio preesistente.
- (55) I criteri per respingere la registrazione di marchi posteriori o dichiararne nulla la registrazione poiché confliggenti con una denominazione di origine o un'indicazione geografica preesistente dovrebbero corrispondere all'ambito di applicazione della tutela della denominazione di origine o dell'indicazione geografica.
- (56) Le disposizioni relative ai sistemi che conferiscono diritti di proprietà intellettuale, in particolar modo i diritti conferiti dal regime di qualità riguardante le denominazioni di origine e le indicazioni geografiche o quelli conferiti dalla normativa sui marchi, dovrebbero lasciare impregiudicate la riserva d'uso dei nomi e l'istituzione di indicazioni e simboli nell'ambito dei regimi di qualità riguardanti le specialità tradizionali garantite e le indicazioni facoltative di qualità.

<sup>(1)</sup> GU L 160 del 26.6.1999, pag. 80.

<sup>(2)</sup> GU L 165 del 30.4.2004, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

- (57) È opportuno chiarire e riconoscere il ruolo dei gruppi. I gruppi svolgono un ruolo fondamentale nel processo di presentazione delle domande di registrazione dei nomi di denominazioni di origine e indicazioni geografiche nonché di specialità tradizionali garantite, e nella modifica dei disciplinari e delle domande di annullamento. Essi possono inoltre sviluppare attività connesse alla sorveglianza in merito all'effettiva protezione dei nomi registrati, alla conformità della produzione al relativo disciplinare, all'informazione e alla promozione del nome registrato e, in generale, qualsiasi attività volta ad accrescere il valore dei nomi registrati e l'efficacia dei regimi di qualità. Inoltre, i gruppi dovrebbero seguire da vicino la posizione dei prodotti sul mercato. Tali attività non dovrebbero tuttavia agevolare né determinare comportamenti anticoncorrenziali incompatibili con gli articoli 101 e 102 del trattato.
- (58) Per garantire che i nomi registrati delle denominazioni di origine e delle indicazioni geografiche nonché delle specialità tradizionali garantite soddisfino le condizioni stabilite nel presente regolamento, è opportuno che le domande siano esaminate dalle autorità nazionali dello Stato membro interessato, nel rispetto di disposizioni comuni minime comprendenti una procedura nazionale di opposizione. La Commissione dovrebbe procedere successivamente all'esame delle domande per assicurarsi che esse non contengano errori manifesti e per garantire che sia tenuto conto del diritto dell'Unione e degli interessi dei soggetti interessati al di fuori dello Stato membro di presentazione della domanda.
- (59) Dovrebbe essere possibile la registrazione come denominazioni di origine, indicazioni geografiche e specialità tradizionali garantite di nomi relativi a prodotti originari di paesi terzi e che soddisfano le condizioni stabilite nel presente regolamento.
- (60) È opportuno proteggere sia nell'Unione che nei paesi terzi i simboli, le indicazioni e le abbreviazioni che dimostrano l'adesione a un regime di qualità nonché i diritti dell'Unione, onde garantire che essi siano utilizzati per prodotti autentici e che i consumatori non siano indotti in errore riguardo alle qualità dei prodotti. Inoltre, affinché la protezione sia efficace, è opportuno che la Commissione abbia a disposizione risorse di bilancio ragionevoli su base centralizzata, nel quadro del regolamento (CE) n. 1698/2005 del Consiglio, del 20 settembre 2005, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) <sup>(1)</sup> e in conformità dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1290/2005 del Consiglio, del 21 giugno 2005, relativo al finanziamento della politica agricola comune <sup>(2)</sup>.
- (61) È opportuno abbreviare e migliorare, in particolare per quanto riguarda il processo decisionale, la procedura di registrazione delle denominazioni di origine protette, delle indicazioni geografiche protette e delle specialità tradizionali garantite, compresi i periodi previsti per l'esame e l'opposizione. La Commissione, assistita in determinate circostanze dagli Stati membri, dovrebbe essere responsabile dell'adozione delle decisioni relative alla registrazione. Si dovrebbero stabilire procedure che permettano di modificare il disciplinare dopo la registrazione e di annullare la registrazione del nome, in particolare se il prodotto non è più conforme al relativo disciplinare o se il nome non è più utilizzato sul mercato.
- (62) Al fine di agevolare le domande transfrontaliere di registrazione congiunta delle denominazioni di origine protette, delle indicazioni geografiche protette o delle specialità tradizionali garantite, dovrebbero essere previste delle procedure appropriate.
- (63) Al fine di integrare o modificare taluni elementi non essenziali del presente regolamento, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato, per completare la lista dei prodotti di cui all'allegato I del presente regolamento; stabilire le restrizioni e le deroghe con riferimento alla provenienza dei mangimi per animali nel caso di una denominazione di origine; stabilire delle restrizioni e delle deroghe con riferimento alla macellazione di animali vivi o con riferimento alla provenienza delle materie prime; stabilire regole che limitino le informazioni contenute nel disciplinare; definire i simboli dell'Unione; stabilire norme transitorie supplementari al fine di proteggere i diritti e gli interessi legittimi dei produttori o dei soggetti interessati; stabilire ulteriori dettagli in relazione ai criteri di ammissibilità dei nomi delle specialità tradizionali garantite; stabilire norme particolareggiate relative ai criteri per le indicazioni facoltative di qualità; riservare una indicazione facoltativa di qualità supplementare, precisandone le condizioni di utilizzo e modificando tali condizioni; stabilire deroghe all'uso del termine «prodotto di montagna» e stabilire i metodi di produzione e gli altri criteri pertinenti per l'applicazione di tale indicazione facoltativa di qualità, in particolare stabilire le condizioni alle quali le materie prime o i prodotti alimentari possono provenire dal di fuori delle zone di montagna; stabilire norme supplementari per determinare il carattere generico di termini nell'Unione; stabilire norme per determinare l'utilizzo del nome di una varietà vegetale o di una razza animale; definire le norme per lo svolgimento della procedura nazionale di opposizione relativa alle domande congiunte concernenti più territori nazionali e completare le norme relative alla procedura di domanda, alla procedura di opposizione, alla procedura di domanda di modifica e alla procedura di annullamento in generale.

<sup>(1)</sup> GU L 277 del 21.10.2005, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 209 dell'11.8.2005, pag. 1.

È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(64) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire norme relative alla forma del disciplinare; stabilire norme particolareggiate sulla forma e il contenuto del registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette; definire le caratteristiche tecniche dei simboli dell'Unione e le indicazioni e le norme riguardanti il loro uso sui prodotti, comprese le versioni linguistiche appropriate da utilizzare; concedere e prorogare periodi transitori per deroghe temporanee per l'uso di denominazioni di origine protette e di indicazioni geografiche protette; stabilire norme particolareggiate in merito alla forma e al contenuto del registro delle specialità tradizionali garantite; stabilire norme per la protezione delle specialità tradizionali garantite; stabilire tutte le misure relative alle forme, alle procedure e agli altri dettagli tecnici per l'applicazione del titolo IV; stabilire norme per l'uso delle indicazioni facoltative di qualità; stabilire norme per la protezione uniforme di indicazioni, abbreviazioni e simboli di cui ai regimi di qualità; stabilire norme particolareggiate in merito alla procedura, alla forma e alla presentazione di domande di registrazione o di opposizioni; respingere la domanda; decidere in merito alla registrazione di un nome se un accordo non è stato raggiunto; stabilire norme particolareggiate sulla procedura, sulla forma e sulla presentazione di una domanda di modifica; annullare la registrazione di una denominazione di origine protetta, di una indicazione geografica protetta o di una specialità tradizionale garantita e stabilire norme particolareggiate sulla procedura e sulla forma della procedura di annullamento e sulla presentazione delle domande di annullamento. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione <sup>(1)</sup>.

(65) Per quanto riguarda l'istituzione e la tenuta di registri di denominazioni di origine protette, di indicazioni geografiche protette e di specialità tradizionali garantite, riconosciute in base a questo regime; la definizione dei mezzi attraverso i quali il nome e l'indirizzo di organismi di certificazione di prodotti sono pubblicati e la registrazione di un nome in caso di mancata notifica di opposizione o in caso di mancata dichiarazione di opposizione motivata ammissibile o in caso contrario se si è raggiunto un accordo, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti di esecuzione senza applicare il regolamento (UE) n. 182/2011,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## TITOLO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

#### Obiettivi

1. Il presente regolamento intende aiutare i produttori di prodotti agricoli e alimentari a comunicare agli acquirenti e ai consumatori le caratteristiche e le modalità di produzione agricola di tali prodotti, garantendo in tal modo:

- a) una concorrenza leale per gli agricoltori e i produttori di prodotti agricoli e alimentari aventi caratteristiche e proprietà che conferiscono valore aggiunto;
- b) la disponibilità per i consumatori di informazioni attendibili riguardo a tali prodotti;
- c) il rispetto dei diritti di proprietà intellettuale; e
- d) l'integrità del mercato interno.

Le misure previste dal presente regolamento sono finalizzate a sostenere le attività agricole e di trasformazione e i sistemi di produzione associati a prodotti di qualità elevata, contribuendo in tal modo alla realizzazione degli obiettivi della politica di sviluppo rurale.

2. Il presente regolamento istituisce regimi di qualità che costituiscono la base per l'identificazione e, se del caso, la protezione di nomi e indicazioni che, in particolare, indicano o designano prodotti agricoli con:

- a) caratteristiche che conferiscono valore aggiunto; o
- b) proprietà che conferiscono valore aggiunto a motivo dei metodi di produzione o di trasformazione usati o del loro luogo di produzione o di commercializzazione.

#### Articolo 2

#### Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai prodotti agricoli destinati al consumo umano elencati nell'allegato I del trattato e ad altri prodotti agricoli e alimentari elencati nell'allegato I del presente regolamento.

Per tenere conto di impegni internazionali o di nuovi metodi di produzione o materiali, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, che integrano l'elenco dei prodotti di cui all'allegato I del presente regolamento. Tali prodotti sono strettamente connessi a prodotti agricoli o all'economia rurale.

2. Il presente regolamento non si applica alle bevande spiritose, ai vini aromatizzati o ai prodotti vitivinicoli definiti nell'allegato XI *ter* del regolamento (CE) n. 1234/2007, ad eccezione degli aceti di vino.

<sup>(1)</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

3. Il presente regolamento si applica fatte salve le altre disposizioni specifiche dell'Unione relative all'immissione in commercio dei prodotti, in particolare con riferimento all'organizzazione comune unica dei mercati e all'etichettatura degli alimenti.

4. La direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione <sup>(1)</sup>, non si applica ai regimi di qualità istituiti dal presente regolamento.

#### Articolo 3

##### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «regimi di qualità», i regimi istituiti ai titoli II, III e IV;
- 2) «gruppo», qualsiasi associazione, a prescindere dalla sua forma giuridica, costituita principalmente da produttori o trasformatori che trattano il medesimo prodotto;
- 3) «tradizionale», l'uso comprovato sul mercato nazionale per un periodo di tempo che permette di tramandare le conoscenze da una generazione all'altra; tale periodo deve essere di almeno trenta anni;
- 4) «etichettatura», le menzioni, indicazioni, marchi di fabbrica o di commercio, immagini o simboli riferentisi ad un prodotto alimentare e figuranti su qualsiasi imballaggio, documento, cartello, etichetta, anello o fascetta che accompagni tale prodotto alimentare o che ad esso si riferisca;
- 5) «specificità», in relazione a un prodotto, le modalità di produzione specifiche che lo distinguono nettamente da altri prodotti simili della stessa categoria;
- 6) «termini generici», i nomi di prodotti che, pur riferendosi al luogo, alla regione o al paese in cui il prodotto era originariamente ottenuto o commercializzato, sono diventati il nome comune di un prodotto nell'Unione;
- 7) «fase di produzione», la produzione, la trasformazione o l'elaborazione;
- 8) «prodotti trasformati», prodotti alimentari ottenuti dalla trasformazione di prodotti non trasformati. I prodotti trasformati possono contenere ingredienti necessari alla loro lavorazione o per conferire loro caratteristiche specifiche.

## TITOLO II

### DENOMINAZIONI DI ORIGINE PROTETTE E INDICAZIONI GEOGRAFICHE PROTETTE

#### Articolo 4

##### Obiettivo

È istituito un regime di denominazioni di origine protette e di indicazioni geografiche protette al fine di aiutare i produttori di prodotti legati a una zona geografica nei modi seguenti:

- a) garantendo una giusta remunerazione per le qualità dei loro prodotti;
- b) garantendo una protezione uniforme dei nomi in quanto diritto di proprietà intellettuale sul territorio dell'Unione;
- c) fornendo ai consumatori informazioni chiare sulle proprietà che conferiscono valore aggiunto ai prodotti.

#### Articolo 5

##### Requisiti per le denominazioni di origine e le indicazioni geografiche

1. Ai fini del presente regolamento, «denominazione di origine» è un nome che identifica un prodotto:

- a) originario di un luogo, regione o, in casi eccezionali, di un paese determinati;
- b) la cui qualità o le cui caratteristiche sono dovute essenzialmente o esclusivamente ad un particolare ambiente geografico ed ai suoi intrinseci fattori naturali e umani; e
- c) le cui fasi di produzione si svolgono nella zona geografica delimitata.

2. Ai fini del presente regolamento, «indicazione geografica» è un nome che identifica un prodotto:

- a) originario di un determinato luogo, regione o paese;
- b) alla cui origine geografica sono essenzialmente attribuibili una data qualità; la reputazione o altre caratteristiche; e
- c) la cui produzione si svolge per almeno una delle sue fasi nella zona geografica delimitata.

3. In deroga al paragrafo 1, taluni nomi sono equiparati a denominazioni di origine anche se le materie prime dei relativi prodotti provengono da una zona geografica più ampia della zona geografica delimitata, o diversa da essa, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) la zona di produzione delle materie prime è delimitata;
- b) sussistono condizioni particolari per la produzione delle materie prime;

<sup>(1)</sup> GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.

- c) esiste un regime di controllo atto a garantire l'osservanza delle condizioni di cui alla lettera b); e
- d) le suddette denominazioni di origine sono state riconosciute come denominazioni di origine nel paese di origine anteriormente al 1° maggio 2004.

Ai fini del presente paragrafo possono essere considerati materie prime soltanto gli animali vivi, le carni e il latte.

4. Per tenere conto delle specificità connesse alla produzione di prodotti di origine animale, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, concernenti restrizioni e deroghe relativamente alla provenienza dei mangimi nel caso di una denominazione di origine.

Inoltre, per tenere conto delle specificità connesse a taluni prodotti o a talune zone, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, concernenti restrizioni e deroghe relativamente alla macellazione di animali vivi o alla provenienza delle materie prime.

Tali restrizioni e deroghe tengono conto, in base a criteri obiettivi, della qualità o dell'uso e di know-how o fattori naturali riconosciuti.

#### Articolo 6

##### **Genericità, conflitti con nomi di varietà vegetali e di razze animali, con omonimi e marchi**

1. I termini generici non sono registrati come denominazioni di origine protette o indicazioni geografiche protette.

2. Un nome non può essere registrato come denominazione di origine o indicazione geografica qualora sia in conflitto con il nome di una varietà vegetale o di una razza animale e possa indurre in errore il consumatore quanto alla vera origine del prodotto.

3. Un nome proposto per la registrazione che sia in tutto o in parte omonimo di un nome già iscritto nel registro stabilito a norma dell'articolo 11 non può essere registrato, a meno che nella pratica sussista una differenziazione sufficiente tra le condizioni d'impiego e di presentazione locali e tradizionali del nome omonimo registrato successivamente e quelle del nome già iscritto nel registro, tenuto conto della necessità di assicurare un trattamento equitativo ai produttori interessati e far sì che i consumatori non siano indotti in errore.

Un nome omonimo che induca erroneamente il consumatore a pensare che i prodotti siano originari di un altro territorio non è registrato, anche se esatto per quanto attiene al territorio, alla regione o al luogo di cui sono effettivamente originari i prodotti in questione.

4. Un nome proposto per la registrazione come denominazione di origine o indicazione geografica non è registrato qua-

lora, tenuto conto della notorietà e della reputazione di un marchio e della durata di utilizzazione dello stesso, la registrazione del nome proposto come denominazione di origine o indicazione geografica sarebbe tale da indurre in errore il consumatore quanto alla vera identità del prodotto.

#### Articolo 7

##### **Disciplinare**

1. Una denominazione di origine protetta o un'indicazione geografica protetta deve rispettare un disciplinare che comprende almeno i seguenti elementi:

- a) il nome da proteggere come denominazione di origine o indicazione geografica, quale utilizzata nel commercio o nel linguaggio comune, e solo nelle lingue attualmente o storicamente utilizzate per descrivere il prodotto specifico nella zona geografica delimitata;
- b) la descrizione del prodotto, comprese se del caso le materie prime, nonché le principali caratteristiche fisiche, chimiche, microbiologiche od organolettiche del prodotto;
- c) la definizione della zona geografica delimitata riguardo al legame di cui alla lettera f), punto i) o punto ii), del presente paragrafo e, se del caso, gli elementi che indicano il rispetto delle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3;
- d) gli elementi che dimostrano che il prodotto è originario della zona geografica delimitata di cui all'articolo 5, paragrafo 1 o 2;
- e) la descrizione del metodo di ottenimento del prodotto e, se del caso, dei metodi locali, leali e costanti nonché informazioni relative al confezionamento, quando il gruppo richiedente stabilisce in tal senso e fornisce sufficienti motivazioni specifiche per prodotto per cui il confezionamento deve aver luogo nella zona geografica delimitata per salvaguardare la qualità, garantire l'origine o assicurare il controllo, tenendo conto del diritto dell'Unione, in particolare della libera circolazione dei prodotti e della libera prestazione di servizi;
- f) gli elementi che stabiliscono:
  - i) il legame fra la qualità o le caratteristiche del prodotto e l'ambiente geografico di cui all'articolo 5, paragrafo 1; o
  - ii) se del caso, il legame fra una data qualità, la reputazione o un'altra caratteristica del prodotto e l'origine geografica di cui all'articolo 5, paragrafo 2;
- g) il nome e l'indirizzo delle autorità o, se disponibili, il nome e l'indirizzo degli organismi che verificano il rispetto delle disposizioni del disciplinare a norma dell'articolo 37, e i relativi compiti specifici;

h) qualsiasi regola specifica per l'etichettatura del prodotto in questione.

2. Al fine di garantire che il disciplinare contenga informazioni pertinenti e succinte, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, che stabiliscono le norme che limitano le informazioni contenute nel disciplinare di cui al paragrafo 1 del presente articolo, qualora tale limitazione sia necessaria per evitare domande di registrazione eccessivamente voluminose.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le norme relative alla forma del disciplinare. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

#### Articolo 8

##### Contenuto della domanda di registrazione

1. Una domanda di registrazione di una denominazione di origine o di un'indicazione geografica a norma dell'articolo 49, paragrafo 2 o 5, comprende almeno:

- a) il nome e l'indirizzo del gruppo richiedente e delle autorità o, se disponibili, degli organismi che verificano il rispetto delle disposizioni del disciplinare;
- b) il disciplinare di cui all'articolo 7;
- c) un documento unico contenente gli elementi seguenti:
  - i) gli elementi principali del disciplinare: il nome, una descrizione del prodotto, incluse, se del caso, le norme specifiche applicabili al confezionamento e all'etichettatura, e una descrizione concisa della delimitazione della zona geografica;
  - ii) la descrizione del legame del prodotto con l'ambiente geografico o con l'origine geografica di cui all'articolo 5, paragrafo 1 o 2, a seconda dei casi, inclusi, se del caso, gli elementi specifici della descrizione del prodotto o del metodo di produzione che giustifica il legame.

Una domanda di cui all'articolo 49, paragrafo 5, contiene inoltre la prova che il nome del prodotto è protetto nel suo paese di origine.

2. Un fascicolo di domanda di cui all'articolo 49, paragrafo 4, comprende:

- a) il nome e l'indirizzo del gruppo richiedente;
- b) il documento unico di cui al paragrafo 1, lettera c), del presente articolo;
- c) una dichiarazione dello Stato membro in cui quest'ultimo afferma che la domanda presentata dal gruppo richiedente e che beneficia della decisione favorevole soddisfa le condizioni del presente regolamento e le disposizioni adottate a norma del medesimo;

d) il riferimento della pubblicazione del disciplinare.

#### Articolo 9

##### Protezione nazionale transitoria

A decorrere dalla data di presentazione della domanda alla Commissione, uno Stato membro può concedere a un nome, solo in via transitoria, una protezione ai sensi del presente regolamento a livello nazionale.

Tale protezione nazionale cessa alla data in cui è adottata una decisione di registrazione a norma del presente regolamento oppure alla data in cui la domanda è ritirata.

Qualora un nome non sia registrato ai sensi del presente regolamento, le conseguenze di tale protezione nazionale sono responsabilità esclusiva dello Stato membro interessato.

Le misure adottate dagli Stati membri a norma del primo comma hanno efficacia solo a livello nazionale e non incidono in alcun modo sugli scambi intraunionali o internazionali.

#### Articolo 10

##### Motivi di opposizione

1. Una dichiarazione di opposizione motivata a norma dell'articolo 51, paragrafo 2, è ricevibile solo se perviene alla Commissione entro il termine stabilito in tale paragrafo e se:

- a) dimostra la mancata osservanza delle condizioni di cui all'articolo 5 e all'articolo 7, paragrafo 1;
- b) dimostra che la registrazione del nome proposto sarebbe contraria all'articolo 6, paragrafo 2, 3 o 4;
- c) dimostra che la registrazione del nome proposto danneggerebbe l'esistenza di un nome omonimo o parzialmente omonimo o di un marchio, oppure l'esistenza di prodotti che si trovano legalmente sul mercato da almeno cinque anni prima della data di pubblicazione di cui all'articolo 50, paragrafo 2, lettera a); o
- d) fornisce elementi sulla cui base si può concludere che il nome di cui si chiede la registrazione è un termine generico.

2. I motivi di opposizione sono valutati con riferimento al territorio dell'Unione.

#### Articolo 11

##### Registro delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette

1. La Commissione adotta atti di esecuzione senza applicare la procedura di cui all'articolo 57, paragrafo 2, che creano e tengono un registro, aggiornato e accessibile al pubblico, delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette riconosciute nell'ambito del presente regime.

2. Possono essere iscritte nel registro le indicazioni geografiche relative a prodotti di paesi terzi protette nell'Unione in base a un accordo internazionale del quale l'Unione è parte contraente. A meno che non siano espressamente identificate nel suddetto accordo come denominazioni di origine protette ai sensi del presente regolamento, tali nomi sono iscritti nel registro come indicazioni geografiche protette.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le norme particolareggiate relative alla forma e al contenuto del registro. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

4. La Commissione pubblica e tiene regolarmente aggiornato l'elenco degli accordi internazionali di cui al paragrafo 2 nonché l'elenco delle indicazioni geografiche protette a norma di detti accordi.

#### Articolo 12

##### Nomi, simboli e indicazioni

1. Le denominazioni di origine protette e le indicazioni geografiche protette possono essere utilizzate da qualsiasi operatore che commercializzi un prodotto conforme al relativo disciplinare.

2. Sono definiti simboli dell'Unione destinati a dare pubblicità alle denominazioni di origine protette e alle indicazioni geografiche protette.

3. Nel caso dei prodotti originari dell'Unione, che sono commercializzati come denominazione di origine protetta o indicazione geografica protetta registrata secondo le procedure stabilite nel presente regolamento, i simboli dell'Unione associati a tali prodotti figurano nell'etichettatura. Inoltre, il nome registrato del prodotto dovrebbe figurare nello stesso campo visivo. Le indicazioni «denominazione di origine protetta» o «indicazione geografica protetta» o le corrispondenti abbreviazioni «DOP» o «IGP» possono figurare nell'etichettatura.

4. Possono inoltre figurare nell'etichettatura: riproduzioni della zona di origine geografica di cui all'articolo 5 e riferimenti testuali, grafici o simbolici allo Stato membro e/o alla regione in cui è collocata tale zona di origine geografica.

5. Fatta salva la direttiva 2000/13/CE, è consentito l'uso nell'etichettatura dei marchi collettivi geografici di cui all'articolo 15 della direttiva 2008/95/CE unitamente alla denominazione di origine protetta o all'indicazione geografica protetta.

6. Per i prodotti originari di paesi terzi, commercializzati con un nome iscritto nel registro, possono figurare nell'etichettatura le indicazioni di cui al paragrafo 3 o i simboli dell'Unione a esse associati.

7. Affinché al consumatore siano comunicate informazioni adeguate, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti

delegati, conformemente all'articolo 56, che stabiliscono i simboli dell'Unione.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che definiscono le caratteristiche tecniche dei simboli e delle indicazioni dell'Unione nonché le norme relative al loro impiego sui prodotti commercializzati come denominazione di origine protetta o indicazione geografica protetta, ivi incluse le norme relative alle versioni linguistiche appropriate da utilizzare. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

#### Articolo 13

##### Protezione

1. I nomi registrati sono protetti contro:

- a) qualsiasi impiego commerciale diretto o indiretto di un nome registrato per prodotti che non sono oggetto di registrazione, qualora questi ultimi siano comparabili ai prodotti registrati con tale nome o l'uso di tale nome consenta di sfruttare la notorietà del nome protetto, anche nel caso in cui tali prodotti siano utilizzati come ingrediente;
- b) qualsiasi usurpazione, imitazione o evocazione, anche se l'origine vera dei prodotti o servizi è indicata o se il nome protetto è una traduzione o è accompagnato da espressioni quali «stile», «tipo», «metodo», «alla maniera», «imitazione» o simili, anche nel caso in cui tali prodotti siano utilizzati come ingrediente;
- c) qualsiasi altra indicazione falsa o ingannevole relativa alla provenienza, all'origine, alla natura o alle qualità essenziali del prodotto usata sulla confezione o sull'imballaggio, nel materiale pubblicitario o sui documenti relativi al prodotto considerato nonché l'impiego, per il confezionamento, di recipienti che possano indurre in errore sulla sua origine;
- d) qualsiasi altra pratica che possa indurre in errore il consumatore sulla vera origine del prodotto.

Se una denominazione di origine protetta o un'indicazione geografica protetta contiene il nome di un prodotto considerato generico, l'uso di tale nome generico non è considerato contrario al primo comma, lettera a) o b).

2. Le denominazioni di origine protette e le indicazioni geografiche protette non diventano generiche.

3. Gli Stati membri adottano le misure amministrative e giudiziarie adeguate per prevenire o far cessare l'uso illecito delle denominazioni di origine protette e delle indicazioni geografiche protette ai sensi del paragrafo 1, prodotte o commercializzate in tale Stato membro.

A tal fine gli Stati membri designano le autorità incaricate di adottare tali misure secondo le procedure definite da ogni singolo Stato membro.

Tali autorità offrono adeguate garanzie di oggettività e imparzialità e dispongono di personale qualificato e delle risorse necessarie per svolgere le loro funzioni.

#### Articolo 14

##### Relazioni fra marchi, denominazioni di origine e indicazioni geografiche

1. Qualora una denominazione di origine o un'indicazione geografica sia registrata ai sensi del presente regolamento, la registrazione di un marchio il cui uso violerebbe l'articolo 13, paragrafo 1, e che riguarda un prodotto dello stesso tipo è respinta se la domanda di registrazione del marchio è presentata dopo la data di presentazione della domanda di registrazione relativa alla denominazione di origine o all'indicazione geografica presso la Commissione.

I marchi registrati in violazione del primo comma sono annullati.

Le disposizioni del presente paragrafo si applicano in deroga alle disposizioni della direttiva 2008/95/CE.

2. Fatto salvo l'articolo 6, paragrafo 4, un marchio il cui uso violi l'articolo 13, paragrafo 1, di cui sia stata depositata la domanda di registrazione, che sia stato registrato o, nei casi in cui ciò sia previsto dalla legislazione pertinente, acquisito con l'uso in buona fede sul territorio dell'Unione anteriormente alla data di presentazione alla Commissione della domanda di protezione della denominazione di origine o dell'indicazione geografica, può continuare a essere utilizzato e rinnovato per il prodotto di cui trattasi nonostante la registrazione di una denominazione di origine o di un'indicazione geografica, purché non sussistano motivi di nullità o decadenza del marchio ai sensi del regolamento (CE) n. 207/2009 del Consiglio, del 26 febbraio 2009, sul marchio comunitario<sup>(1)</sup>, o ai sensi della direttiva 2008/95/CE. In tali casi l'uso della denominazione di origine protetta o dell'indicazione geografica protetta, nonché l'uso dei marchi in questione, è consentito.

#### Articolo 15

##### Periodi transitori per l'uso di denominazioni di origine protette e di indicazioni geografiche protette

1. Fatto salvo l'articolo 14, la Commissione può adottare atti di esecuzione che concedano un periodo transitorio fino a cinque anni per consentire ai prodotti originari di uno Stato membro o di un paese terzo la cui denominazione è costituita o composta da un nome che viola l'articolo 13, paragrafo 1, di continuare a utilizzare la denominazione con cui sono stati commercializzati purché una dichiarazione di opposizione ricevibile, a norma dell'articolo 49, paragrafo 3 o dell'articolo 51 dimostri che:

- a) la registrazione del nome danneggerebbe l'esistenza di un nome omonimo o parzialmente identico; o
- b) tali prodotti sono stati commercializzati legalmente sotto tale nome sul territorio di cui trattasi per almeno cinque anni

prima della data della pubblicazione di cui all'articolo 50, paragrafo 2, lettera a).

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

2. Fatto salvo l'articolo 14, la Commissione può adottare atti di esecuzione che proroghino a quindici anni il periodo transitorio di cui al paragrafo 1 del presente articolo in casi debitamente giustificati, ove sia dimostrato che:

- a) la denominazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo sia stata legalmente utilizzata, in base ad usi leali e costanti, durante almeno i venticinque anni precedenti la presentazione della domanda di registrazione presso la Commissione;
- b) l'uso della denominazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo non ha inteso sfruttare, in alcun momento, la reputazione del nome registrato ed è altresì dimostrato che tale uso non ha indotto né ha potuto indurre in errore il consumatore quanto alla vera origine del prodotto.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

3. Quando si usa una denominazione di cui ai paragrafi 1 e 2, l'indicazione del paese di origine figura in modo chiaro e visibile nell'etichettatura.

4. Al fine di superare difficoltà temporanee e raggiungere l'obiettivo a lungo termine dell'osservanza del disciplinare da parte di tutti i produttori della zona interessata, lo Stato membro può stabilire un periodo transitorio massimo di dieci anni, con efficacia a decorrere dalla data di presentazione della domanda alla Commissione, purché gli operatori interessati abbiano commercializzato legalmente i prodotti di cui trattasi, utilizzando in modo continuativo tali nomi almeno per i cinque anni che precedono la presentazione della domanda alle autorità dello Stato membro e che abbiano sollevato questo problema nella procedura nazionale di opposizione di cui all'articolo 49, paragrafo 3.

Il primo comma si applica *mutatis mutandis* a un'indicazione geografica protetta o a una denominazione di origine protetta relativa a una zona geografica situata in un paese terzo ad eccezione della procedura di opposizione.

I suddetti periodi transitori sono indicati nel fascicolo di domanda di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

#### Articolo 16

##### Disposizioni transitorie

1. I nomi figuranti nel registro di cui all'articolo 7, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 510/2006, sono automaticamente iscritti nel registro di cui all'articolo 11 del presente regolamento. I disciplinari corrispondenti sono equiparati ai disciplinari di cui all'articolo 7 del presente regolamento. Continuano ad applicarsi le disposizioni transitorie specifiche associate a tali registrazioni.

<sup>(1)</sup> GU L 78 del 24.3.2009, pag. 1.

2. Al fine di tutelare i diritti e gli interessi legittimi dei produttori o dei soggetti interessati, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, ai sensi dell'articolo 56, relativi a ulteriori disposizioni transitorie.

3. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicato il diritto di coesistenza riconosciuto dal regolamento (CE) n. 510/2006 per quanto riguarda le denominazioni di origine e le indicazioni geografiche, da un lato, e i marchi, dall'altro.

### TITOLO III

#### SPECIALITÀ TRADIZIONALI GARANTITE

##### Articolo 17

##### Obiettivo

È istituito un regime relativo alle specialità tradizionali garantite per salvaguardare metodi di produzione e ricette tradizionali, aiutando i produttori di prodotti tradizionali a commercializzare i propri prodotti e a comunicare ai consumatori le proprietà che conferiscono alle loro ricette e ai loro prodotti tradizionali valore aggiunto.

##### Articolo 18

##### Criteri

1. Un nome è ammesso a beneficiare della registrazione come specialità tradizionale garantita se designa uno specifico prodotto o alimento:

- a) ottenuto con un metodo di produzione, trasformazione o una composizione che corrispondono a una pratica tradizionale per tale prodotto o alimento; o
- b) ottenuto da materie prime o ingredienti utilizzati tradizionalmente.

2. Affinché un nome sia registrato come specialità tradizionale garantita, esso deve:

- a) essere stato utilizzato tradizionalmente in riferimento al prodotto specifico; o
- b) designare il carattere tradizionale o la specificità del prodotto.

3. Se nella procedura di opposizione ai sensi dell'articolo 51 viene dimostrato che il nome è usato anche in un altro Stato membro o in un paese terzo, al fine di distinguere i prodotti comparabili o i prodotti che condividono un nome identico o analogo, la decisione di registrazione adottata conformemente all'articolo 52, paragrafo 3, può prevedere che il nome della specialità tradizionale garantita sia accompagnato dall'affermazione «fatto secondo la tradizione di» immediatamente seguito dal nome di un paese o di una sua regione.

4. Non può essere registrato un nome che faccia riferimento unicamente ad affermazioni di carattere generale, utilizzate per un insieme di prodotti, ovvero ad affermazioni previste da una particolare normativa dell'Unione.

5. Per garantire il corretto funzionamento del regime, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, concernenti ulteriori aspetti sui criteri di ammissibilità stabiliti nel presente articolo.

##### Articolo 19

##### Disciplinare

1. Una specialità tradizionale garantita deve rispettare un disciplinare che comprende:

- a) il nome di cui è proposta la registrazione, nelle versioni linguistiche pertinenti;
- b) la descrizione del prodotto, comprese le principali caratteristiche fisiche, chimiche, microbiologiche od organolettiche, a dimostrazione della specificità del prodotto;
- c) la descrizione del metodo di produzione che i produttori devono rispettare, compresi se del caso la natura e le caratteristiche delle materie prime o degli ingredienti utilizzati e il metodo di elaborazione del prodotto; e
- d) gli elementi fondamentali che attestano il carattere tradizionale del prodotto.

2. Al fine di garantire che il disciplinare contenga informazioni pertinenti e succinte, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, che stabiliscono le norme che limitano le informazioni contenute nel disciplinare di cui al paragrafo 1 del presente articolo, qualora tale limitazione sia necessaria per evitare domande di registrazione eccessivamente voluminose.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le norme relative alla forma del disciplinare. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

##### Articolo 20

##### Contenuto della domanda di registrazione

1. La domanda di registrazione di un nome in quanto specialità tradizionale garantita di cui all'articolo 49, paragrafo 2 o 5, comprende:

- a) il nome e l'indirizzo del gruppo richiedente;
- b) il disciplinare di cui all'articolo 19.

2. Un fascicolo di domanda di cui all'articolo 49, paragrafo 4, comprende:

- a) gli elementi di cui al paragrafo 1 del presente articolo; e
- b) una dichiarazione dello Stato membro in cui si afferma che la domanda presentata dal gruppo e che beneficia della decisione favorevole soddisfa le condizioni del presente regolamento e le disposizioni adottate a norma del medesimo.

### Articolo 21

#### Motivi di opposizione

- Una dichiarazione di opposizione motivata a norma dell'articolo 51, paragrafo 2, è ricevibile solo se perviene alla Commissione prima della scadenza del termine stabilito e se:
  - fornisce ragioni debitamente motivate a dimostrazione dell'incompatibilità tra la registrazione proposta e le disposizioni del presente regolamento; o
  - dimostra che il nome è utilizzato legittimamente, notoriamente e in modo economicamente significativo per prodotti agricoli o alimentari analoghi.
- I criteri di cui al paragrafo 1, lettera b), sono valutati con riferimento al territorio dell'Unione.

### Articolo 22

#### Registro delle specialità tradizionali garantite

- La Commissione adotta atti di esecuzione senza applicare la procedura di cui all'articolo 57, paragrafo 2, che creano e tengono un registro, accessibile al pubblico e aggiornato, delle specialità tradizionali garantite riconosciute nell'ambito del presente regime.
- La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le modalità relative alla forma e al contenuto del registro. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

### Articolo 23

#### Nomi, simbolo e indicazione

- Un nome registrato come specialità tradizionale garantita può essere utilizzato da qualsiasi operatore che commercializzi un prodotto conforme al relativo disciplinare.
- È stabilito un simbolo dell'Unione inteso a dare pubblicità alle specialità tradizionali garantite.
- Per i prodotti originari dell'Unione, commercializzati come specialità tradizionali garantite registrate a norma del presente regolamento, il simbolo di cui al paragrafo 2 figura nell'etichettatura, fatto salvo il paragrafo 4. Inoltre, il nome del prodotto dovrebbe figurare nello stesso campo visivo. Può inoltre figurare nell'etichettatura l'indicazione di «specialità tradizionale garantita» o la corrispondente sigla «STG».

Il simbolo è facoltativo nell'etichettatura delle specialità tradizionali garantite prodotte fuori dal territorio dell'Unione.

- Al fine di garantire che al consumatore siano comunicate informazioni adeguate, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, ai sensi dell'articolo 56, che stabiliscano il simbolo dell'Unione.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che definiscono le caratteristiche tecniche del simbolo dell'Unione e dell'indicazione nonché le norme relative al loro impiego sui prodotti che recano il nome di una specialità tradizionale garantita, anche in relazione alle versioni linguistiche appropriate da utilizzare. Tali

atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

### Articolo 24

#### Restrizioni dell'uso dei nomi registrati

- I nomi registrati sono protetti contro qualsiasi usurpazione, imitazione o evocazione o contro qualsiasi altra pratica tale da indurre in errore il consumatore.
- Gli Stati membri provvedono affinché le denominazioni di vendita utilizzate a livello nazionale non ingenerino confusione con i nomi registrati.
- La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono norme per la protezione delle specialità tradizionali garantite. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

### Articolo 25

#### Disposizioni transitorie

- I nomi registrati a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 509/2006, sono automaticamente iscritti nel registro di cui all'articolo 22 del presente regolamento. I disciplinari corrispondenti sono equiparati ai disciplinari di cui all'articolo 19 del presente regolamento. Continuano ad applicarsi le disposizioni transitorie specifiche associate a tali registrazioni.
- I nomi registrati secondo le prescrizioni dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 509/2006, compresi quelli registrati in base alle domande di cui all'articolo 58, paragrafo 1, secondo comma, del presente regolamento, possono continuare a essere utilizzati alle condizioni stabilite dal regolamento (CE) n. 509/2006 fino al 4 gennaio 2023, a meno che gli Stati membri non facciano ricorso alla procedura di cui all'articolo 26 del presente regolamento.
- Al fine di tutelare i diritti e gli interessi legittimi dei produttori o dei soggetti interessati, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, che stabiliscono ulteriori disposizioni transitorie.

### Articolo 26

#### Procedura semplificata

- Entro il 4 gennaio 2016, su richiesta di un gruppo, uno Stato membro può presentare alla Commissione i nomi delle specialità tradizionali garantite registrati conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 509/2006 e conformi al presente regolamento.

Prima di presentare un nome, lo Stato membro avvia una procedura di opposizione ai sensi dell'articolo 49, paragrafi 3 e 4.

Se nel corso di tale procedura è dimostrato che il nome è usato anche in riferimento a prodotti comparabili o a prodotti che condividono un nome identico o analogo, il nome può essere integrato da un termine che ne identifica il carattere tradizionale o la specificità.

Un gruppo di un paese terzo può presentare tali nomi alla Commissione, direttamente oppure per il tramite delle autorità del paese terzo.

2. Entro due mesi dal ricevimento la Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* i nomi di cui al paragrafo 1, unitamente al disciplinare relativo a ciascuno di essi.

3. Si applicano gli articoli 51 e 52.

4. Una volta conclusa la procedura di opposizione, la Commissione, se del caso, adegua le voci del registro di cui all'articolo 22. I disciplinari corrispondenti sono equiparati ai disciplinari di cui all'articolo 19.

#### TITOLO IV

### INDICAZIONI FACOLTATIVE DI QUALITÀ

#### Articolo 27

##### Obiettivo

È istituito un regime relativo alle indicazioni facoltative di qualità per agevolare la comunicazione, da parte dei produttori, nel mercato interno delle caratteristiche o proprietà dei prodotti agricoli che conferiscono a questi ultimi valore aggiunto.

#### Articolo 28

##### Disposizioni nazionali

Gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali sulle indicazioni facoltative di qualità non disciplinate dal presente regolamento, purché tali disposizioni siano conformi al diritto dell'Unione.

#### Articolo 29

##### Indicazioni facoltative di qualità

1. Le indicazioni facoltative di qualità soddisfano i criteri seguenti:

- a) l'indicazione si riferisce a una caratteristica di una o più categorie di prodotti o ad una modalità di produzione o di trasformazione agricola applicabili in zone specifiche;
- b) l'uso dell'indicazione conferisce valore al prodotto rispetto a prodotti di tipo simile; e
- c) l'indicazione ha una dimensione europea.

2. Sono escluse dal presente regime le indicazioni facoltative di qualità che descrivono qualità tecniche di un prodotto ai fini dell'applicazione di norme di commercializzazione obbligatorie e che non hanno lo scopo di informare i consumatori riguardo a tali qualità del prodotto.

3. Le indicazioni facoltative di qualità escludono le indicazioni facoltative riservate che promuovono e integrano le norme di commercializzazione specifiche su base settoriale o di categoria di prodotto.

4. Per tener conto delle specificità di alcuni settori e delle aspettative dei consumatori, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, che stabiliscono le modalità di applicazione relative ai criteri di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono tutte le misure relative alle forme, alle procedure o altre modalità tecniche, necessarie per l'applicazione del presente titolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

6. Quando adotta atti delegati e di esecuzione conformemente ai paragrafi 4 e 5 del presente articolo, la Commissione tiene conto delle pertinenti norme internazionali.

#### Articolo 30

##### Riserva e modifica

1. Per tenere conto delle aspettative dei consumatori e dell'evoluzione delle conoscenze scientifiche e tecniche, della situazione del mercato nonché dell'evoluzione delle norme di commercializzazione e delle norme internazionali, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 56 che riservano una indicazione facoltativa di qualità supplementare e che ne stabiliscono le condizioni di utilizzo.

2. In casi debitamente motivati e per tenere conto dell'uso adeguato dell'indicazione facoltativa di qualità supplementare, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, che stabiliscono modifiche delle condizioni di impiego di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

#### Articolo 31

##### Prodotto di montagna

1. È istituita l'indicazione «prodotto di montagna» come indicazione facoltativa di qualità.

Tale indicazione è utilizzata unicamente per descrivere i prodotti destinati al consumo umano elencati nell'allegato I del trattato in merito ai quali:

- a) sia le materie prime che gli alimenti per animali provengono essenzialmente da zone di montagna;
- b) nel caso dei prodotti trasformati, anche la trasformazione ha luogo in zone di montagna.

2. Ai fini del presente articolo si intendono per «zone di montagna dell'Unione» le zone di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1257/1999. Nel caso dei prodotti di paesi terzi, le zone di montagna comprendono le zone ufficialmente designate come zone di montagna dal paese terzo o rispondenti a criteri equivalenti a quelli enunciati all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1257/1999.

3. In casi debitamente motivati e per tenere conto dei vincoli naturali di cui risente la produzione agricola nelle zone di montagna, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, ai sensi dell'articolo 56, che stabiliscono deroghe delle condizioni d'uso di cui al paragrafo 1 del presente articolo. In particolare, alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato che stabilisce le condizioni alle quali le materie prime o gli alimenti per animali possono provenire dal di fuori delle zone di montagna, le condizioni alle quali la trasformazione dei prodotti può aver luogo al di fuori delle zone di montagna in una zona geografica da definire e la definizione di tale zona geografica.

4. Per tenere conto dei vincoli naturali di cui risente la produzione agricola nelle zone di montagna, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, per quanto riguarda la definizione dei metodi di produzione e altri criteri pertinenti per l'applicazione dell'indicazione facoltativa di qualità di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

#### Articolo 32

##### Prodotto dell'agricoltura delle isole

Entro il 4 gennaio 2014 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'opportunità di creare la nuova indicazione «prodotto dell'agricoltura delle isole». L'indicazione può essere utilizzata unicamente per descrivere i prodotti destinati al consumo umano elencati nell'allegato I del trattato, le cui materie prime provengano dalle isole. Inoltre, affinché tale indicazione possa essere applicata ai prodotti trasformati, è necessario che anche la trasformazione avvenga in zone insulari nei casi in cui ciò incide in misura determinante sulle caratteristiche particolari del prodotto finale.

La relazione è corredata, se del caso, da adeguate proposte legislative intese a riservare un'indicazione facoltativa di qualità «prodotto dell'agricoltura delle isole».

#### Articolo 33

##### Restrizioni dell'uso

1. Un'indicazione facoltativa di qualità può essere usata solo per descrivere prodotti conformi alle pertinenti condizioni d'uso.

2. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano norme sull'uso delle indicazioni facoltative di qualità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

#### Articolo 34

##### Monitoraggio

Gli Stati membri procedono a controlli in base a un'analisi del rischio per garantire che siano rispettate le prescrizioni del presente titolo e, in caso di violazione, applicano sanzioni amministrative adeguate.

## TITOLO V

### DISPOSIZIONI COMUNI

#### CAPO I

#### **Controlli ufficiali delle denominazioni di origine protette, delle indicazioni geografiche protette e delle specialità tradizionali garantite**

##### Articolo 35

##### Ambito di applicazione

Le disposizioni del presente capo si applicano ai regimi di qualità di cui al titolo II e al titolo III.

##### Articolo 36

##### Designazione dell'autorità competente

1. Conformemente al regolamento (CE) n. 882/2004, gli Stati membri designano l'autorità o le autorità competenti per lo svolgimento dei controlli ufficiali intesi a verificare l'adempimento degli obblighi giuridici connessi ai regimi di qualità istituiti dal presente regolamento.

Le procedure e le prescrizioni stabilite dal regolamento (CE) n. 882/2004 si applicano mutatis mutandis ai controlli ufficiali intesi a verificare l'adempimento degli obblighi giuridici connessi ai regimi di qualità per tutti i prodotti contemplati dall'allegato I del presente regolamento.

2. Le autorità competenti di cui al paragrafo 1 offrono adeguate garanzie di oggettività e imparzialità e dispongono di personale qualificato e delle risorse necessarie per svolgere le loro funzioni.

3. I controlli ufficiali riguardano:

- a) la verifica della conformità di un prodotto al corrispondente disciplinare; e
- b) il monitoraggio dell'uso di nomi registrati per designare prodotti immessi in commercio, in conformità dell'articolo 13 per i nomi registrati a norma del titolo II e in conformità dell'articolo 24 per i nomi registrati a norma del titolo III.

##### Articolo 37

##### Verifica del rispetto del disciplinare

1. Per quanto riguarda le denominazioni di origine protette, le indicazioni geografiche protette e le specialità tradizionali garantite che designano prodotti originari dell'Unione, la verifica del rispetto del disciplinare è effettuata, anteriormente all'immissione in commercio del prodotto, da:

- a) una o più autorità competenti di cui all'articolo 36 del presente regolamento; e/o
- b) uno o più organismi di controllo ai sensi dell'articolo 2, punto 5, del regolamento (CE) n. 882/2004, che operano come organismi di certificazione dei prodotti.

I costi della verifica del rispetto del disciplinare possono essere a carico degli operatori soggetti a tale controllo. Gli Stati membri possono altresì contribuire a tali costi.

2. Per quanto riguarda le denominazioni di origine, le indicazioni geografiche e le specialità tradizionali garantite che designano prodotti originari di un paese terzo, la verifica del rispetto del disciplinare è effettuata, anteriormente all'immissione in commercio del prodotto, da:

- a) una o più autorità pubbliche designate dal paese terzo; e/o
- b) uno o più organismi di certificazione dei prodotti.

3. Gli Stati membri pubblicano il nome e l'indirizzo delle autorità e degli organismi di cui al paragrafo 1 del presente articolo e aggiornano periodicamente tali informazioni.

La Commissione pubblica il nome e l'indirizzo delle autorità e degli organismi di cui al paragrafo 2 del presente articolo e aggiorna periodicamente tali informazioni.

4. La Commissione può adottare atti di esecuzione senza applicare la procedura di cui all'articolo 57, paragrafo 2, che definiscono i mezzi attraverso i quali sono resi pubblici il nome e l'indirizzo degli organismi di certificazione dei prodotti di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

#### Articolo 38

##### **Sorveglianza sull'uso del nome sul mercato**

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il nome e l'indirizzo delle autorità competenti di cui all'articolo 36. La Commissione pubblica il nome e l'indirizzo di tali autorità.

Gli Stati membri procedono a controlli in base a un'analisi del rischio, per garantire che siano rispettate le prescrizioni del presente regolamento e, in caso di violazione, adottano tutte le misure necessarie.

#### Articolo 39

##### **Delega da parte delle autorità competenti a organismi di controllo**

1. Le autorità competenti possono delegare, conformemente all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 882/2004, compiti specifici riguardanti i controlli ufficiali sui regimi di qualità a uno o più organismi di controllo.

2. Tali organismi di controllo sono accreditati in conformità della norma europea EN 45011 o della guida ISO/CEI 65 (Requisiti generali relativi agli organismi che gestiscono sistemi di certificazione dei prodotti).

3. L'accredito di cui al paragrafo 2 del presente articolo può essere effettuato solo da:

- a) un organismo nazionale di accreditamento nell'Unione, conformemente alle disposizioni del regolamento (CE) n. 765/2008; o

- b) un organismo di accreditamento fuori dall'Unione, firmatario di un accordo di riconoscimento multilaterale sotto l'egida del Forum internazionale per l'accredito.

#### Articolo 40

##### **Pianificazione e comunicazione delle attività di controllo**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le attività di controllo degli obblighi previsti al presente capo siano specificamente comprese in una sezione distinta dei piani di controllo nazionali pluriennali conformemente agli articoli 41, 42 e 43 del regolamento (CE) n. 882/2004.

2. Le relazioni annuali relative al controllo degli obblighi stabiliti dal presente regolamento comprendono una sezione distinta contenente le informazioni previste all'articolo 44 del regolamento (CE) n. 882/2004.

#### CAPO II

##### **Eccezioni per taluni usi anteriori**

#### Articolo 41

##### **Termini generici**

1. Fatto salvo l'articolo 13, il presente regolamento non pregiudica l'uso dei termini che sono generici nell'Unione, anche se il termine generico fa parte di un nome protetto nell'ambito di un regime di qualità.

2. Per stabilire se un termine sia diventato generico si tiene conto di tutti i fattori pertinenti, in particolare:

- a) della situazione esistente nelle zone di consumo;
- b) dei pertinenti atti giuridici nazionali o dell'Unione.

3. Al fine di tutelare pienamente i diritti delle parti interessate, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, che stabiliscono ulteriori disposizioni sulla determinazione del carattere generico dei termini di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

#### Articolo 42

##### **Varietà vegetali e razze animali**

1. Il presente regolamento non osta all'immissione in commercio di prodotti la cui etichettatura riporti un nome o un termine protetti o riservati nell'ambito di un regime di qualità descritto al titolo II, al titolo III o al titolo IV che contiene o comprende il nome di una varietà vegetale o di una razza animale, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:

- a) il prodotto in questione comprende la varietà o la razza indicata oppure ne è derivato;
- b) i consumatori non sono indotti in errore;

- c) l'uso del nome della varietà o della razza rispetta le regole della concorrenza leale;
- d) l'uso non sfrutta la notorietà del termine protetto; e
- e) nel caso del regime di qualità descritto al titolo II, la produzione e la commercializzazione del prodotto si siano diffuse al di fuori della sua zona di origine prima della data della domanda di registrazione dell'indicazione geografica.

2. Al fine di chiarire ulteriormente la portata dei diritti e delle libertà degli operatori del settore alimentare in relazione all'uso del nome di una varietà vegetale o di una specie animale di cui al paragrafo 1 del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, conformemente all'articolo 56, per quanto riguarda le norme per la determinazione dell'uso di tali nomi.

#### Articolo 43

##### Relazione con la proprietà intellettuale

L'applicazione dei regimi di qualità di cui ai titoli III e IV lascia impregiudicate le norme dell'Unione o degli Stati membri che disciplinano la proprietà intellettuale, in particolare quelle relative alle denominazioni di origine e indicazioni geografiche e ai marchi, e i diritti concessi in base a tali norme.

#### CAPO III

##### Indicazioni e simboli dei regimi di qualità e ruolo dei produttori

#### Articolo 44

##### Protezione delle indicazioni e dei simboli

1. Le indicazioni, le abbreviazioni e i simboli che fanno riferimento ai regimi di qualità possono essere utilizzati soltanto in relazione ai prodotti ottenuti in conformità delle norme del relativo regime di qualità. Ciò riguarda in particolare le indicazioni, le abbreviazioni e i simboli seguenti:

- a) «denominazione di origine protetta», «indicazione geografica protetta», «indicazione geografica», «DOP», «IGP» e i simboli associati, a norma del titolo II;
- b) «specialità tradizionale garantita», «STG» e il simbolo associato, a norma del titolo III;
- c) «prodotto di montagna», a norma del titolo IV.

2. Conformemente all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1290/2005, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) può, su iniziativa della Commissione o su incarico di quest'ultima, finanziare in modo centralizzato il supporto amministrativo riguardo all'elaborazione, all'attività preparatoria, al monitoraggio, al supporto amministrativo e giuridico, all'assistenza legale, alle tasse di registrazione, di rinnovo e di sorveglianza dei marchi, alle spese per controversie legali e a qualsiasi altra misura collegata, necessaria per tutelare l'uso delle indicazioni, delle abbreviazioni e dei simboli che si riferiscono ai regimi di qualità contro l'abuso, l'imitazione, l'evocazione o

qualsiasi altra pratica tale da indurre in errore il consumatore, nell'Unione e nei paesi terzi.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano norme finalizzate alla protezione uniforme delle indicazioni, delle abbreviazioni e dei simboli di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

#### Articolo 45

##### Ruolo dei gruppi

1. Fatte salve le disposizioni specifiche relative alle organizzazioni di produttori e alle organizzazioni interprofessionali stabilite dal regolamento (CE) n. 1234/2007, un gruppo può:

- a) contribuire a garantire che la qualità, la notorietà e l'autenticità dei propri prodotti sia garantita sul mercato monitorando l'uso del nome negli scambi commerciali e, se necessario, informando le autorità competenti di cui all'articolo 36 o qualsiasi altra autorità competente in applicazione dell'articolo 13, paragrafo 3;
- b) adottare provvedimenti intesi a garantire una protezione giuridica adeguata della denominazione di origine protetta o dell'indicazione geografica protetta e dei diritti di proprietà intellettuale ad esse direttamente collegati;
- c) sviluppare attività di informazione e di promozione miranti a comunicare ai consumatori le proprietà che conferiscono valore aggiunto ai prodotti;
- d) sviluppare attività miranti a garantire la conformità dei prodotti al loro disciplinare;
- e) adottare provvedimenti volti a migliorare l'efficacia del regime, quali lo sviluppo di competenze economiche, lo svolgimento di analisi economiche, la diffusione di informazioni economiche sul regime e la fornitura di consulenza ai produttori;
- f) adottare misure per la valorizzazione dei prodotti e, se necessario, adottare provvedimenti volti a impedire o contrastare misure che sono o rischiano di essere svalorizzanti per l'immagine dei prodotti.

2. Gli Stati membri possono incoraggiare a livello amministrativo la costituzione e l'attività dei gruppi sul loro territorio. Inoltre, gli Stati membri comunicano alla Commissione il nome e l'indirizzo dei gruppi di cui all'articolo 3, punto 2. La Commissione rende pubbliche tali informazioni.

#### Articolo 46

##### Diritto di avvalersi dei regimi

1. Gli Stati membri provvedono affinché gli operatori che ottemperano alle disposizioni sui regimi di qualità di cui ai titoli II e III abbiano diritto a beneficiare di una verifica del rispetto del disciplinare a norma dell'articolo 37.

2. Sono soggetti ai controlli stabiliti al capo I del presente titolo anche gli operatori che preparano e immagazzinano un prodotto commercializzato a norma dei regimi di specialità tradizionale garantita, denominazione di origine protetta o indicazione geografica protetta o che immettono in commercio tali prodotti.

3. Gli Stati membri provvedono affinché gli operatori che intendono aderire alle regole di uno dei regimi di qualità istituito al titolo III o al titolo IV possano parteciparvi senza incontrare ostacoli discriminatori o non oggettivamente fondati.

#### Articolo 47

##### Tasse

Fatte salve le disposizioni del regolamento (CE) n. 882/2004, e in particolare le disposizioni del titolo II, capo VI, gli Stati membri possono imporre il pagamento di una tassa a copertura delle spese di gestione dei regimi di qualità, comprese quelle sostenute per il trattamento delle domande, delle dichiarazioni di opposizione, delle domande di modifica e delle richieste di cancellazione previste dal presente regolamento.

#### CAPO IV

### **Procedure di domanda e registrazione delle denominazioni di origine, delle indicazioni geografiche e delle specialità tradizionali garantite**

#### Articolo 48

##### **Ambito di applicazione della procedura di domanda**

Le disposizioni del presente capo si applicano ai regimi di qualità di cui al titolo II e al titolo III.

#### Articolo 49

##### **Domanda di registrazione di nomi**

1. Le domande di registrazione di nomi nell'ambito dei regimi di qualità di cui all'articolo 48 possono essere presentate solo da gruppi che operano con i prodotti di cui va registrato il nome. Nel caso di una «denominazione di origine protetta» o di una «indicazione geografica protetta» che designa una zona geografica transfrontaliera o nel caso di una «specialità tradizionale garantita», più gruppi di diversi Stati membri o paesi terzi possono presentare una domanda di registrazione comune.

Una singola persona fisica o giuridica può essere equiparata a un gruppo qualora sia dimostrato che sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) la persona in questione è il solo produttore che desidera presentare una domanda;
- b) per quanto riguarda le denominazioni di origine protette e le indicazioni geografiche protette, la zona geografica delimitata possiede caratteristiche che differiscono notevolmente da quelle delle zone limitrofe ovvero le caratteristiche del prodotto sono differenti da quelle dei prodotti delle zone limitrofe.

2. Se, nell'ambito del regime di cui al titolo II, la domanda riguarda una zona geografica di uno Stato membro o se, nell'ambito del regime di cui al titolo III, la domanda è preparata da un gruppo stabilito in uno Stato membro, essa è rivolta alle autorità di tale Stato membro.

Lo Stato membro esamina la domanda con i mezzi appropriati per stabilire se sia giustificata e soddisfi le condizioni previste dal regime pertinente.

3. Nel corso dell'esame di cui al secondo comma del paragrafo 2 del presente articolo, lo Stato membro avvia una procedura nazionale di opposizione che garantisce l'adeguata pubblicazione della domanda e prevede un periodo ragionevole nel corso del quale ogni persona fisica o giuridica avente un interesse legittimo e stabilita o residente sul suo territorio possa fare opposizione alla domanda.

Lo Stato membro esamina la ricevibilità delle opposizioni ricevute nell'ambito del regime di cui al titolo II alla luce dei criteri di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ovvero la ricevibilità delle opposizioni ricevute nell'ambito del regime di cui al titolo III alla luce dei criteri di cui all'articolo 21, paragrafo 1.

4. Lo Stato membro che, dopo aver esaminato le opposizioni ricevute, ritenga soddisfatte le condizioni del presente regolamento, può adottare una decisione favorevole e presentare alla Commissione un fascicolo di domanda. In tal caso, esso informa la Commissione delle opposizioni ricevibili presentate da una persona fisica o giuridica che abbia commercializzato legalmente i prodotti di cui trattasi, utilizzando in modo continuativo tali nomi almeno per i cinque anni che precedono la data della pubblicazione di cui al paragrafo 3.

Lo Stato membro assicura che la decisione favorevole sia resa pubblica e che ogni persona fisica o giuridica avente un interesse legittimo abbia la possibilità di presentare ricorso.

Lo Stato membro assicura che la versione del disciplinare oggetto della decisione favorevole sia pubblicata e fornisce l'accesso per via elettronica al disciplinare.

Per quanto riguarda le denominazioni di origine protette e le indicazioni geografiche protette, lo Stato membro assicura inoltre l'adeguata pubblicazione della versione del disciplinare oggetto della decisione adottata dalla norma dell'articolo 50, paragrafo 2.

5. Se, nell'ambito del regime di cui al titolo II, la domanda riguarda una zona geografica di un paese terzo o se, nell'ambito del regime di cui al titolo III, la domanda è preparata da un gruppo stabilito in un paese terzo, essa è presentata alla Commissione, direttamente o tramite le autorità del paese terzo di cui trattasi.

6. I documenti di cui al presente articolo che sono trasmessi alla Commissione sono redatti in una delle lingue ufficiali dell'Unione.

7. Al fine di agevolare la procedura di domanda, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 56, che definiscono le norme per lo svolgimento della procedura nazionale di opposizione per le domande comuni che riguardano più di un territorio nazionale e integrino le norme relative all'iter delle domande.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le modalità relative alle procedure, alla forma e alla presentazione delle domande, comprese le domande che riguardano più di un territorio nazionale. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

#### Articolo 50

##### **Esame da parte della Commissione e pubblicazione a fini di opposizione**

1. La Commissione esamina con i mezzi appropriati ogni domanda che riceve a norma dell'articolo 49 per stabilire se sia giustificata e se soddisfi le condizioni previste dal regime pertinente. Detto esame dovrebbe essere effettuato entro un termine di sei mesi. Se detto termine è superato, la Commissione indica per iscritto al richiedente i motivi del ritardo.

La Commissione rende pubblici, almeno ogni mese, l'elenco dei nomi oggetto di una domanda di registrazione e la data di presentazione.

2. Se, in base all'esame effettuato ai sensi del paragrafo 1, primo comma, ritiene soddisfatte le condizioni previste dal presente regolamento, la Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*:

- a) per le domande relative al regime stabilito al titolo II, il documento unico e il riferimento della pubblicazione del disciplinare;
- b) per le domande relative al regime stabilito al titolo III, il disciplinare.

#### Articolo 51

##### **Procedura di opposizione**

1. Entro tre mesi dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, le autorità di uno Stato membro o di un paese terzo oppure ogni persona fisica o giuridica avente un interesse legittimo e stabilita in un paese terzo possono presentare alla Commissione una notifica di opposizione.

Ogni persona fisica o giuridica avente un interesse legittimo e stabilita o residente in uno Stato membro diverso da quello di presentazione della domanda può presentare una notifica di opposizione allo Stato membro in cui è stabilita entro un termine che consenta di presentare un'opposizione a norma del primo comma.

La notifica di opposizione contiene una dichiarazione secondo la quale la domanda potrebbe non essere conforme alle condi-

zioni stabilite nel presente regolamento. Una notifica di opposizione che non contenga tale dichiarazione è nulla.

La Commissione trasmette senza indugio la notifica di opposizione all'autorità o all'organismo che ha presentato la domanda.

2. Qualora alla Commissione sia presentata una notifica di opposizione, seguita entro due mesi da una dichiarazione di opposizione motivata, la Commissione esamina la ricevibilità di tale dichiarazione di opposizione motivata.

3. Entro due mesi dal ricevimento di una dichiarazione di opposizione motivata ricevibile, la Commissione invita l'autorità o la persona che ha presentato opposizione e l'autorità o l'organismo che ha presentato la domanda ad avviare idonee consultazioni per un periodo di tempo ragionevole non superiore a tre mesi.

L'autorità o la persona che ha presentato opposizione e l'autorità o l'organismo che ha presentato la domanda avviano tali idonee consultazioni senza indebiti ritardi. Essi si trasmettono reciprocamente le informazioni utili alla valutazione della conformità della domanda di registrazione alle condizioni del presente regolamento. Se non si raggiunge un accordo, tali informazioni sono trasmesse anche alla Commissione.

In qualsiasi momento durante questi tre mesi, la Commissione può, su richiesta del richiedente, prorogare il termine per le consultazioni di un massimo di tre mesi.

4. Se, in seguito alle consultazioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo, gli elementi pubblicati a norma dell'articolo 50, paragrafo 2, hanno subito modifiche sostanziali, la Commissione procede nuovamente all'esame di cui all'articolo 50.

5. La notifica di opposizione, la dichiarazione di opposizione motivata e i documenti connessi trasmessi alla Commissione conformemente ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo sono redatti in una delle lingue ufficiali dell'Unione.

6. Al fine di stabilire procedure e termini chiari per l'opposizione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, ai sensi dell'articolo 56, che integrano le norme relative alla procedura di opposizione.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le modalità relative alle procedure, alla forma e alla presentazione delle opposizioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

#### Articolo 52

##### **Decisione sulla registrazione**

1. Se, in base alle informazioni di cui dispone grazie all'esame effettuato ai sensi dell'articolo 50, paragrafo 1, primo comma, ritiene che non siano soddisfatte le condizioni per la registrazione, la Commissione adotta atti di esecuzione che respingono la domanda. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

2. Se non le pervengono notifiche di opposizione né dichiarazioni di opposizione motivate ricevibili a norma dell'articolo 51, la Commissione adotta atti di esecuzione senza applicare la procedura di cui all'articolo 57, paragrafo 2, che registrano il nome.

3. Se le perviene una dichiarazione di opposizione motivata ricevibile, dopo lo svolgimento delle consultazioni di cui all'articolo 51, paragrafo 3, e tenendo conto dei risultati delle medesime, la Commissione:

- a) se è stato raggiunto un accordo, procede alla registrazione del nome mediante atti di esecuzione adottati senza applicare la procedura di cui all'articolo 57, paragrafo 2, e, se necessario, modifica le informazioni pubblicate a norma dell'articolo 50, paragrafo 2, purché le modifiche non siano sostanziali; o
- b) se non è stato raggiunto un accordo, adotta atti di esecuzione che decidono in merito alla registrazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

4. Gli atti di registrazione e le decisioni di rigetto sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### Articolo 53

##### Modifica di un disciplinare

1. Un gruppo avente un interesse legittimo può chiedere l'approvazione di una modifica di un disciplinare.

La domanda descrive le modifiche che ne costituiscono l'oggetto e le relative motivazioni.

2. Se la modifica comporta una o più modifiche non minori del disciplinare, la relativa domanda di approvazione è sottoposta alla procedura stabilita agli articoli da 49 a 52.

Tuttavia, se le modifiche proposte sono minori, la Commissione approva o respinge la domanda. In caso di approvazione di modifiche comportanti una modifica degli elementi di cui all'articolo 50, paragrafo 2, la Commissione pubblica detti elementi nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Affinché una modifica sia considerata minore nel caso del regime di qualità descritto al titolo II, essa non:

- a) si riferisce alle caratteristiche essenziali del prodotto;
- b) altera il legame di cui alla lettera f), punto i) o ii), dell'articolo 7, paragrafo 1;
- c) include una modifica del nome, o di una parte del nome, del prodotto;
- d) riguarda la zona geografica delimitata; o
- e) rappresenta un aumento delle restrizioni relative alla commercializzazione del prodotto o delle sue materie prime.

Affinché una modifica sia considerata minore nel caso del regime di qualità descritto al titolo III, essa non:

- a) si riferisce alle caratteristiche essenziali del prodotto;
- b) introduce modifiche sostanziali del metodo di ottenimento; o
- c) include una modifica del nome, o di una parte del nome, del prodotto.

L'esame della domanda verte sulla modifica proposta.

3. Al fine di agevolare amministrativo di una domanda di modifica, anche quando la modifica non comporta alcuna modifica del singolo documento e riguarda una modifica temporanea del disciplinare a seguito dell'imposizione di misure sanitarie o fitosanitarie obbligatorie da parte delle autorità pubbliche, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 56, che integrano le norme relative all'iter delle domande di modifica.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le modalità relative alle procedure, alla forma e alla presentazione delle domande di modifica. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

#### Articolo 54

##### Cancellazione

1. Di propria iniziativa o su richiesta di qualsiasi persona fisica o giuridica avente un interesse legittimo, la Commissione può adottare atti di esecuzione per cancellare la registrazione di una denominazione di origine protetta, di un'indicazione geografica protetta o di una specialità tradizionale garantita nei casi seguenti:

- a) qualora non sia più garantito il rispetto delle condizioni stabilite dal disciplinare;
- b) qualora non sia stato immesso in commercio per almeno sette anni alcun prodotto che benefici di tale specialità tradizionale garantita, denominazione di origine protetta o indicazione geografica protetta.

Su richiesta dei produttori del prodotto commercializzato sotto il nome registrato, la Commissione può cancellare la relativa registrazione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

2. Al fine di garantire, nel rispetto della certezza del diritto, a tutte le parti interessate l'opportunità di tutelare i propri diritti e interessi legittimi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 56 che integrano le norme relative alla procedura di cancellazione.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le modalità relative alle procedure e alla forma della procedura di cancellazione, nonché alla presentazione delle richieste di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

## TITOLO VI

## DISPOSIZIONI PROCEDURALI E FINALI

## CAPO I

**Agricoltura locale e vendita diretta**

## Articolo 55

**Relazione su agricoltura locale e vendita diretta**

Entro il 4 gennaio 2014 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'opportunità di istituire un nuovo regime di etichettatura relativo all'agricoltura locale e alla vendita diretta al fine di assistere i produttori nella commercializzazione dei loro prodotti a livello locale. Tale relazione si concentra sulla capacità degli agricoltori di conferire valore aggiunto ai loro prodotti grazie alla nuova etichetta e dovrebbe tenere conto di altri criteri, tra cui le possibilità di ridurre le emissioni di carbonio e i rifiuti grazie a catene di produzione e distribuzione brevi.

La relazione è corredata, se necessario, di proposte legislative appropriate intese a istituire un regime di etichettatura per l'agricoltura locale e la vendita diretta.

## CAPO II

**Norme procedurali**

## Articolo 56

**Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 2, primo comma, all'articolo 12, paragrafo 5, primo comma, all'articolo 16, paragrafo 2, all'articolo 18, paragrafo 5, all'articolo 19, paragrafo 2, primo comma, all'articolo 23, paragrafo 4, primo comma, all'articolo 25, paragrafo 3, all'articolo 29, paragrafo 4, all'articolo 30, all'articolo 31, paragrafi 3 e 4, all'articolo 41, paragrafo 3, all'articolo 42, paragrafo 2, all'articolo 49, paragrafo 7, primo comma, all'articolo 51, paragrafo 6, primo comma, all'articolo 53, paragrafo 3, primo comma, e all'articolo 54, paragrafo 2, primo comma, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 3 gennaio 2013. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di poteri di cui all'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 2, primo comma, all'articolo 12, paragrafo 5, primo comma, all'articolo 16, paragrafo 2, all'articolo 18, paragrafo 5, all'articolo 19, paragrafo 2, primo comma, all'articolo 23, paragrafo 4, primo comma, all'articolo 25, paragrafo 3, all'articolo 29, paragrafo 4, all'articolo 30, all'articolo 31, paragrafi 3 e 4, all'articolo 41, paragrafo 3, all'articolo 42, paragrafo 2, all'articolo 49, paragrafo 7, primo comma, all'articolo 51, paragrafo 6, primo comma, all'articolo 53, paragrafo 3, primo com-

ma, e all'articolo 54, paragrafo 2, primo comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega del potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi precisata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, secondo comma, dell'articolo 5, paragrafo 4, dell'articolo 7, paragrafo 2, primo comma, dell'articolo 12, paragrafo 5, primo comma, dell'articolo 16, paragrafo 2, dell'articolo 18, paragrafo 5, dell'articolo 19, paragrafo 2, primo comma, dell'articolo 23, paragrafo 4, primo comma, dell'articolo 25, paragrafo 3, dell'articolo 29, paragrafo 4, dell'articolo 30, dell'articolo 31, paragrafi 3 e 4, dell'articolo 41, paragrafo 3, dell'articolo 42, paragrafo 2, dell'articolo 49, paragrafo 7, primo comma, dell'articolo 51, paragrafo 6, primo comma, dell'articolo 53, paragrafo 3, primo comma, e dell'articolo 54, paragrafo 2, primo comma, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

## Articolo 57

**Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la politica di qualità dei prodotti agricoli. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

## CAPO III

**Abrogazione e disposizioni finali**

## Articolo 58

**Abrogazione**

1. I regolamenti (CE) n. 509/2006 e (CE) n. 510/2006 sono abrogati.

Tuttavia, l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 509/2006 continua ad applicarsi per le domande relative ai prodotti che non rientrano nell'ambito di applicazione del titolo III del presente regolamento ricevute dalla Commissione prima della data di entrata in vigore del presente regolamento.

2. I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

*Articolo 59***Entrata in vigore**

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

Tuttavia, l'articolo 12, paragrafo 3 e l'articolo 23, paragrafo 3 si applicano a decorrere dal 4 gennaio 2016, ad eccezione dei prodotti immessi sul mercato anteriormente a tale data.

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

Fatto a Strasburgo, il 21 novembre 2012

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

A. D. MAVROYIANNIS

---

## ALLEGATO I

**PRODOTTI AGRICOLI E ALIMENTARI DI CUI ALL'ARTICOLO 2, PARAGRAFO 1**

## I. Denominazioni di origine e indicazioni geografiche

- birra,
- cioccolato e prodotti derivati,
- prodotti di panetteria, pasticceria, confetteria o biscotteria,
- bevande a base di estratti di piante,
- pasta alimentare,
- sale,
- gomme e resine naturali,
- pasta di mostarda,
- fieno,
- oli essenziali,
- sughero,
- cocciniglia,
- fiori e piante ornamentali,
- cotone,
- lana,
- vimini,
- lino stigliato,
- cuoio,
- pellame,
- piume.

## II. Specialità tradizionali garantite

- piatti pronti,
  - birra,
  - cioccolato e prodotti derivati,
  - prodotti di panetteria, pasticceria, confetteria o biscotteria,
  - bevande a base di estratti di piante,
  - pasta alimentare,
  - sale.
-

## ALLEGATO II

## TAVOLA DI CONCORDANZA DI CUI ALL'ARTICOLO 58, PARAGRAFO 2

Regolamento (CE) n. 509/2006	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 2, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 3, punto 5
Articolo 2, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 3, punto 3
Articolo 2, paragrafo 1, lettera c)	—
Articolo 2, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 3, punto 2
Articolo 2, paragrafo 2, primo, secondo e terzo comma	—
Articolo 2, paragrafo 2, quarto comma	—
Articolo 3	Articolo 22, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 1, primo comma	Articolo 18, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 18, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 3, primo comma	—
Articolo 4, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 18, paragrafo 4
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 43
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 42, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 19, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 19, paragrafo 1, lettera a)
Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 19, paragrafo 1, lettera b)
Articolo 6, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 19, paragrafo 1, lettera c)
Articolo 6, paragrafo 1, lettera d)	—
Articolo 6, paragrafo 1, lettera e)	Articolo 19, paragrafo 1, lettera d)
Articolo 6, paragrafo 1, lettera f)	—
Articolo 7, paragrafi 1 e 2	Articolo 49, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 3, lettere a) e b)	Articolo 20, paragrafo 1, lettere a) e b)
Articolo 7, paragrafo 3, lettera c)	—
Articolo 7, paragrafo 3, lettera d)	—
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 49, paragrafo 2

Regolamento (CE) n. 509/2006	Presente regolamento
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 49, paragrafo 3
Articolo 7, paragrafo 6, lettere a), b) e c)	Articolo 49, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafo 6, lettera d)	Articolo 20, paragrafo 2
Articolo 7, paragrafo 7	Articolo 49, paragrafo 5
Articolo 7, paragrafo 8	Articolo 49, paragrafo 6
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 50, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2, primo comma	Articolo 50, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 52, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafi 1 e 2	Articolo 51, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 21, paragrafi 1 e 2
Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 52, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 5	Articolo 52, paragrafi 3 e 4
Articolo 9, paragrafo 6	Articolo 51, paragrafo 5
Articolo 10	Articolo 54
Articolo 11	Articolo 53
Articolo 12	Articolo 23
Articolo 13, paragrafo 1	—
Articolo 13, paragrafo 2	—
Articolo 13, paragrafo 3	—
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 36, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 46, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 37, paragrafo 3, secondo comma
Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 37, paragrafo 1
Articolo 15, paragrafo 2	Articolo 37, paragrafo 2
Articolo 15, paragrafo 3	Articolo 39, paragrafo 2
Articolo 15, paragrafo 4	Articolo 36, paragrafo 2
Articolo 16	—
Articolo 17, paragrafi 1 e 2	Articolo 24, paragrafo 1
Articolo 17, paragrafo 3	Articolo 24, paragrafo 2

Regolamento (CE) n. 509/2006	Presente regolamento
Articolo 18	Articolo 57
Articolo 19, paragrafo 1, lettera a)	—
Articolo 19, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 49, paragrafo 7, secondo comma
Articolo 19, paragrafo 1, lettera c)	Articolo 49, paragrafo 7, primo comma
Articolo 19, paragrafo 1, lettera d)	Articolo 22, paragrafo 2
Articolo 19, paragrafo 1, lettera e)	Articolo 51, paragrafo 6
Articolo 19, paragrafo 1, lettera f)	Articolo 54, paragrafo 1
Articolo 19, paragrafo 1, lettera g)	Articolo 23, paragrafo 4
Articolo 19, paragrafo 1, lettera h)	—
Articolo 19, paragrafo 1, lettera i)	—
Articolo 19, paragrafo 2	Articolo 25, paragrafo 1
Articolo 19, paragrafo 3, lettera a)	—
Articolo 19, paragrafo 3, lettera b)	Articolo 25, paragrafo 2
Articolo 20	Articolo 47
Articolo 21	Articolo 58
Articolo 22	Articolo 59
Allegato I	Allegato I (Parte II)

Regolamento (CE) n. 510/2006	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafi 1 e 2
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 2	Articolo 5
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 3, paragrafo 1, secondo e terzo comma	Articolo 41, paragrafi 1, 2 e 3
Articolo 3, paragrafi 2, 3 e 4	Articolo 6, paragrafi 2, 3 e 4
Articolo 4	Articolo 7
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 3, punto 2, e articolo 49, paragrafo 1

Regolamento (CE) n. 510/2006	Presente regolamento
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 49, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 4	Articolo 49, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 5	Articolo 49, paragrafo 3
Articolo 5, paragrafo 6	Articolo 9
Articolo 5, paragrafo 7	Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 8	—
Articolo 5, paragrafo 9, primo comma	—
Articolo 5, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 49, paragrafo 5
Articolo 5, paragrafo 10	Articolo 49, paragrafo 6
Articolo 5, paragrafo 11	—
Articolo 6, paragrafo 1, primo comma	Articolo 50, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 2, primo comma	Articolo 50, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 52, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 51, paragrafo 1, primo comma
Articolo 7, paragrafo 2	Articolo 51, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 10
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 52, paragrafi 2 e 4
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 51, paragrafo 3 e articolo 52, paragrafi 3 e 4
Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 11
Articolo 7, paragrafo 7	Articolo 51, paragrafo 5
Articolo 8	Articolo 12
Articolo 9	Articolo 53
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 36, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 46, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 3	Articolo 37, paragrafo 3, secondo comma
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 37, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 37, paragrafo 2

Regolamento (CE) n. 510/2006	Presente regolamento
Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 39, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 4	Articolo 36, paragrafo 2
Articolo 12	Articolo 54
Articolo 13, paragrafo 1	Articolo 13, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafo 2	Articolo 13, paragrafo 2
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 15, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 2
Articolo 14	Articolo 14
Articolo 15	Articolo 57
Articolo 16, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 4, secondo comma
Articolo 16, lettera b)	—
Articolo 16, lettera c)	—
Articolo 16, lettera d)	Articolo 49, paragrafo 7
Articolo 16, lettera e)	—
Articolo 16, lettera f)	Articolo 51, paragrafo 6
Articolo 16, lettera g)	Articolo 12, paragrafo 7
Articolo 16, lettera h)	—
Articolo 16, lettera i)	Articolo 11, paragrafo 3
Articolo 16, lettera j)	—
Articolo 16, lettera k)	Articolo 54, paragrafo 2
Articolo 17	Articolo 16
Articolo 18	Articolo 47
Articolo 19	Articolo 58
Articolo 20	Articolo 59
Allegato I e allegato II	Allegato I (Parte I)

## REGOLAMENTO (UE) N. 1152/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 2012

che modifica il regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) I pescherecci dell'Unione hanno parità di accesso alle acque e alle risorse dell'Unione nel rispetto delle norme della politica comune della pesca.
- (2) Il regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio <sup>(3)</sup> prevede una deroga alla norma in materia di parità di accesso, grazie alla quale gli Stati membri sono autorizzati a limitare a determinati pescherecci l'esercizio della pesca nelle acque situate entro le 12 miglia nautiche dalle loro linee di base.
- (3) Il 13 luglio 2011, in conformità del regolamento (CE) n. 2371/2002, la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle modalità di accesso alle risorse di pesca nella zona delle 12 miglia nautiche. Da tale relazione risulta che il regime d'accesso è molto stabile e ha sempre funzionato in modo soddisfacente dal 2002.

<sup>(1)</sup> GU C 351 del 15.11.2012, pag. 89.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 25 ottobre 2012 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 novembre 2012.

<sup>(3)</sup> GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59.

(4) Le norme vigenti che limitano l'accesso alle risorse di pesca nella zona all'interno delle 12 miglia nautiche hanno avuto effetti positivi sulla conservazione degli stock limitando lo sforzo di pesca nelle acque marine più sensibili dell'Unione. Tali norme hanno inoltre preservato attività di pesca tradizionali di grande importanza per lo sviluppo sociale ed economico di alcune comunità costiere.

(5) La deroga è entrata in vigore il 1° gennaio 2003 e cessa di produrre effetti il 31 dicembre 2012. È opportuno prorogarne la validità in attesa dell'adozione di un nuovo regolamento, basato sulla proposta della Commissione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla politica comune della pesca.

(6) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 2371/2002,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

All'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 2371/2002, il primo comma è sostituito dal seguente:

«2. Gli Stati membri sono autorizzati, nelle acque situate entro le 12 miglia nautiche dalle linee di base soggette alla loro sovranità o giurisdizione, dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2014, a limitare le attività di pesca alle navi che pescano tradizionalmente in tali acque e provengono da porti situati sulla costa adiacente. Sono fatte salve le disposizioni applicabili ai pescherecci dell'Unione battenti bandiera di altri Stati membri nell'ambito delle relazioni di vicinato esistenti tra Stati membri e le disposizioni contenute nell'allegato I che stabilisce, per ogni Stato membro, le zone geografiche all'interno delle fasce costiere di altri Stati membri in cui si svolgono le attività di pesca e le specie interessate.»

#### Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2013.

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

Fatto a Strasburgo, il 21 novembre 2012

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

A. D. MAVROYIANNIS

---

# DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 2012

che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico

(rifusione)

(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 europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(4)</sup>, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie <sup>(5)</sup>, e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria <sup>(6)</sup>, hanno subito sostanziali modificazioni. Poiché sono necessarie ulteriori modifiche, è opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla loro rifusione e riunione in un unico atto.

(2) Una maggiore integrazione del settore dei trasporti dell'Unione è essenziale per il completamento del mercato interno e le ferrovie rappresentano un elemento vitale di tale settore nell'ottica di una mobilità sostenibile.

<sup>(1)</sup> GU C 132 del 3.5.2011, pag. 99.

<sup>(2)</sup> GU C 104 del 2.4.2011, pag. 53.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 16 novembre 2011 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura dell'8 marzo 2012 (GU C 108 E del 14.4.2012, pag. 8). Posizione del Parlamento europeo del 3 luglio 2012 e decisione del Consiglio del 29 ottobre 2012.

<sup>(4)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

<sup>(5)</sup> GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70.

<sup>(6)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

(3) È opportuno migliorare l'efficienza della rete ferroviaria affinché tale rete si integri in un mercato competitivo, tenendo conto degli aspetti specifici delle ferrovie.

(4) Gli Stati membri per cui una parte consistente del traffico ferroviario ha luogo con paesi terzi che hanno lo stesso scartamento, il quale è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, dovrebbero poter contare su norme operative specifiche che permettano sia il coordinamento fra i loro gestori dell'infrastruttura che quelli dei paesi terzi in questione e la concorrenza leale fra le imprese ferroviarie.

(5) Per rendere efficienti e competitivi i trasporti su rotaia rispetto agli altri modi di trasporto, è opportuno che gli Stati membri assicurino che le imprese di trasporto ferroviario dispongano dello stato giuridico di operatori autonomi che agiscono secondo criteri imprenditoriali e si adeguano alle necessità del mercato.

(6) Per garantire il futuro sviluppo e un'efficiente gestione del sistema ferroviario, è opportuno operare una distinzione fra la fornitura dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura. In queste condizioni occorre che in tutti i casi queste due attività abbiano contabilità distinte e possano essere gestite separatamente. Fermi restando il soddisfacimento di detti requisiti di separazione, l'assenza di conflitti d'interesse e la garanzia della riservatezza delle informazioni commerciali sensibili, dovrebbe essere offerta ai gestori dell'infrastruttura la possibilità di affidare all'esterno, a soggetti che non operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario, determinati compiti amministrativi, ad esempio la riscossione dei canoni.

(7) Nell'applicare al settore dei trasporti ferroviari il principio della libertà di prestare servizi, è opportuno tener conto delle caratteristiche peculiari di tale settore.

(8) Per stimolare la concorrenza nell'ambito dell'esercizio dei servizi di trasporto ai fini di un migliore confort e servizio agli utenti, gli Stati membri dovrebbero mantenere la responsabilità generale dello sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria adeguata.

- (9) In mancanza di norme comuni per l'imputazione dei costi di infrastruttura, gli Stati membri dovrebbero, previa consultazione del gestore dell'infrastruttura, definire le regole che disciplinano il pagamento dei canoni dovuti dalle imprese di trasporto ferroviario per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Tali modalità non dovrebbero effettuare discriminazioni tra imprese ferroviarie.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero garantire che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie pubbliche esistenti di proprietà o controllate godano di una sana struttura finanziaria, tenendo in debito conto la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato. Resta impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.
- (11) Si dovrebbe dare ai richiedenti la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale per quanto riguarda l'uso, la disponibilità e lo sviluppo dell'infrastruttura. Ciò non dovrebbe necessariamente implicare la divulgazione integrale del piano commerciale elaborato dal gestore dell'infrastruttura.
- (12) Poiché le linee secondarie e i raccordi privati, quali quelli situati impianti industriali privati, non fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria definita dalla presente direttiva, i gestori di tali infrastrutture non dovrebbero essere soggetti agli obblighi imposti ai gestori dell'infrastruttura ai sensi della presente direttiva. Dovrebbe essere tuttavia garantito l'accesso su base non discriminatoria alle linee secondarie e ai raccordi, a prescindere da chi ne sia proprietario, laddove essi sono necessari per l'accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto e laddove servono o potrebbero servire più di un cliente finale.
- (13) Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di coprire i costi dell'infrastruttura con mezzi diversi dai contributi statali diretti, quali partenariati tra settore pubblico e privato e finanziamenti provenienti dal settore privato.
- (14) Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe conseguire un equilibrio del conto profitti e perdite in un periodo ragionevole che, una volta fissato, può essere superato in circostanze eccezionali, quale un deterioramento grave e improvviso della situazione economica in uno Stato membro che incida in maniera sostanziale sul livello di traffico sulla sua infrastruttura o sul livello di contributi pubblici disponibili. In ottemperanza alle norme contabili internazionali, l'importo dei prestiti per finanziare progetti infrastrutturali non figura nel conto profitti e perdite.
- (15) Ai fini di un trasporto merci efficiente, soprattutto quello transfrontaliero, bisogna intervenire per aprire il mercato.
- (16) Per garantire in tutta l'Unione un'applicazione uniforme e non discriminatoria dei diritti d'accesso all'infrastruttura ferroviaria è opportuno introdurre una licenza per le imprese ferroviarie.
- (17) Per le tratte che comportano fermate intermedie, i nuovi operatori di mercato dovrebbero essere autorizzati a far salire e scendere passeggeri lungo il percorso per garantire che questi servizi siano economicamente validi e per non mettere i potenziali concorrenti in una situazione sfavorevole rispetto agli operatori presenti sul mercato.
- (18) L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale. Lo scopo principale dei nuovi servizi dovrebbe essere trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali. Per valutare se sia effettivamente quello lo scopo principale del servizio, si dovrebbero tener presenti criteri quali la percentuale del volume d'affari e di carico, rappresentata dai passeggeri sulle tratte nazionali o da quelli sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio. La valutazione dello scopo principale del servizio dovrebbe essere effettuata, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione.
- (19) Il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia<sup>(1)</sup>, prevede la possibilità per gli Stati membri e le autorità locali di attribuire contratti di servizio pubblico, i quali possono comportare diritti esclusivi per l'esercizio di alcuni servizi. È quindi necessario garantire la coerenza tra le disposizioni di tale regolamento e il principio dell'apertura alla concorrenza per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri.
- (20) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri può ripercuotersi sull'organizzazione e sul finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero poter limitare il diritto d'accesso al mercato qualora questo compromettesse l'equilibrio economico di detti contratti di servizio pubblico e purché l'organismo di regolamentazione competente, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base a un'analisi economica oggettiva.
- (21) Per valutare se l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico sia stato compromesso, si potrebbero applicare criteri prestabiliti quali l'effetto sulla redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto incluse le conseguenti ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche che hanno aggiudicato il contratto, la domanda dei passeggeri, la formazione dei prezzi dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate ai due lati della frontiera e l'orario e frequenza del nuovo servizio proposto. In conformità a questa valutazione e alla decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso al servizio di trasporto internazionale di

(1) GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

passengeri richiesto, inclusa l'imposizione di canoni all'operatore di un nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri, in linea con l'analisi economica e conformemente al diritto dell'Unione e ai principi di uguaglianza e non discriminazione.

- (22) Per contribuire all'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri sulle linee che assolvono a un obbligo di servizio pubblico, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare le autorità competenti per tali servizi a imporre canoni per i servizi passeggeri di loro competenza. Tali canoni dovrebbero contribuire al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico fissati dai contratti di servizio pubblico.
- (23) L'organismo di regolamentazione dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nell'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico in questione. È opportuno estendere i poteri dell'organismo di regolamentazione per consentire di valutare lo scopo di un servizio internazionale e, se del caso, il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti.
- (24) Per investire in servizi che utilizzano infrastrutture specializzate, come ad esempio i collegamenti ad alta velocità, i richiedenti hanno bisogno di certezza del diritto, considerata l'importanza degli investimenti a lungo termine e di ampia portata.
- (25) Gli organismi di regolamentazione dovrebbero scambiarsi informazioni e, se opportuno nei singoli casi, coordinare i principi e le prassi seguiti per valutare se sia compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Essi dovrebbero sviluppare progressivamente linee guida in base all'esperienza acquisita.
- (26) Al fine di assicurare una concorrenza leale tra le imprese ferroviarie e garantire la piena trasparenza e un accesso su base non discriminatoria ai servizi nonché alla loro fornitura, è opportuno operare una distinzione fra fornitura di servizi di trasporto e utilizzo degli impianti di servizio. È necessario pertanto che questi due tipi di attività siano gestiti in modo indipendente se l'operatore dell'impianto di servizio fa parte di un ente o società che detiene anche una posizione dominante ed è attivo a livello nazionale su almeno uno dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario di merci o passeggeri per il quale il servizio è utilizzato. Tale indipendenza non dovrebbe comportare la costituzione di un ente o di una società giuridicamente distinti per gli impianti di servizio.
- (27) L'accesso non discriminatorio alle infrastrutture di servizio e alla fornitura di servizi ferroviari in queste

installazioni dovrebbe permettere alle imprese ferroviarie di offrire migliori servizi agli utenti dei servizi merci e passeggeri.

- (28) Mentre la direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa alle norme comuni per il mercato interno in materia di energia elettrica <sup>(1)</sup>, prevede l'apertura del mercato europeo dell'elettricità, è opportuno che la corrente di trazione sia fornita all'impresa ferroviaria su richiesta con modalità non discriminatorie. Ove esista un unico fornitore, è opportuno che i canoni richiesti per il servizio siano fissati secondo criteri di addebito uniformi.
- (29) In materia di relazioni con i paesi terzi è opportuno riservare particolare attenzione all'esistenza di reciprocità di accesso per le imprese ferroviarie dell'Unione al mercato di detti paesi terzi e pertinenti accordi transfrontalieri dovrebbero favorire detto accesso.
- (30) Per garantire servizi adeguati e sicuri, è necessario che un'impresa ferroviaria soddisfi in qualsiasi momento taluni requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale.
- (31) Ai fini della tutela dei clienti e dei terzi interessati, è essenziale garantire che le imprese ferroviarie siano sufficientemente assicurate sulla responsabilità civile. Dovrebbe inoltre essere consentita la copertura della responsabilità civile in caso di incidenti attraverso garanzie fornite da banche o da altre imprese, purché tale copertura sia offerta alle condizioni di mercato, non diventi aiuto di Stato e non implichi elementi discriminatori nei confronti di altre imprese ferroviarie.
- (32) L'impresa ferroviaria dovrebbe essere peraltro tenuta a rispettare il diritto nazionale e dell'Unione relativi all'esercizio di servizi ferroviari, imposti in modo non discriminatorio e volti a garantire che essa sia in grado di esercitare in piena sicurezza la propria attività su percorsi specifici tenendo nel debito conto le condizioni sanitarie e sociali e i diritti dei lavoratori e dei consumatori.
- (33) Le procedure per il rilascio alle imprese ferroviarie delle licenze, come pure le procedure per il mantenimento e la modifica di queste ultime, dovrebbero essere trasparenti e rispettare il principio di non discriminazione.

<sup>(1)</sup> GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55.

- (34) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e ai servizi negli impianti di servizio per tutte le imprese, le informazioni necessarie per l'uso dei diritti di accesso dovrebbero essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete. Il prospetto informativo della rete dovrebbe essere pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione, in linea con le attuali prassi internazionali.
- (35) Opportuni sistemi di assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e operatori concorrenziali consentirebbero di realizzare un migliore equilibrio tra i modi di trasporto.
- (36) È opportuno offrire ai gestori dell'infrastruttura incentivi, ad esempio sotto forma di premi agli amministratori delegati, a ridurre il livello dei canoni di utilizzo e i costi per la messa a disposizione dell'infrastruttura.
- (37) L'obbligo per gli Stati membri di assicurare che gli obiettivi di prestazione e il rendimento a medio-lungo termine del gestore dell'infrastruttura siano attuati attraverso un contratto tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura dovrebbe lasciare impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.
- (38) La promozione dell'uso ottimale dell'infrastruttura ferroviaria permetterà di ridurre i costi dei trasporti per la società.
- (39) I metodi di imputazione dei costi stabiliti dai gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere basati sulle migliori conoscenze disponibili in materia di causalità dei costi e dovrebbero applicarsi ai diversi servizi offerti alle imprese ferroviarie, e, ove pertinente, ai tipi di veicoli su rotaia.
- (40) Opportuni sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria abbinati a opportuni sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo di altre infrastrutture di trasporto e operatori concorrenziali dovrebbero consentire di realizzare un equilibrio ottimale tra diversi modi di trasporto su una base sostenibile.
- (41) Nell'applicare coefficienti di maggiorazione, il gestore dell'infrastruttura dovrebbe definire segmenti di mercato distinti ove i costi della prestazione dei servizi di trasporto e i relativi prezzi di mercato o requisiti di qualità del servizio differiscano notevolmente.
- (42) I sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico in maniera equa e non discriminatoria. Tali sistemi dovrebbero consentire una concorrenza leale nella fornitura di servizi ferroviari.
- (43) Nell'ambito stabilito dagli Stati membri i sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria a ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura.
- (44) I sistemi di assegnazione della capacità e i sistemi di imposizione dei diritti dovrebbero fornire alle imprese ferroviarie segnali economici chiari e coerenti affinché esse possano adottare decisioni razionali.
- (45) Il rumore di rotolamento causato dai ceppi del freno in ghisa, usati nei carri merci, è una delle cause di emissioni sonore che potrebbero essere ridotte con soluzioni tecniche appropriate. La differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura basata sugli effetti acustici dovrebbe in primo luogo riguardare i carri merci che non soddisfano i requisiti della decisione 2006/66/CE della Commissione, del 23 dicembre 2005, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema Materiale rotabile — Rumore del sistema ferroviario trans-europeo convenzionale <sup>(1)</sup>. Ove tale differenziazione comporti una perdita di entrate per il gestore dell'infrastruttura, dovrebbero restare impregiudicate le norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.
- (46) I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura differenziati in funzione del rumore dovrebbero completare altre misure volte a ridurre il rumore prodotto dal traffico ferroviario, come ad esempio l'adozione di specifiche tecniche di interoperabilità (STI) che definiscono i livelli massimi del rumore prodotto dai veicoli ferroviari, la mappatura acustica e i programmi d'azione per ridurre l'esposizione al rumore ai sensi della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale <sup>(2)</sup>, nonché l'ammodernamento dei veicoli ferroviari e l'installazione di infrastrutture per la riduzione del rumore grazie a finanziamenti dell'Unione e a fondi pubblici nazionali.
- (47) Per altri modi di trasporto è opportuno prendere in considerazione misure per la riduzione del rumore equivalenti a quelle adottate per il settore ferroviario.
- (48) Al fine di accelerare l'installazione del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) a bordo delle locomotive, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero modificare il sistema di imposizione dei canoni attraverso una differenziazione temporanea per i treni dotati di ETCS. Tale differenziazione dovrebbe apportare incentivi mirati a equipaggiare i treni con ETCS.
- (49) Per tener conto delle esigenze degli utenti, o potenziali utenti, della capacità di infrastruttura ferroviaria in materia di pianificazione, nonché delle esigenze di clienti e investitori, è importante che i gestori dell'infrastruttura assicurino un'assegnazione della capacità di infrastruttura in funzione della necessità di mantenere e migliorare i livelli di affidabilità del servizio.

<sup>(1)</sup> GU L 37 dell'8.2.2006, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

- (50) È auspicabile prevedere incentivi per le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura affinché riducano al minimo le perturbazioni della rete e ne migliorino l'efficienza.
- (51) Gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di consentire agli acquirenti di servizi ferroviari di accedere direttamente al processo di assegnazione della capacità.
- (52) È importante tener conto delle esigenze commerciali sia dei richiedenti che del gestore dell'infrastruttura.
- (53) È importante lasciare ai gestori dell'infrastruttura la massima flessibilità in materia di assegnazione della capacità di infrastruttura, ma tale flessibilità deve essere compatibile con il soddisfacimento delle ragionevoli esigenze dei richiedenti.
- (54) Le procedure di assegnazione della capacità dovrebbero evitare che lo sviluppo di altre imprese che sono o intendono divenire titolari di diritti di accesso all'infrastruttura sia soggetto a vincoli eccessivi.
- (55) Nei sistemi di assegnazione della capacità e di imposizione dei canoni di utilizzo, può essere necessario tener conto del fatto che vari componenti della rete di infrastruttura ferroviaria possono essere stati progettati con riferimento a diverse classi di utenza.
- (56) Poiché frequentemente le differenze a livello di utenza incidono in maniera diversa sulla capacità di infrastruttura, occorre realizzare un equilibrio tra le esigenze dei diversi servizi.
- (57) I servizi gestiti in base a contratto con le autorità pubbliche possono esigere regole speciali per conservarne l'interesse per l'utenza.
- (58) I sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo e di assegnazione della capacità di infrastruttura dovrebbero tener conto della crescente saturazione e, quindi, della possibile scarsità di capacità.
- (59) È opportuno che i diversi tempi di programmazione dei vari tipi di traffico garantiscano il soddisfacimento delle richieste di capacità di infrastruttura presentate dopo il completamento del processo di programmazione dell'orario di servizio annuale.
- (60) Per garantire un risultato ottimale per le imprese ferroviarie è auspicabile controllare l'uso di capacità di infrastruttura quando occorre coordinare le richieste di capacità per soddisfare le esigenze dell'utenza.
- (61) Data la loro posizione di monopolio, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero esaminare la capacità di infrastruttura disponibile e i metodi per potenziarla nei casi in cui il processo di assegnazione della capacità non sia in grado di soddisfare le esigenze dell'utenza.
- (62) La mancanza di informazioni su altre richieste di imprese ferroviarie e sulle limitazioni del sistema può rendere difficile per le imprese ferroviarie ottimizzare le loro richieste di capacità di infrastruttura.
- (63) È importante garantire un migliore coordinamento dei sistemi di assegnazione al fine di rendere più attraente la ferrovia per quel traffico che utilizza la rete di diversi gestori dell'infrastruttura, in particolare per il traffico internazionale.
- (64) È importante ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza che possono insorgere tra le infrastrutture ferroviarie o tra i modi di trasporto a causa di differenze significative nei principi di imposizione dei canoni di utilizzo.
- (65) È auspicabile definire quei componenti del servizio d'infrastruttura che sono essenziali per consentire a un operatore di prestare un servizio e che dovrebbero essere forniti in cambio di diritti minimi di accesso.
- (66) Sono necessari investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori a effettuare investimenti redditizi.
- (67) Ai fini di un'adeguata ed equa imposizione dei canoni, i gestori dell'infrastruttura devono registrare e determinare il valore delle loro attività e acquisire una buona comprensione dei fattori che determinano il costo dell'esercizio dell'infrastruttura.
- (68) È auspicabile garantire che si tenga conto dei costi esterni quando sono adottate decisioni sui trasporti e che l'imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possa contribuire all'internalizzazione dei costi esterni in modo coerente ed equilibrato in tutti i modi di trasporto.
- (69) È importante assicurare che l'imposizione dei canoni di utilizzo per il traffico nazionale e internazionale sia tale da consentire alle ferrovie di soddisfare le esigenze del mercato. Di conseguenza, essa dovrebbe corrispondere al costo effettivamente sostenuto per la gestione del servizio.
- (70) Il livello generale di recupero dei costi attraverso l'imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura incide sul livello dei contributi statali. Gli Stati membri possono prevedere diversi livelli di recupero generale dei costi. È opportuno tuttavia che ogni sistema di imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura consenta un livello di traffico che sia in grado di pagare almeno il costo supplementare che impone come conseguenza del suo utilizzo della rete ferroviaria.
- (71) L'infrastruttura ferroviaria è un monopolio naturale ed è quindi necessario fornire incentivi ai gestori dell'infrastruttura per ridurre i costi e gestire in modo efficiente la loro infrastruttura.
- (72) Lo sviluppo del trasporto ferroviario dovrebbe essere conseguito avvalendosi anche degli strumenti dell'Unione disponibili, fatte salve le priorità già stabilite.

- (73) Le riduzioni che sono concesse alle imprese ferroviarie dovrebbero essere legate a risparmi effettivi dei costi amministrativi, in particolare dei costi di transazione. Le riduzioni possono anche essere concesse per promuovere un uso efficiente dell'infrastruttura.
- (74) È auspicabile fornire alle imprese ferroviarie e al gestore dell'infrastruttura incentivi per ridurre al minimo le perturbazioni della rete.
- (75) L'assegnazione della capacità è associata a un costo per il gestore dell'infrastruttura per il quale è richiesto un pagamento.
- (76) La gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono l'istituzione di un organismo di regolamentazione che controlli l'applicazione delle norme della presente direttiva e che intervenga come istanza d'appello, fatta salva la possibilità di sindacato giurisdizionale. L'organismo di regolamentazione dovrebbe essere in grado di far rispettare le sue richieste di informazioni e decisioni mediante adeguate sanzioni.
- (77) L'organismo di regolamentazione dovrebbe contare su risorse finanziarie atte a garantirne l'indipendenza, attinte al bilancio dello Stato oppure a contributi obbligatori imposti al settore, nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità.
- (78) Procedure appropriate per l'assunzione del personale dovrebbero contribuire a garantire l'indipendenza dell'organismo di regolamentazione, assicurando in particolare che la selezione di responsabili decisionali spetti a un'autorità pubblica che non eserciti direttamente diritti di proprietà su imprese regolamentate. Posto che tale requisito sia soddisfatto, una siffatta autorità potrebbe essere, ad esempio, un parlamento, un presidente o un primo ministro.
- (79) Sono necessarie misure specifiche per tener conto della situazione particolare di taluni Stati membri, sotto il profilo geopolitico e geografico, e dell'organizzazione particolare del settore ferroviario in vari Stati membri, garantendo nel contempo l'integrità del mercato interno.
- (80) Al fine di tener conto dell'evoluzione del mercato ferroviario, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo alle modifiche tecniche delle informazioni che devono essere fornite dall'impresa che richiede il rilascio di una licenza, all'elenco delle classi di ritardo, allo schema della procedura di assegnazione e alle informazioni contabili che devono essere fornite agli organismi di regolamentazione. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (81) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (82) È opportuno che, ove il comitato istituito dalla presente direttiva non abbia espresso un parere su un progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione, quest'ultima si astenga dall'adottare atti di esecuzione riguardanti la finalità principale dei servizi ferroviari, la valutazione dell'impatto di nuovi servizi internazionali e l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, i canoni riscossi da imprese ferroviarie che forniscono servizi passeggeri, l'accesso ai servizi da fornire con infrastrutture essenziali, i dettagli della procedura da seguire per ottenere una licenza, le modalità per il calcolo del costo diretto per l'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici e per l'applicazione della differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura intesa a incentivare l'installazione di ETCS nei treni e i principi e le prassi comuni per le procedure decisionali degli organismi di regolamentazione.
- (83) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire favorire lo sviluppo delle ferrovie dell'Unione, stabilire principi generali per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie e coordinare i meccanismi degli Stati membri che disciplinano l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e i canoni dovuti per il suo utilizzo, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, vista la dimensione chiaramente internazionale del rilascio di tali licenze e dell'esercizio di importanti elementi delle reti ferroviarie e l'esigenza di assicurare condizioni di accesso all'infrastruttura eque e non discriminatorie, e possono dunque, a motivo delle implicazioni transnazionali, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (84) L'obbligo di recepire la presente direttiva nel diritto nazionale dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alle direttive precedenti. L'obbligo di recepire le disposizioni della presente direttiva che sono rimaste inalterate nella sostanza rispetto alle direttive precedenti deriva da dette direttive.

<sup>(1)</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

- (85) Il recepimento e l'attuazione dei capi II e IV della presente direttiva rappresenterebbero un obbligo sproporzionato e inutile a carico degli Stati membri che siano privi di sistema ferroviario, e che non ne prospettino la costruzione nell'immediato futuro. Detti Stati membri dovrebbero pertanto essere esonerati da tale obbligo.
- (86) Conformemente alla dichiarazione politica comune degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi del 28 settembre 2011 <sup>(1)</sup>, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una 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.
- (87) La presente direttiva dovrebbe far salvi i termini stabiliti nell'allegato IX, parte B, entro i quali gli Stati membri sono tenuti a conformarsi alle direttive precedenti,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### CAPO I

#### DISPOSIZIONI GENERALI

##### Articolo 1

#### Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce:
  - a) le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro di cui al capo II;
  - b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica a opera di uno Stato membro delle licenze destinate alle imprese ferroviarie che sono stabilite o si stabiliranno nell'Unione (capo III);
  - c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura (capo IV).
2. La presente direttiva si applica all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali.

##### Articolo 2

#### Esclusioni dall'ambito di applicazione

1. Il capo II non si applica alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su reti locali e regionali isolate per servizi di trasporto sull'infrastruttura ferroviaria o su reti adibite unicamente a servizi ferroviari urbani o suburbani.

In deroga al primo comma, gli articoli 4 e 5 si applicano se detta impresa ferroviaria è controllata, direttamente o indirettamente, da un'impresa o altra entità che effettua o integra servizi di trasporto ferroviario diversi dai servizi urbani, suburbani o regionali. A siffatta impresa ferroviaria si applica anche l'articolo 6 per quanto attiene alla relazione fra di essa e l'impresa o entità che la controlla direttamente o indirettamente.

2. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del capo III:

- a) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari per passeggeri sulle infrastrutture ferroviarie locali e regionali isolate;
- b) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari urbani o suburbani per passeggeri;
- c) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari regionali di trasporto merci;
- d) le imprese che effettuano solo servizi di trasporto merci su un'infrastruttura ferroviaria privata, utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le operazioni di trasporto delle sue merci.

3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 8 e 13 e del capo IV:

- a) le reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su infrastrutture ferroviarie;
- b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri ferroviari urbani e suburbani;
- c) le reti regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da un'impresa ferroviaria esclusa ai sensi del paragrafo 1, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;
- d) le infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri possono escludere le infrastrutture ferroviarie locali e regionali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3, e le infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione del capo IV. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di escludere dette infrastrutture ferroviarie. Secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2, la Commissione decide se detta infrastruttura ferroviaria debba essere considerata di nessuna importanza strategica tenuto conto della lunghezza delle linee ferroviarie in questione, del loro livello di utilizzo e del volume di traffico potenzialmente interessato.

<sup>(1)</sup> GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

5. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione dell'articolo 31, paragrafo 5, i veicoli utilizzati o destinati a essere utilizzati da o verso paesi terzi che circolano su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

6. Gli Stati membri possono decidere, per lo schema di assegnazione di capacità, periodi e scadenze che sono diversi da quelli previsti all'articolo 43, paragrafo 2, all'allegato VI, punto 2, lettera b), e all'allegato VII, punti 3, 4 e 5, ove la definizione a livello internazionale delle tracce ferroviarie, in cooperazione con i gestori dell'infrastruttura di paesi terzi su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, abbia un impatto rilevante sullo schema di assegnazione di capacità in generale.

7. Laddove necessario per assicurare una leale concorrenza, gli Stati membri possono decidere di pubblicare, con strumenti e scadenze diversi da quelli previsti all'articolo 29, paragrafo 1, il quadro per l'imposizione dei canoni e le relative norme specificamente applicabili ai servizi di trasporto internazionale di merci da o verso paesi terzi effettuati su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

8. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del capo IV l'infrastruttura ferroviaria con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione e che collega stazioni transfrontaliere di uno Stato membro al territorio di un paese terzo.

9. La presente direttiva non si applica alle imprese la cui attività è limitata unicamente alla prestazione di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso gallerie sottomarine o a servizi di trasporto sotto forma di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso tali gallerie, ad eccezione dell'articolo 6, paragrafi 1 e 4, e degli articoli 10, 11, 12 e 28.

10. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione del capo II, ad eccezione dell'articolo 14, e del capo IV i servizi ferroviari in transito attraverso l'Unione.

11. Gli Stati membri possono escludere dall'applicazione dell'articolo 32, paragrafo 4, i treni non equipaggiati con il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e utilizzati per i servizi regionali passeggeri entrati in servizio per la prima volta prima del 1985.

### Articolo 3

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1) «impresa ferroviaria», qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi della presente direttiva e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

2) «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;

3) «infrastruttura ferroviaria», gli elementi elencati nell'allegato I;

4) «servizio di trasporto internazionale di merci», il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito e/o scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

5) «servizio di trasporto internazionale di passeggeri», il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere unito e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

6) «servizi urbani ed extraurbani», i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze di un centro urbano o di un agglomerato, incluso un agglomerato transfrontaliero, insieme alle esigenze in materia di trasporto fra detto centro o agglomerato e le sue zone periferiche;

7) «servizi regionali», i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione, inclusa una regione transfrontaliera;

8) «transito», l'attraversamento del territorio dell'Unione senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio dell'Unione;

9) «percorso alternativo», un altro percorso tra la stessa origine e la stessa destinazione, fermo restando che tra i due percorsi vi è un rapporto di intercambiabilità ai fini della gestione, da parte dell'impresa ferroviaria, del servizio di trasporto merci o passeggeri in questione;

10) «alternativa valida», l'accesso a un altro servizio sulla linea, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione;

11) «impianto di servizio», l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;

- 12) «operatore dell'impianto di servizio», un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;
- 13) «accordo transfrontaliero», un accordo tra due o più Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi destinato a facilitare la prestazione di servizi ferroviari transfrontalieri;
- 14) «licenza», un'autorizzazione rilasciata a un'impresa da un'autorità preposta al rilascio della licenza, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;
- 15) «autorità preposta al rilascio della licenza», l'organismo incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario nello Stato membro;
- 16) «contratto», un accordo o, per analogia, un'intesa conclusi nel quadro di misure amministrative;
- 17) «profitto ragionevole», un tasso di rendimento del proprio capitale che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni;
- 18) «assegnazione», l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria da parte di un gestore dell'infrastruttura;
- 19) «richiedente», un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura;
- 20) «infrastruttura saturata», un elemento dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità non è possibile soddisfare pienamente la domanda, in determinati periodi;
- 21) «piano di potenziamento della capacità», una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a ridurre le limitazioni di capacità che portano a dichiarare un elemento dell'infrastruttura «infrastruttura saturata»;
- 22) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;
- 23) «accordo quadro», un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;
- 24) «capacità di infrastruttura», il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo;
- 25) «rete», l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;
- 26) «prospetto informativo della rete», un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;
- 27) «traccia ferroviaria», la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un dato periodo;
- 28) «orario di servizio», i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità.
- 29) «stazioni di deposito», stazioni destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro;
- 30) «manutenzione pesante», l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio.

## CAPO II

## SVILUPPO DELLE FERROVIE DELL'UNIONE

## SEZIONE 1

**Indipendenza Gestionale**

## Articolo 4

**Indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in materia di gestione, di amministrazione e di controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile, le imprese ferroviarie direttamente o indirettamente possedute o controllate dagli Stati membri abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongano, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli dello Stato.

2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno.

#### Articolo 5

### Gestione delle imprese ferroviarie secondo principi commerciali

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie possano adattare le loro attività al mercato e gestirle sotto la responsabilità dei loro organi direttivi, per fornire servizi efficienti e adeguati con la minor spesa possibile in rapporto alla qualità del servizio richiesto.

Le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, a prescindere dalla loro proprietà, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato membro all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti dello Stato.

2. Le imprese ferroviarie definiscono i loro programmi di attività, compresi i piani di investimento e di finanziamento. Detti programmi mirano al raggiungimento dell'equilibrio finanziario delle imprese e alla realizzazione degli altri obiettivi in materia di gestione tecnica, commerciale e finanziaria; essi inoltre indicano i mezzi per realizzare tali obiettivi.

3. Con riferimento agli orientamenti di politica generale adottati dallo Stato membro e in considerazione dei piani o contratti nazionali, eventualmente pluriennali, compresi i piani di investimento e di finanziamento, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di:

- a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni degli articoli 7, 29 e 39;
- b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione;
- c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;
- d) aumentare la propria quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;
- e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.

Il presente paragrafo lascia impregiudicato il regolamento (CE) n. 1370/2007.

4. In deroga al paragrafo 3, gli azionisti delle imprese ferroviarie detenute o controllate dallo Stato possono richiedere la loro approvazione preventiva per le principali decisioni relative alla gestione dell'impresa al pari degli azionisti di società per azioni private in virtù del diritto societario degli Stati membri. Le disposizioni del presente articolo fanno salve le competenze degli organi di vigilanza a titolo del diritto societario degli Stati

membri in relazione alla nomina dei membri del consiglio di amministrazione.

#### SEZIONE 2

### Separazione della Gestione dell'infrastruttura e dell'attività di Trasporto e dei Diversi Tipi di Attività di Trasporto

#### Articolo 6

### Separazione contabile

1. Gli Stati membri provvedono affinché sia i conti profitti e perdite, sia i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.

2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti.

3. Gli Stati membri provvedono affinché i conti profitti e perdite e i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico figurano separatamente, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.

4. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività a un altro sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

#### Articolo 7

### Indipendenza delle funzioni essenziali dei gestori dell'infrastruttura

1. Gli Stati membri provvedono affinché le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, siano attribuite a enti o società che non svolgono a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative deve essere comunque dimostrato che il presente obiettivo è stato realizzato.

Le funzioni essenziali sono:

- a) adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione che la disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie; e

- b) adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, fatto salvo l'articolo 29, paragrafo 1.

Gli Stati membri possono tuttavia attribuire alle imprese ferroviarie o a qualsiasi altro organismo la responsabilità di contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio mediante investimenti, manutenzione e finanziamento.

2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente da un'impresa ferroviaria sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al capo IV, sezioni 2 e 3, sono svolte, rispettivamente, da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione della capacità indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

3. Ove le disposizioni del capo IV, sezioni 2 e 3, facciano riferimento alle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, esse sono intese in riferimento all'organismo incaricato della determinazione dei canoni o all'organismo incaricato dell'assegnazione di capacità in funzione delle rispettive competenze.

### SEZIONE 3

#### **Risanamento Finanziario**

##### *Articolo 8*

#### **Finanziamento del gestore dell'infrastruttura**

1. Gli Stati membri sviluppano l'infrastruttura ferroviaria nazionale tenendo conto eventualmente delle esigenze generali dell'Unione, inclusa l'esigenza di cooperare con i paesi terzi limitrofi. A tale scopo essi pubblicano, entro 16 dicembre 2014, previa consultazione delle parti interessate, una strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Tale strategia comprende un periodo di almeno cinque anni ed è rinnovabile.

2. Nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, gli Stati membri possono inoltre erogare al gestore dell'infrastruttura un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti di cui all'articolo 3, punto 2, della dimensione dell'infrastruttura e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti. Gli Stati membri possono decidere di finanziare detti investimenti con mezzi diversi dai contributi statali diretti. In ogni caso gli Stati membri osservano i requisiti di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

3. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato membro interessato e tenendo conto della strategia di cui al paragrafo 1 e del finanziamento erogato dagli Stati membri di cui al paragrafo 2, il gestore dell'infrastruttura adotta un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura,

assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi. Il gestore dell'infrastruttura accerta che i richiedenti noti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali abbiano accesso alle informazioni pertinenti e la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale riguardo alle condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura prima della sua approvazione da parte del gestore dell'infrastruttura.

4. Gli Stati membri assicurano che il conto profitti e perdite del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali, le entrate non rimborsabili da fonti private e i contributi statali, compresi, se del caso, i pagamenti anticipati concessi dallo Stato, e, dall'altro, i costi di infrastruttura.

Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei canoni di cui agli articoli 31 e 32, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

##### *Articolo 9*

#### **Riduzione trasparente del debito**

1. Fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, gli Stati membri creano meccanismi adeguati per contribuire alla riduzione dell'indebitamento delle imprese ferroviarie di proprietà pubblica o controllate a un livello che non ostacoli una sana gestione finanziaria e che risani la loro situazione finanziaria.

2. Ai fini di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono imporre che nell'ambito della contabilità delle imprese ferroviarie sia istituito un servizio distinto per l'ammortamento dei debiti.

Al passivo di questo servizio possono essere trasferiti tutti i prestiti contratti dall'impresa ferroviaria per finanziare gli investimenti e per coprire le eccedenze di spese di gestione risultanti dall'attività di trasporto ferroviario o dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, fino a estinzione di tali prestiti. I debiti derivanti da attività di società affiliate non possono essere presi in considerazione.

3. I paragrafi 1 e 2 si applicano soltanto ai debiti o agli interessi dovuti sui debiti contratti dalle imprese ferroviarie pubbliche prima della data dell'apertura del mercato di tutti o di parte dei servizi di trasporto ferroviario nello Stato membro in questione e in ogni caso entro il 15 marzo 2001 o, per gli Stati membri che hanno aderito all'Unione dopo tale data, la data di adesione.

## SEZIONE 4

**Accesso all'infrastruttura e ai Servizi Ferroviari***Articolo 10***Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria**

1. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. Tale diritto comprende l'accesso all'infrastruttura che collega i porti marittimi e di navigazione interna e altri impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e all'infrastruttura che serve o potrebbe servire più di un cliente finale.

2. Alle imprese ferroviarie è concesso il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2.

3. L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 stabiliscono, a seguito di una richiesta delle autorità competenti o delle imprese ferroviarie interessate, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

4. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione adotta, entro 16 dicembre 2016, misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

*Articolo 11***Limitazione del diritto di accesso e del diritto di far salire e scendere i passeggeri**

1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10 sui servizi fra una stazione di partenza e una di destinazione che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico che sono conformi al diritto dell'Unione. Detta limitazione non può determinare una restrizione del diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro, salvo se l'esercizio di tale diritto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

2. L'organismo o gli organismi di regolamentazione competenti di cui all'articolo 55 stabiliscono se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico risulti compromesso in base a un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta:

- a) della o delle competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;
- b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso ai sensi di tale articolo;
- c) del gestore dell'infrastruttura;
- d) dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.

Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti le informazioni ragionevolmente necessarie per addivenire a una decisione. L'organismo di regolamentazione valuta le informazioni ricevute dalle parti sopra citate e, se del caso, richiede eventuali ulteriori informazioni pertinenti da tutte le parti interessate e avvia con esse consultazioni entro un mese dal ricevimento della richiesta. L'organismo di regolamentazione si consulta adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

3. L'organismo di regolamentazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui una delle seguenti parti può chiedere il riesame della decisione nonché le relative condizioni cui questo è assoggettato:

- 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.

4. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione adotta, entro 16 dicembre 2016 misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

5. Gli Stati membri possono inoltre limitare il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate nel medesimo Stato membro lungo il percorso di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri se un diritto esclusivo al trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione è stato concesso a titolo di un contratto di concessione attribuito prima del 4 dicembre 2007, mediante una procedura di aggiudicazione in concorrenza equa e secondo i pertinenti principi della normativa dell'Unione. Detta limitazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o per 15 anni, ove la durata sia superiore.

6. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni di cui ai paragrafi 1, 2, 3 e 5 siano sottoposte a controllo giurisdizionale.

#### Articolo 12

##### **Prelievo di diritti sulle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori**

1. Fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 2, gli Stati membri possono autorizzare, alle condizioni di cui al presente articolo, l'autorità competente per i trasporti ferroviari di viaggiatori a imporre alle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori un canone sull'esercizio di collegamenti che sono di competenza di detta autorità e sono effettuati fra due stazioni di tale Stato membro.

Nella fattispecie, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto nazionale o internazionale di passeggeri sono soggette al medesimo canone sull'esercizio delle linee di competenza di tale autorità.

2. I canoni riscossi sono destinati a compensare detta autorità per gli obblighi di servizio pubblico previsti nel quadro di contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto dell'Unione. I proventi ottenuti da tali canoni e pagati come compensazione non eccedono quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

3. I canoni riscossi sono conformi al diritto dell'Unione, in particolare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, in particolare tra prezzo medio del servizio al passeggero e livello dei canoni. La totalità dei canoni imposti ai sensi del presente paragrafo non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia di passeggeri al quale si applicano.

4. Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei canoni che all'utilizzo degli stessi. Gli Stati membri forniscono tali informazioni alla Commissione.

5. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione adotta misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

#### Articolo 13

##### **Condizioni di accesso ai servizi**

1. I gestori dell'infrastruttura forniscono a tutte le imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, il pacchetto minimo di accesso di cui all'allegato II, punto 1.

2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, incluso l'accesso alle linee, alle strutture di cui all'allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture.

3. Per garantire la totale trasparenza e l'accesso non discriminatorio agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, lettere a), b), c), d), g) e i), così come la fornitura di servizi in tali impianti nei casi in cui l'operatore di tale impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da un ente o da una società che è anche attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, gli operatori di detti impianti di servizio sono organizzati in modo tale da essere indipendenti da tale ente o società sotto il profilo organizzativo e decisionale. L'indipendenza non comporta la costituzione di un'entità giuridica distinta per gli impianti di servizio e può essere realizzata mediante l'organizzazione di divisioni distinte all'interno di una stessa entità giuridica.

Per tutti gli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, l'operatore e detto ente o società tengono una contabilità separata, compresi i bilanci e i conti profitti e perdite.

Se l'esercizio di un impianto di servizio è assicurato da un gestore dell'infrastruttura oppure quando l'operatore dell'impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da un gestore dell'infrastruttura, la conformità ai requisiti del presente paragrafo si considera dimostrata se sono rispettate le condizioni previste all'articolo 7.

4. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e alle relative forniture di servizi è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Dette richieste possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l'operatore degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie.

Se le richieste di imprese ferroviarie riguardano l'accesso agli impianti di servizio gestiti da un operatore dell'impianto di servizio di cui al paragrafo 3 e la relativa fornitura di servizi, l'operatore dell'impianto di servizio motiva per iscritto le decisioni di rifiuto e indica alternative valide su altri impianti.

5. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità.

6. Se un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, non è utilizzato per almeno due anni consecutivi e imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere all'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il proprietario rende pubblico che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing come impianto di servizio, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto impianto di servizio non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria.

7. Se l'operatore dell'impianto di servizio fornisce uno dei servizi indicati nell'allegato II, punto 3, come servizi complementari, lo stesso deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.

8. Le imprese ferroviarie possono chiedere, come servizi ausiliari, al gestore dell'infrastruttura o ad altri operatori di impianti di servizio i servizi di cui all'allegato II, punto 4. L'operatore del servizio sulla linea non è obbligato a fornire questi servizi. Se decide di offrire ad altri uno o più di tali servizi, l'operatore dell'impianto di servizio deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.

9. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e degli operatori degli impianti di servizio e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati nel quadro degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punti da 2 a 4. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

#### SEZIONE 5

### **Accordi Transfrontalieri**

#### Articolo 14

#### **Principi generali degli accordi transfrontalieri**

1. Gli Stati membri assicurano che le disposizioni contenute negli accordi transfrontalieri non costituiscano una discriminazione tra imprese ferroviarie né una limitazione della libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri.

2. Gli Stati membri notificano alla Commissione, entro 16 giugno 2013, gli accordi transfrontalieri conclusi anteriormente a tale data, mentre gli accordi nuovi o riveduti tra Stati membri sono notificati prima della loro conclusione. La Commissione decide sulla conformità di tali accordi al diritto dell'Unione entro nove mesi dalla notifica per gli accordi conclusi prima 15 dicembre 2012 dell'entrata in vigore della presente direttiva e entro quattro mesi dalla notifica per gli accordi nuovi o riveduti tra Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.

3. Fatta salva la ripartizione delle competenze fra l'Unione e gli Stati membri, in conformità al diritto dell'Unione, gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati e di concludere accordi transfrontalieri nuovi o riveduti fra gli Stati membri e i paesi terzi.

4. Se, entro due mesi dalla data in cui uno Stato membro le notifica l'intenzione di avviare i negoziati di cui al paragrafo 2, la Commissione conclude che i negoziati potrebbero compromettere gli obiettivi di negoziati in corso tra l'Unione e i paesi terzi interessati e/o portare a un accordo incompatibile con il diritto dell'Unione, essa ne informa di conseguenza lo Stato membro.

Gli Stati membri informano regolarmente la Commissione su tali negoziati e, se del caso, invitano la Commissione a partecipare in qualità di osservatore.

5. Gli Stati membri sono autorizzati ad applicare in via provvisoria e/o concludere accordi transfrontalieri nuovi o riveduti con paesi terzi purché essi siano compatibili con il diritto dell'Unione e non ledano l'oggetto e lo scopo della politica dei trasporti dell'Unione. La Commissione adotta le decisioni di autorizzazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.

#### SEZIONE 6

### **Compiti di Controllo della Commissione**

#### Articolo 15

#### **Portata del monitoraggio del mercato**

1. La Commissione adotta le disposizioni necessarie per monitorare le condizioni tecniche ed economiche e gli sviluppi di mercato del trasporto ferroviario dell'Unione.

2. In tale contesto, la Commissione associa strettamente ai suoi lavori rappresentanti degli Stati membri, compresi i rappresentanti degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55, e rappresentanti dei settori interessati, compresi, se del caso, le parti sociali e gli utilizzatori del settore ferroviario e i rappresentanti delle autorità locali e regionali, affinché essi siano in grado di seguire meglio gli sviluppi del settore ferroviario e l'evoluzione del mercato, di procedere alla valutazione dell'effetto delle misure adottate e di fornire gli studi d'impatto delle misure previste dalla Commissione. Se del caso la Commissione si avvale del contributo dell'Agenzia ferroviaria europea in conformità dei suoi compiti di cui al regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea <sup>(1)</sup>.

3. La Commissione controlla l'uso delle reti e l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, in particolare l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, l'evoluzione dei prezzi e la qualità dei servizi di trasporto ferroviario, i servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico, le licenze e il grado di apertura del mercato e di armonizzazione tra gli Stati membri, lo sviluppo dell'occupazione e le annesse condizioni sociali del settore ferroviario. Queste attività di controllo non pregiudicano analoghe attività negli Stati membri e il ruolo delle parti sociali.

4. La Commissione riferisce ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio circa:

- a) l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari e dei servizi da fornire alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II;
- b) le condizioni quadro di cui al paragrafo 3, comprese quelle relative ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia;
- c) lo stato della rete ferroviaria dell'Unione;
- d) l'utilizzo dei diritti di accesso;
- e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti;
- f) le limitazioni di infrastruttura;
- g) la necessità di una normativa.

5. Ai fini del monitoraggio del mercato da parte della Commissione gli Stati membri, nel rispetto del ruolo delle parti sociali, trasmettono annualmente alla Commissione le informazioni necessarie sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario.

6. La Commissione può adottare misure volte ad assicurare la coerenza degli obblighi di comunicazione che incombono agli Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

### CAPO III

## RILASCIO DELLE LICENZE DELLE IMPRESE FERROVIARIE

### SEZIONE 1

#### *Autorità Preposta al Rilascio delle Licenze*

##### Articolo 16

#### **Autorità preposta al rilascio delle licenze**

Ogni Stato membro designa un'autorità preposta al rilascio delle licenze e all'adempimento degli obblighi previsti dal presente capo.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze non presta direttamente servizi di trasporto ed è indipendente dalle imprese o dalle entità che lo fanno.

### SEZIONE 2

#### *Condizioni per il Rilascio della Licenza*

##### Articolo 17

#### **Requisiti generali**

1. Un'impresa ha diritto di richiedere il rilascio di una licenza nello Stato membro in cui è stabilita.
2. Gli Stati membri non rilasciano né prorogano la validità delle licenze nei casi in cui non ricorrano i requisiti fissati nel presente capo.
3. Un'impresa per la quale ricorrono i requisiti di cui al presente capo ha diritto di ottenere il rilascio della licenza.
4. Nessun'impresa è autorizzata a prestare i servizi di trasporto ferroviario rientranti nell'ambito di applicazione del presente capo se non le è stata rilasciata la licenza conforme al tipo di servizi da prestare.

Tuttavia detta licenza non dà diritto di per sé all'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

5. La Commissione adotta misure che stabiliscono i dettagli dell'utilizzo di un modello comune di licenza e, se necessario a una concorrenza equa ed effettiva sui mercati del trasporto ferroviario, i dettagli della procedura da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

##### Articolo 18

#### **Condizioni per il rilascio della licenza**

Ogni impresa che richiede il rilascio di una licenza deve essere in grado di dimostrare alle autorità dello Stato membro preposte al rilascio delle licenze, già prima di iniziare le sue attività, che sarà in condizione di garantire, in qualsiasi momento, i requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale nonché di copertura della propria responsabilità civile di cui agli articoli da 19 a 22.

<sup>(1)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

A tal fine, ogni impresa che richiede il rilascio di una licenza deve fornire tutte le informazioni utili.

#### Articolo 19

##### Requisiti in materia di onorabilità

Gli Stati membri definiscono le condizioni alle quali ricorrono i requisiti in materia di onorabilità per garantire che l'impresa che richiede il rilascio di una licenza o le persone responsabili della sua gestione:

- a) non siano stati condannati per illeciti penali gravi, ivi compresi illeciti di natura commerciale;
- b) non siano stati oggetto di una procedura fallimentare;
- c) non siano stati condannati per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti;
- d) non siano stati condannati per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale qualora una società intendesse effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggette a procedure doganali.

#### Articolo 20

##### Requisiti in materia di capacità finanziaria

1. Ricorrono i requisiti in materia di capacità finanziaria allorché un'impresa che richiede il rilascio di una licenza può provare che potrà far fronte ai suoi obblighi effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo di dodici mesi.
2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze verifica la capacità finanziaria, in particolare in base ai conti annuali dell'impresa ferroviaria o, per le imprese che richiedono il rilascio di una licenza ma non sono in grado di presentare tali conti, in base al bilancio annuale. Ciascuna impresa che richiede il rilascio di una licenza presenta quantomeno le informazioni di cui all'allegato III.
3. L'autorità preposta al rilascio delle licenze considera che un'impresa che richiede il rilascio di una licenza non possieda la capacità finanziaria richiesta qualora siano dovuti arretrati ingenti o ricorrenti di imposte o contributi sociali in relazione alle attività svolte dall'impresa.
4. L'autorità preposta al rilascio delle licenze può esigere la presentazione di una relazione di valutazione e di documenti appropriati emessi da una banca, una cassa di risparmio pubblica, un revisore dei conti o un esperto contabile giurato. Tali documenti contengono le informazioni elencate nell'allegato III.
5. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato III. Pertanto, l'allegato III può essere modificato per specificare le informazioni che devono essere fornite dall'impresa che richiede il rilascio di una licenza o integrarle alla luce dell'esperienza acquisita dalle autorità preposte al rilascio delle licenze o dell'evoluzione del mercato del trasporto ferroviario.

#### Articolo 21

##### Requisiti in materia di competenza professionale

I requisiti in materia di competenza professionale sono soddisfatti allorché l'impresa che richiede il rilascio di una licenza può dimostrare che dispone o disporrà di un'organizzazione gestionale dotata delle conoscenze o dell'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo e una supervisione sicuri ed efficaci sulle operazioni del tipo specificato nella licenza.

#### Articolo 22

##### Requisiti in materia di copertura per la responsabilità civile

Fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, un'impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione o assumere adeguate garanzie a condizioni di mercato, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi. In deroga a questo obbligo, è possibile tenere conto delle specificità e del profilo di rischio di diversi tipi di servizi, in particolare per le attività ferroviarie a fini culturali o storici.

#### SEZIONE 3

##### Validità della Licenza

#### Articolo 23

##### Validità spaziale e temporale

1. Una licenza è valida in tutto il territorio dell'Unione.
2. La licenza resta valida fintantoché l'impresa ferroviaria adempie gli obblighi previsti dal presente capo. Tuttavia, l'autorità preposta al rilascio della licenza può prescrivere che questa sia oggetto di riesame a intervalli regolari. In tal caso il riesame è effettuato almeno ogni cinque anni.
3. Le licenze possono contenere disposizioni specifiche in materia di sospensione o di revoca delle stesse.

#### Articolo 24

##### Licenza temporanea, approvazione, sospensione e revoca

1. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze nutra fondati dubbi circa la ricorrenza, da parte dell'impresa ferroviaria cui essa ha rilasciato la licenza, dei requisiti stabiliti al presente capo, in particolare all'articolo 18, essa può, in qualsiasi momento, compiere le verifiche quanto alla ricorrenza di tali requisiti.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze sospende o revoca la licenza se constata che per l'impresa ferroviaria non ricorrono più i requisiti fissati.

2. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze di uno Stato membro constati che sussistono fondati dubbi quanto alla ricorrenza dei requisiti definiti nel presente capo da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, ne informa immediatamente tale autorità.

3. In deroga al paragrafo 1, allorché una licenza è sospesa o revocata a motivo della mancata ricorrenza dei requisiti in materia di idoneità finanziaria, l'autorità preposta al rilascio della licenza può concedere una licenza temporanea durante la riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, purché non sia compromessa la sicurezza. La licenza temporanea è tuttavia valida soltanto per un periodo massimo di sei mesi a decorrere dalla data di concessione della stessa.

4. Qualora un'impresa ferroviaria abbia sospeso l'attività per sei mesi o non l'abbia iniziata nei sei mesi successivi al rilascio della licenza, l'autorità preposta al rilascio delle licenze può decidere che la licenza debba costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma ovvero essere sospesa.

Nel caso di avvio dell'attività, l'impresa può chiedere che sia fissato un periodo più lungo, tenuto conto della specificità dei servizi forniti.

5. Nel caso di modifiche riguardanti la situazione giuridica di un'impresa ferroviaria, in particolare nel caso di fusione o di assunzione del controllo, l'autorità preposta al rilascio delle licenze può decidere che la licenza debba costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma. L'impresa ferroviaria in questione può continuare l'attività a meno che l'autorità preposta al rilascio delle licenze ritenga che la sicurezza è compromessa. In tal caso la decisione deve essere motivata.

6. Qualora un'impresa ferroviaria intenda mutare o estendere in misura considerevole le proprie attività, la licenza deve essere sottoposta, per una revisione, all'autorità preposta al rilascio delle licenze.

7. L'autorità preposta al rilascio delle licenze non permette a un'impresa ferroviaria nei confronti della quale sia stato dato inizio a una procedura fallimentare o qualsiasi altra di natura analoga di mantenere la licenza, qualora sia convinta che non sussistano prospettive realistiche di ristrutturazione finanziaria soddisfacenti entro un termine ragionevole.

8. Qualora sospenda, revochi o modifichi una licenza, l'autorità preposta al rilascio delle licenze ne informa immediatamente l'Agenzia ferroviaria europea. L'Agenzia ferroviaria europea informa le autorità preposte al rilascio delle licenze degli altri Stati membri.

#### Articolo 25

##### Procedura per il rilascio di una licenza

1. Le procedure per il rilascio di una licenza sono rese pubbliche dallo Stato membro interessato, il quale ne informa la Commissione.

2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze decide sulla richiesta di rilascio immediatamente e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite le informazioni necessarie, in particolare le informazioni di cui all'allegato III. Essa tiene conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili e comunica tempestivamente la decisione all'impresa che richiede il rilascio di una licenza. Ogni decisione di rigetto di una richiesta deve essere motivata.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dalla autorità preposta al rilascio delle licenze siano oggetto di ricorso giurisdizionale.

#### CAPO IV

### IMPOSIZIONE DEI CANONI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

#### SEZIONE 1

##### Principi Generali

#### Articolo 26

##### Utilizzo efficace della capacità di infrastruttura

Gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella presente direttiva e, pertanto, consentano al gestore dell'infrastruttura di offrire sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile al fine del suo utilizzo ottimale.

#### Articolo 27

##### Prospetto informativo della rete

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell'infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40.

2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV.

3. Il prospetto informativo della rete è tenuto aggiornato e se necessario modificato.

4. Il prospetto informativo della rete è pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura.

#### Articolo 28

##### Accordi tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura

Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, a norma del diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti, ai sensi della presente direttiva.

## SEZIONE 2

**Canoni per L'utilizzo dell'infrastruttura e dei Servizi***Articolo 29***Fissazione, calcolo e riscossione dei diritti**

1. Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei canoni rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4.

Fatta salva detta condizione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura.

Gli Stati membri assicurano che il prospetto informativo della rete riporti il quadro per l'imposizione dei canoni e le relative norme oppure indichi un sito internet nel quale essi sono pubblicati.

Il gestore dell'infrastruttura determina i canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione in conformità del quadro stabilito per l'imposizione dei canoni e le relative norme.

Ferma restando l'indipendenza gestionale prevista all'articolo 4 e a condizione di un conferimento diretto a norma del diritto costituzionale anteriormente a 15 dicembre 2010, il parlamento nazionale può avere il diritto di verificare e, se necessario, rivedere il livello dei canoni fissato dal gestore dell'infrastruttura. L'eventuale revisione assicura che i canoni imposti siano conformi alla presente direttiva, al quadro per l'imposizione dei canoni stabilito e alle relative norme.

2. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 32, paragrafo 3, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che il sistema di imposizione di canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la loro rete.

3. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti canoni equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato e i canoni effettivamente applicati siano conformi alle regole di cui al prospetto informativo della rete.

4. Il gestore dell'infrastruttura rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti.

*Articolo 30***Costo dell'infrastruttura e contabilità**

1. Tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, sono concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei canoni di accesso.

2. Ferma restando la loro competenza riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e fatto

salvo, ove applicabile, il principio finanziario dell'annualità, gli Stati membri provvedono a che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura concludano, per un periodo minimo di cinque anni, un contratto che rispetti i principi e parametri fondamentali di cui all'allegato V.

Gli Stati membri provvedono a che i contratti in vigore il 15 dicembre 2012 siano modificati, se necessario, per essere allineati alla presente direttiva previo rinnovo degli stessi oppure, al più tardi, entro 16 giugno 2015.

3. Gli Stati membri pongono in essere gli incentivi di cui al paragrafo 1 attraverso il contratto di cui al paragrafo 2 o attraverso misure di regolamentazione oppure tramite una combinazione di incentivi volti a ridurre i costi attraverso il contratto e il livello dei canoni tramite misure di regolamentazione.

4. Se uno Stato membro decide di porre in essere gli incentivi di cui al paragrafo 1 attraverso misure di regolamentazione, l'attuazione si basa su un'analisi delle riduzioni di costi conseguibili. Ciò lascia impregiudicati i poteri dell'organismo di regolamentazione di rivedere i canoni di cui all'articolo 56.

5. Le condizioni del contratto di cui al paragrafo 2 e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

6. Gli Stati membri assicurano che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura informino i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto e diano loro la possibilità di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto. Il contratto è pubblicato entro un mese dalla sua conclusione.

Il gestore dell'infrastruttura si accerta della coerenza tra le disposizioni del contratto e il piano commerciale.

7. I gestori dell'infrastruttura mettono a punto e aggiornano un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione sono responsabili, che sarà utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. Il registro è corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura.

8. I gestori dell'infrastruttura stabiliscono un metodo di imputazione dei costi alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie. Gli Stati membri possono richiedere un'autorizzazione preventiva. Tale metodo è aggiornato periodicamente sulla base della migliore pratica internazionale.

*Articolo 31***Principi di imposizione dei canoni**

1. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio sono pagati, rispettivamente, al gestore dell'infrastruttura e all'operatore degli impianti di servizio, che li usano per finanziare le loro attività.

2. Gli Stati membri chiedono al gestore dell'infrastruttura e all'operatore degli impianti di servizio di fornire all'organismo di regolamentazione tutte le informazioni necessarie sui canoni imposti per consentirgli di svolgere le proprie funzioni di cui all'articolo 56. Al riguardo il gestore dell'infrastruttura e l'operatore dell'impianto di servizio devono essere in grado di provare alle imprese ferroviarie che i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi effettivamente fatturati a ciascuna impresa ferroviaria, a norma degli articoli da 30 a 37 sono conformi ai metodi, alle regole e, se del caso, ai criteri indicati nel prospetto informativo della rete.

3. Fatti salvi i paragrafi 4 o 5 del presente articolo o dell'articolo 32, i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.

Anteriormente a 16 giugno 2015, la Commissione adotta misure che stabiliscono le modalità applicabili al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

Il gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore di detti atti di esecuzione.

4. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 possono includere un costo che rispecchi la scarsità di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

5. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno. Qualsiasi modifica di questo tipo è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto.

In base all'esperienza maturata da gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, organismi di regolamentazione e autorità competenti e tenuto conto dei sistemi esistenti di differenziazione basata sugli effetti acustici, la Commissione adotta misure di attuazione che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici, inclusa la durata dell'applicazione, e che permettono la differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione, se del caso, della sensibilità della zona esposta, in particolare in termini di entità della popolazione interessata e composizione del treno avente un impatto sul livello delle emissioni sonore. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3. Essi non danno luogo all'indebita distorsione della concorrenza tra le imprese ferroviarie e non incidono sulla competitività complessiva del settore ferroviario.

Ogni modifica dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura onde tenere in conto il costo degli effetti acustici favorisce l'ammmodernamento dei veicoli ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile.

L'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è tuttavia ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci conformemente al diritto dell'Unione.

Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, gli Stati membri decidono in merito all'uso degli introiti supplementari.

Gli Stati membri assicurano che le informazioni necessarie siano conservate e che si possa risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'applicazione degli stessi. Gli Stati membri forniscono tali informazioni alla Commissione su sua richiesta.

6. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

7. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

8. Se i servizi elencati nell'allegato II, punti 3 e 4, come complementari e ausiliari sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti canoni non superano il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

9. Possono essere riscossi canoni per la capacità utilizzata a scopo di manutenzione dell'infrastruttura. Questi canoni non devono superare la perdita netta di entrate causata al gestore dell'infrastruttura dalla manutenzione.

10. L'operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all'allegato II, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell'infrastruttura le informazioni sui canoni da inserire nel prospetto informativo della rete o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico a norma dell'articolo 27.

#### Articolo 32

##### **Deroghe ai principi di imposizione dei diritti**

1. Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario. Il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Il livello dei canoni stabiliti non preclude tuttavia l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario.

Prima di approvare l'applicazione di tali coefficienti di maggiorazione, gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura ne valutino la pertinenza per specifici segmenti di mercato, prendendo in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI, punto 1, e scegliendo quelli pertinenti. L'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura contiene almeno i tre segmenti seguenti: servizi merci, servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico e altri servizi passeggeri.

I gestori dell'infrastruttura possono distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o passeggeri trasportati.

Sono inoltre definiti i segmenti di mercato in cui le imprese ferroviarie non effettuano al momento servizi ma possono effettuarli durante il periodo di validità del sistema di imposizione dei canoni. Il gestore dell'infrastruttura non include nel sistema di imposizione dei canoni nessun coefficiente di maggiorazione per tali segmenti di mercato.

L'elenco dei segmenti di mercato è pubblicato nel prospetto informativo della rete ed è riveduto almeno ogni cinque anni. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 controlla tale elenco in conformità dell'articolo 56.

2. I gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

3. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere diritti più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

4. I canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione<sup>(1)</sup> sono differenziati in modo da offrire incentivi a dotare i treni dell'ETCS conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE<sup>(2)</sup> della Commissione e alle versioni successive. Detta modifica non incide globalmente sulle entrate del gestore dell'infrastruttura.

<sup>(1)</sup> Decisione della Commissione 2009/561/CE, del 22 luglio 2009, recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 194 del 25.7.2009, pag. 60).

<sup>(2)</sup> Decisione 2008/386/CE della Commissione, del 23 aprile 2008, recante modifica dell'allegato A della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, e dell'allegato A della decisione 2006/860/CE riguardante una specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 136 del 24.5.2008, pag. 11).

In deroga a questo obbligo, gli Stati membri possono decidere di non applicare la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura alle linee ferroviarie di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS.

Gli Stati membri possono decidere di estendere questa differenziazione alle linee ferroviarie non specificate nella decisione 2009/561/CE.

Anteriormente a 16 giugno 2015, e a seguito di una valutazione d'impatto, la Commissione adotta misure che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione della differenziazione dei canoni secondo un calendario coerente con il piano europeo di sviluppo dell'ERTMS, istituito ai sensi della decisione 2009/561/CE e provvedendo a che non incida globalmente sulle entrate del gestore dell'infrastruttura. Tali atti di esecuzione adattano le modalità della differenziazione applicabile ai treni che effettuano servizi locali e regionali utilizzando una sezione limitata dei corridoi ferroviari di cui alla decisione 2009/561/CE. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3. Essi non danno luogo all'indebita distorsione della concorrenza tra le imprese ferroviarie e non incidono sulla competitività complessiva del settore ferroviario.

5. Per impedire discriminazioni, gli Stati membri garantiscono che i canoni medi e marginali di ogni gestore dell'infrastruttura per usi equivalenti della sua infrastruttura siano comparabili e che i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato siano soggetti agli stessi canoni. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali riservate, che il sistema di imposizione dei canoni soddisfa questi requisiti.

6. Se un gestore di infrastruttura intende modificare gli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni di cui al paragrafo 1 del presente articolo deve renderli pubblici con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete a norma dell'articolo 27, paragrafo 4.

#### Articolo 33

#### Riduzioni

1. Fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE e in deroga al principio del costo diretto stabilito all'articolo 31, paragrafo 3, della presente direttiva, le riduzioni sui canoni imposti a un'impresa ferroviaria dal gestore dell'infrastruttura per qualsiasi servizio devono rispettare i criteri di cui al presente articolo.

2. Ad eccezione del paragrafo 3, le riduzioni si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati.

3. Il gestore dell'infrastruttura può istituire regimi aperti a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate.

4. Le riduzioni possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura.

5. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria.

#### Articolo 34

### **Sistemi di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi a incidenti e dei costi di infrastruttura**

1. Gli Stati membri possono introdurre un sistema di compensazione di durata limitata, per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per i costi ambientali, i costi connessi a incidenti e i costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti, ove la mancata copertura sia comprovabile e nella misura in cui tali costi superino i costi equivalenti della ferrovia.

2. Se un'impresa ferroviaria che beneficia di una compensazione usufruisce di un diritto esclusivo, la compensazione è accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti.

3. Il metodo usato e i calcoli effettuati sono resi pubblici. In particolare deve essere possibile dimostrare i costi specifici dell'infrastruttura di trasporto concorrente che vengono evitati e garantire che il sistema sia applicato alle imprese a condizioni non discriminatorie.

4. Gli Stati membri assicurano la compatibilità di tale sistema con gli articoli 93, 107 e 108 TFUE.

#### Articolo 35

### **Sistema di prestazioni**

1. I sistemi di imposizione dei canoni incoraggiano le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria mediante un sistema di prestazioni. Questo sistema può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni.

2. I principi di base del sistema di prestazioni indicati nell'allegato VI, punto 2, si applicano a tutta la rete.

3. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo alle modifiche dell'allegato VI, punto 2, lettera c). Pertanto, l'allegato VI, punto 2, lettera c),

può essere modificato alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario e dell'esperienza acquisita dagli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55, dai gestori delle infrastrutture e dalle imprese ferroviarie. Tali modifiche adattano le classi di ritardo alle migliori prassi sviluppate dal settore.

#### Articolo 36

### **Canoni di prenotazione della capacità**

I gestori dell'infrastruttura possono applicare un canone adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale canone per mancato uso serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. L'applicazione del canone in parola ai richiedenti cui sia stata assegnata una traccia ferroviaria obbligatoria in caso di regolare mancato uso delle tracce assegnate o di parte di esse. Ai fini dell'imposizione di questo canone, i gestori dell'infrastruttura pubblicano nel proprio prospetto informativo della rete i criteri per determinare tale mancato uso. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 controlla tali criteri a norma dell'articolo 56. I pagamenti di tale canone sono effettuati dal richiedente o dall'impresa ferroviaria designata in conformità dell'articolo 41, paragrafo 1. I gestori dell'infrastruttura debbono essere permanentemente in grado di indicare a qualsiasi interessato la capacità d'infrastruttura già assegnata alle imprese ferroviarie utilizzatrici.

#### Articolo 37

### **Cooperazione in materia di sistemi di imposizione dei diritti su più reti**

1. Gli Stati membri garantiscono che i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei canoni e si associno per coordinare l'imposizione dei canoni o per imporre canoni per l'esercizio di servizi ferroviari su più di una rete infrastrutturale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione. In particolare, i gestori dell'infrastruttura mirano a garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali e assicurano l'utilizzo efficace delle reti ferroviarie. A tal fine stabiliscono le procedure appropriate a norma della presente direttiva.

2. Ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino al fine di consentire l'efficace applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui all'articolo 32 e dei sistemi di prestazioni di cui all'articolo 35 al traffico che interessa più di una rete del sistema ferroviario all'interno dell'Unione.

#### SEZIONE 3

### **Assegnazione della Capacità di Infrastruttura**

#### Articolo 38

### **Diritti connessi alla capacità**

1. La capacità di infrastruttura è assegnata dal gestore dell'infrastruttura e, una volta assegnata a un richiedente, non può essere trasferita dal beneficiario a un'altra impresa o servizio.

Qualsiasi forma di transazione avente per oggetto la capacità di infrastruttura è vietata e ha come conseguenza l'esclusione da un'ulteriore assegnazione di capacità.

L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria, che opera per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria, non è considerato un trasferimento.

2. Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di tracce ferroviarie può essere concesso ai richiedenti per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio.

Un gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 42, per l'utilizzo della capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

3. I diritti e obblighi rispettivi dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono stabiliti in sede contrattuale o nella legislazione degli Stati membri.

4. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per poter valutare se lo scopo del servizio internazionale consista nel trasporto di passeggeri su un percorso tra stazioni situate in Stati membri diversi e quale sia il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che siano informate l'autorità competente che su tale percorso ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

#### Articolo 39

##### Assegnazione della capacità

1. Gli Stati membri possono definire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura soggetto alla condizione dell'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4. Devono essere definite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto dell'Unione.

2. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute.

#### Articolo 40

##### Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura su più reti

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire la creazione e l'assegnazione

efficienti della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 42. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine a norma della presente direttiva e organizzano di conseguenza le tracce ferroviarie che insistono su più reti.

Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura si associno al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. I principi e i criteri di assegnazione della capacità definiti nell'ambito di questa cooperazione sono pubblicati dai gestori dell'infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete a norma dell'allegato IV, punto 3. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di paesi terzi.

2. La Commissione è informata delle principali riunioni in cui sono elaborati i principi e le pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura ed è invitata a parteciparvi come osservatore. Gli organismi di regolamentazione ricevono, riguardo all'elaborazione dei principi e delle pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura così come dai sistemi di assegnazione informatici, informazioni sufficienti per consentire loro di svolgere il controllo regolamentare ai sensi dell'articolo 56.

3. Nelle riunioni o nel corso di altre attività concernenti l'assegnazione della capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari su più reti, le decisioni sono adottate unicamente dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

4. I partecipanti alla cooperazione di cui al paragrafo 1 provvedono affinché i requisiti di partecipazione, le modalità di funzionamento e tutti i criteri utilizzati per valutare e assegnare la capacità di infrastruttura siano resi pubblici.

5. Nell'ambito della cooperazione di cui al paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura valutano le esigenze ed eventualmente propongono e organizzano tracce ferroviarie internazionali per facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta ad hoc di cui all'articolo 48.

Queste tracce ferroviarie internazionali previamente convenute sono comunicate ai richiedenti a cura di uno dei gestori dell'infrastruttura partecipanti.

#### Articolo 41

##### Richiedenti

1. Le richieste di capacità di infrastruttura possono essere presentate da richiedenti. Ai fini dell'uso di tale capacità di infrastruttura, i richiedenti designano un'impresa ferroviaria affinché concluda un accordo con il gestore dell'infrastruttura a norma dell'articolo 28. Resta impregiudicato il diritto dei richiedenti di concludere accordi con i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 44, paragrafo 1.

2. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni sono congrue, trasparenti e non discriminatorie. Sono indicate nel prospetto informativo della rete a norma dell'allegato IV, punto 3, lettera b). Riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.

3. Anteriormente a 16 giugno 2015, la Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

#### Articolo 42

##### Accordi quadro

1. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, è possibile concludere un accordo quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente. Tale accordo quadro specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura chiesta dal richiedente e a lui offerta per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

L'accordo quadro non specifica una traccia ferroviaria nei dettagli, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente. Uno Stato membro può prescrivere la previa autorizzazione di tale accordo quadro da parte dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della presente direttiva.

2. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi.

3. Gli accordi quadro devono poter essere modificati o limitati per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

4. Gli accordi quadro possono prevedere sanzioni nell'ipotesi in cui fosse necessario modificare l'accordo o porvi termine.

5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. Il gestore dell'infrastruttura può accettare in casi specifici una durata maggiore o minore. Periodi superiori ai cinque anni devono essere motivati dall'esistenza di contratti commerciali, investimenti particolari o rischi.

6. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 49, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di 15 anni. Eventuali periodi superiori ai 15 anni sono consentiti soltanto in casi eccezionali, in particolare in caso di investimenti su grande scala e a lungo termine, in particolare qualora tali investimenti siano coperti da impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortizzazione pluriennale.

In tali casi eccezionali l'accordo quadro può fissare in maniera particolareggiata le caratteristiche di capacità che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. Tali caratteristiche possono comprendere la frequenza, il volume e la qualità delle tracce ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità riservata che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia stabilita nell'articolo 52.

A decorrere dal 1° gennaio 2010 è possibile concludere un accordo quadro iniziale per un periodo di cinque anni, rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 autorizzare l'entrata in vigore di tale accordo.

7. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.

8. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

#### Articolo 43

##### Schema della procedura di assegnazione

1. Il gestore dell'infrastruttura rispetta, per l'assegnazione di capacità, lo schema di cui all'allegato VII.

2. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato VII. Pertanto, previa consultazione di tutti i gestori dell'infrastruttura, l'allegato VII può essere modificato in considerazione degli aspetti operativi della procedura di assegnazione. Le modifiche si basano su quanto, alla luce dell'esperienza, si rivela necessario ai fini dell'efficienza della procedura di assegnazione e rispecchiano le considerazioni operative fatte presenti dai gestori dell'infrastruttura.

3. I gestori dell'infrastruttura concordano con gli altri gestori interessati le tracce ferroviarie internazionali da inserire nell'orario di servizio prima di iniziare le consultazioni sul progetto di orario di servizio. Sono operati adeguamenti soltanto in caso di assoluta necessità.

#### Articolo 44

##### Richieste

1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura, a norma del diritto pubblico o privato, una richiesta di conclusione di un accordo per la concessione di diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, di cui al capo IV, sezione 2.

2. Le richieste concernenti l'orario regolare di servizio devono rispettare i termini fissati nell'allegato VII.

3. Un richiedente che ha concluso un accordo quadro presenta la richiesta in base a tale accordo.

4. Per le tracce ferroviarie su più reti i gestori dell'infrastruttura assicurano che le richieste possano essere presentate a uno sportello unico sotto forma di organismo congiunto istituito dai gestori dell'infrastruttura medesimi oppure di un gestore unico dell'infrastruttura attivo sulla traccia ferroviaria in questione. Questi può agire per conto del richiedente nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione. La presente disposizione lascia impregiudicato il 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 <sup>(1)</sup>.

#### Articolo 45

##### Programmazione

1. Il gestore dell'infrastruttura soddisfa per quanto possibile tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle concernenti le tracce ferroviarie che utilizzano più reti, e tiene conto per quanto possibile di tutti i vincoli che gravano sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività.

2. Il gestore dell'infrastruttura può, nell'ambito della procedura di programmazione e coordinamento, accordare la priorità a servizi specifici, ma soltanto nei casi di cui agli articoli 47 e 49.

3. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio e concede loro almeno un mese per presentare osservazioni. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di vigenza dello stesso.

4. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

#### Articolo 46

##### Procedura di coordinamento

1. Se nel corso della programmazione di cui all'articolo 45 il gestore dell'infrastruttura constata l'esistenza di richieste confliggenti, si adopera, tramite il coordinamento delle stesse, per conciliare al massimo tutte le richieste.

2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste.

3. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta o elettronica, delle informazioni seguenti:

- a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;
- c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del paragrafo 2;
- d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

A norma dell'articolo 39, paragrafo 2, dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono stabiliti nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre tracce ferroviarie internazionali e dell'effetto che ogni modificazione può avere su altri gestori dell'infrastruttura.

5. Se alcune richieste di capacità di infrastruttura non possono essere soddisfatte senza coordinamento, il gestore dell'infrastruttura cerca di conciliare tutte le richieste tramite il coordinamento.

6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e l'articolo 56, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, è predisposto un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere a una rapida soluzione delle stesse. Questo sistema è illustrato nel prospetto informativo della rete. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.

#### Articolo 47

##### Infrastruttura saturata

1. Se dopo il coordinamento delle tracce ferroviarie richieste e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che la sezione dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente.

2. Se un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 50, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 51.

<sup>(1)</sup> GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

3. Se i canoni di cui all'articolo 31, paragrafo 4, non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura può inoltre applicare criteri di priorità per assegnare la capacità di infrastruttura.

4. I criteri di priorità devono tenere conto dell'interesse sociale di un servizio rispetto ad altri servizi che saranno di conseguenza esclusi.

Al fine di garantire, in questo contesto, lo sviluppo di adeguati servizi di trasporto, in particolare per rispondere a requisiti di servizio pubblico o per favorire lo sviluppo del trasporto di merci per ferrovia nazionale e internazionale, gli Stati membri possono adottare le misure del caso affinché, in condizioni non discriminatorie, nell'assegnazione di capacità d'infrastruttura venga data la priorità a detti servizi.

All'occorrenza, gli Stati membri possono concedere ai gestori dell'infrastruttura una compensazione che corrisponde all'eventuale perdita di proventi legata alla necessità di assegnare a taluni servizi una data capacità in applicazione del secondo comma.

Tali misure e detta compensazione tengono anche conto degli effetti di detta esclusione negli altri Stati membri.

5. L'importanza dei servizi merci, in particolare internazionali, è tenuta in debito conto nella determinazione dei criteri di priorità.

6. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è a capacità saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete.

#### Articolo 48

##### Richieste ad hoc

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde a richieste ad hoc concernenti singole tracce ferroviarie quanto prima e, comunque, entro cinque giorni lavorativi. L'informazione fornita sulla capacità disponibile di riserva è comunicata a tutti i richiedenti eventualmente interessati a utilizzare questa capacità.

2. Il gestore dell'infrastruttura valuta se del caso la necessità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste ad hoc di capacità. Ciò vale anche per infrastrutture saturate.

#### Articolo 49

##### Infrastruttura specializzata

1. Fatto salvo il paragrafo 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutti i tipi di servizi conformi alle caratteristiche necessarie per l'uso della linea ferroviaria.

2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a questo tipo di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura.

La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile.

3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del paragrafo 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete.

#### Articolo 50

##### Analisi della capacità

1. L'analisi della capacità mira a determinare le limitazioni di capacità dell'infrastruttura che impediscono il soddisfacimento adeguato delle richieste e a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste supplementari. L'analisi della capacità individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

2. L'analisi della capacità verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità dell'infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura.

3. L'analisi della capacità deve essere completata entro sei mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata individuata come saturata.

#### Articolo 51

##### Piano di potenziamento della capacità

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità.

2. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata.

Il piano indica:

- a) i motivi della saturazione;
- b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
- d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso.

Esso determina inoltre, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

Il piano può essere sottoposto all'approvazione preliminare dello Stato membro.

3. Il gestore dell'infrastruttura cessa di esigere i canoni per l'infrastruttura a norma dell'articolo 31, paragrafo 4, qualora:

- a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità; o
- b) non porti avanti le azioni stabilite nel piano di potenziamento della capacità.

4. In deroga al paragrafo 3 del presente articolo, il gestore dell'infrastruttura può, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, continuare a esigere tali canoni se

- a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo; o
- b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

#### Articolo 52

##### Utilizzo delle tracce ferroviarie

1. Nel prospetto informativo della rete, il gestore dell'infrastruttura specifica le condizioni in base alle quali terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle tracce ferroviarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione.

2. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia a una traccia ferroviaria che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto di una soglia minima da fissare nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo dei richiedenti.

#### Articolo 53

##### Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione

1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione.

2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione programmata della rete.

3. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata.

#### Articolo 54

##### Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni

1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni.

2. In caso di emergenza e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, le tracce ferroviarie assegnate possono essere revocate senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti.

Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, richiedere alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità.

3. Gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano a garantire l'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e a controllare che esse stesse rispettino gli standard e le norme di sicurezza.

#### SEZIONE 4

##### Organismo di Regolamentazione

#### Articolo 55

##### Organismo di regolamentazione

1. Ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Fatto salvo il paragrafo 2, detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato. Esso inoltre è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla riscossione dei canoni, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.

2. Gli Stati membri possono istituire organismi di regolamentazione competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al paragrafo 1 del presente articolo. L'organismo di regolamentazione del settore ferroviario può altresì essere fuso, sotto il profilo organizzativo, con l'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 della Commissione, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 101 e 102 del trattato<sup>(1)</sup>, l'autorità preposta alla sicurezza istituita a norma della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa

<sup>(1)</sup> GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1.

Nota: Il titolo del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio è stato adeguato per tener conto della rinumerazione degli articoli del trattato che istituisce la Comunità europea a norma dell'articolo 5 del trattato di Lisbona; il riferimento originario era agli articoli 81 e 82 del trattato.

alla sicurezza delle ferrovie comunitarie <sup>(1)</sup>, oppure l'autorità preposta al rilascio della licenza di cui al capo III, purché l'organismo risultante dalla fusione risponda ai criteri di indipendenza stabiliti nel paragrafo 1 del presente articolo.

3. Ciascuno Stato membro provvede a che l'organismo di regolamentazione conti su un personale e una gestione che ne garantiscano l'indipendenza. In particolare, assicura che, nell'espletamento delle funzioni dell'organismo di regolamentazione, i responsabili delle decisioni da esso adottate a norma dell'articolo 56, quali, se del caso, i membri del comitato esecutivo, siano nominati sulla base di regole chiare e trasparenti che garantiscano la loro indipendenza dalla compagine governativa o dal consiglio dei ministri nazionali o da ogni altra autorità pubblica che non esercita direttamente diritti di proprietà su imprese regolamentate.

Ciascuno Stato membro decide se i responsabili sono nominati con una scadenza fissa e rinnovabile oppure su base permanente che consenta unicamente il licenziamento per motivi disciplinari distinti dalle funzioni decisionali. Essi sono selezionati con una procedura trasparente sulla base dei rispettivi meriti, comprese congrue competenze ed esperienze pertinenti, preferibilmente nel settore delle ferrovie o di comparti in rete.

Ciascuno Stato membro provvede a che, nell'espletamento delle funzioni dell'organismo di regolamentazione, i responsabili non siano influenzati da nessun interesse di mercato riconducibile al settore ferroviario e, quindi, non abbiano interessi o relazioni di affari con le imprese o i soggetti regolamentati. A tal fine tali persone rilasciano ogni anno una dichiarazione di impegno e una dichiarazione di interessi in cui sono indicati tutti gli interessi diretti o indiretti che possono essere ritenuti pregiudizievoli per la loro indipendenza e che possono influenzare l'espletamento dei loro compiti. Tali persone si astengono dall'adottare decisioni su casi che abbiano attinenza con un'impresa con cui abbiano avuto legami diretti o indiretti nel corso dell'anno precedente l'avvio della procedura.

Essi non chiedono né accettano istruzioni da nessun governo o altro ente pubblico o privato nel contesto dell'espletamento delle funzioni dell'organismo di regolamentazione e hanno pieni poteri per quanto riguarda l'assunzione e la gestione del personale dell'organismo di regolamentazione.

Al termine del loro impegno nell'organo di regolamentazione non assumono incarichi o responsabilità professionali in imprese o enti regolamentati per un periodo non inferiore a un anno.

#### Articolo 56

##### Funzioni dell'organismo di regolamentazione

1. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei canoni;
- e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) accordi per l'accesso di cui agli articoli da 10 a 13;
- g) accesso ai servizi e canoni imposti per il loro utilizzo a norma dell'articolo 13.

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla il paragrafo 1, lettere da a) a g), di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

3. L'organismo di regolamentazione collabora strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario <sup>(2)</sup>, e con l'autorità preposta al rilascio della licenza, ai sensi della presente direttiva.

Gli Stati membri assicurano che queste autorità elaborino congiuntamente un quadro per la cooperazione e lo scambio di informazioni che consenta di evitare conseguenze negative sulla concorrenza o sulla sicurezza nel mercato ferroviario. Tale quadro include un meccanismo che consenta all'organismo di regolamentazione di fornire all'autorità nazionale di sicurezza e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la concorrenza nel mercato ferroviario, e che permetta all'autorità nazionale di sicurezza di fornire all'organismo di regolamentazione e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la sicurezza. Fatta salva l'indipendenza di ogni autorità nell'ambito delle rispettive prerogative, l'autorità competente esamina dette raccomandazioni prima di adottare una decisione. Se l'autorità competente decide di discostarsi dalle raccomandazioni, ne fornisce la motivazione.

<sup>(1)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

<sup>(2)</sup> GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

4. Gli Stati membri possono decidere di conferire all'organismo di regolamentazione il compito di adottare pareri non vincolanti sulle versioni provvisorie del piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del contratto e del piano di potenziamento della capacità, indicando, in particolare, se gli strumenti in questione sono compatibili con la situazione concorrenziale nei mercati dei servizi ferroviari.

5. L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria, in termini di risorse umane e materiali, proporzionata all'importanza del settore ferroviario nello Stato membro.

6. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2, e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente capo.

7. L'organismo di regolamentazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario.

8. L'organismo di regolamentazione ha il potere di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione.

Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolamentazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali. L'organismo di regolamentazione impone il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari a norma del paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

9. L'organismo di regolamentazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni

contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al paragrafo 1, lettere da a) a g).

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende.

In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolamentazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

10. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolamentazione solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che, ove applicabile, il diritto costituzionale conferisce al giudice investito del ricorso.

11. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione siano pubblicate.

12. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.

13. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato VIII. Pertanto, l'allegato VIII può essere modificato per adeguarlo all'evoluzione delle pratiche contabili e di controllo e/o per integrarlo con gli elementi aggiuntivi necessari alla verifica della separazione contabile.

## Articolo 57

### Cooperazione tra organismi di regolamentazione

1. Gli organismi di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali e in particolare informazioni sulle principali questioni riguardanti le loro procedure e sui problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria. Essi cooperano in altri modi al fine di coordinare i loro processi decisionali nell'insieme dell'Unione. A tale scopo essi partecipano e cooperano in una rete che si riunisce periodicamente. La Commissione è membro della rete, ne coordina e assiste il lavoro e se del caso, formula raccomandazioni alla rete. Essa assicura una cooperazione fattiva dei pertinenti organismi di regolamentazione.

Alla luce delle disposizioni sulla protezione dei dati di cui alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati <sup>(1)</sup> e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati <sup>(2)</sup>, la Commissione sostiene gli scambi di informazioni di cui al primo comma tra i membri della rete, eventualmente tramite mezzi elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali trasmessi dalle imprese interessate.

2. Gli organismi di regolamentazione cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.

3. In caso di reclamo o di un'indagine condotta di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione dei canoni per una traccia ferroviaria internazionale, nonché nell'ambito del monitoraggio della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolamentazione interessato consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia ferroviaria internazionale in questione, nonché, se del caso, la Commissione, e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.

4. Gli organismi di regolamentazione consultati a norma del paragrafo 3 forniscono tutte le informazioni che essi stessi hanno il diritto di esigere a norma del diritto nazionale. Tali informazioni possono essere utilizzate solo ai fini del trattamento del reclamo o dello svolgimento dell'indagine di cui al paragrafo 3.

5. L'organismo di regolamentazione che riceve il reclamo o svolge un'indagine di propria iniziativa trasmette le informazioni pertinenti all'organismo di regolamentazione responsabile affinché possa adottare le opportune misure concernenti le parti interessate.

6. Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafo 1, forniscano senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al paragrafo 3 del presente articolo chieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui si trova il rappresentante associato. Tale organismo di regolamentazione ha facoltà di trasferire le informazioni relative alla traccia ferroviaria internazionale in questione agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 3.

7. Su richiesta di un organismo di regolamentazione, la Commissione può partecipare alle attività di cui ai paragrafi da 2 a 6 allo scopo di facilitare la cooperazione tra organismi di regolamentazione, come indicato in tali paragrafi.

8. Gli organismi di regolamentazione elaborano principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno il potere di adottare ai sensi della presente direttiva. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e alle attività della rete di cui al paragrafo 1 e, se necessario, ai fini di una cooperazione efficiente tra gli organismi di regolamentazione, la Commissione può adottare misure che stabiliscono tali principi e pratiche comuni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

9. Gli organismi di regolamentazione riesaminano le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 37 e all'articolo 40, paragrafo 1, che attuano le disposizioni della presente direttiva o facilitano in altro modo il trasporto ferroviario internazionale.

## CAPO V

### DISPOSIZIONI FINALI

#### Articolo 58

#### Norme sulle procedure d'appalto

Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali <sup>(3)</sup>.

#### Articolo 59

#### Deroghe

1. Fino al 15 marzo 2013 l'Irlanda, in quanto Stato membro insulare avente collegamenti ferroviari unicamente con un altro Stato membro, e il Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, per la stessa ragione,

- a) non sono tenuti ad attribuire a un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui all'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, nella misura in cui tale articolo obbliga gli Stati membri a istituire organismi indipendenti per lo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 7, paragrafo 2;

<sup>(1)</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

<sup>(2)</sup> GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

b) non sono tenuti ad applicare i requisiti di cui all'articolo 27, all'articolo 29, paragrafo 2, agli articoli 38, 39, 42, all'articolo 46, paragrafi 4 e 6, all'articolo 47, all'articolo 49, paragrafo 3, agli articoli da 50 a 53 e agli articoli 55 e 56, a condizione che le decisioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura o all'imposizione di canoni possano essere oggetto di ricorso, su richiesta scritta di un'impresa ferroviaria, dinanzi a un organismo indipendente che deve pronunciarsi entro due mesi dalla data di comunicazione di tutte le informazioni necessarie e la cui decisione è soggetta a sindacato giurisdizionale.

2. Laddove più di un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza a norma dell'articolo 17, oppure, nel caso dell'Irlanda e dell'Irlanda del Nord, un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza ottenuta altrove presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari concorrenti in, da o verso l'Irlanda o l'Irlanda del Nord, sarà deciso secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2, se continuare ad applicare questa deroga.

La deroga di cui al paragrafo 1 non si applica ove un'impresa ferroviaria che effettua servizi di trasporto ferroviario in Irlanda o in Irlanda del Nord presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari nel, da o verso il territorio di un altro Stato membro, ad eccezione dell'Irlanda per le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto ferroviario in Irlanda del Nord e del Regno Unito per le imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari in Irlanda.

Entro un anno a decorrere dalla ricezione della decisione di cui al primo comma del presente paragrafo, o dalla ricezione della notifica della richiesta formale di cui al secondo comma del presente paragrafo, lo Stato membro o gli Stati membri interessati (Irlanda o Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord) adottano la normativa necessaria per l'applicazione degli articoli di cui al paragrafo 1.

3. La deroga di cui al paragrafo 1 può essere rinnovata per periodi non superiori ai 5 anni. Entro 12 mesi dalla data di scadenza della deroga, lo Stato membro che si avvale di tale deroga può formulare una richiesta alla Commissione per chiederne la proroga. Tale richiesta è motivata. La Commissione esamina la richiesta e adotta una decisione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2. Tale procedura si applica a ogni decisione connessa con la richiesta.

Quando adotta la sua decisione, la Commissione tiene conto di ogni sviluppo della situazione geopolitica e del mercato ferroviario nel, dal e verso il territorio dello Stato membro che ha chiesto la proroga della deroga.

#### Articolo 60

##### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 20, paragrafo 5, all'articolo 35, paragrafo 3, all'articolo 43,

paragrafo 2, e all'articolo 56, paragrafo 13, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere da 15 dicembre 2012. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 20, paragrafo 5, all'articolo 35, paragrafo 3, all'articolo 43, paragrafo 2, e all'articolo 56, paragrafo 13, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 5, dell'articolo 35, paragrafo 3, dell'articolo 43, paragrafo 2, e dell'articolo 56, paragrafo 13, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### Articolo 61

##### Misure di attuazione

Su richiesta di uno Stato membro, di un organismo di regolamentazione o di propria iniziativa, la Commissione esamina le misure specifiche adottate dalle autorità nazionali per l'applicazione della presente direttiva per quanto riguarda le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari, il rilascio della licenza alle imprese ferroviarie, l'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità, entro dodici mesi dall'adozione di tali misure. Entro quattro mesi dal ricevimento della richiesta la Commissione decide, secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o meno.

#### Articolo 62

##### Procedure di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Se il comitato non esprime nessun parere su un progetto di atto di esecuzione da adottare a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, dell'articolo 11, paragrafo 4, dell'articolo 12, paragrafo 5, dell'articolo 13, paragrafo 9, dell'articolo 17, paragrafo 5, dell'articolo 31, paragrafi 3 e 5, dell'articolo 32, paragrafo 4, e dell'articolo 57, paragrafo 8, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### Articolo 63

#### Relazione

1. Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione riguardante l'attuazione del capo II. Tale relazione valuta egualmente lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato su rotaia. In detta relazione la Commissione analizza anche i diversi modelli per l'organizzazione di tale mercato e l'impatto della presente direttiva sui contratti di servizio pubblico e il loro finanziamento. Nel fare ciò la Commissione prende in considerazione l'attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 e le differenze intrinseche tra gli Stati membri (densità delle reti, numero di passeggeri, distanza media dei viaggi). La Commissione, se del caso, propone 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 e valuta l'impatto di eventuali misure di tal genere.

2. Alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete di organismi di regolamentazione, la Commissione, entro 16 dicembre 2014, presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla cooperazione tra organismi di regolamentazione. Se del caso, la Commissione propone misure complementari per assicurare una vigilanza regolamentare integrata del mercato ferroviario europeo, segnatamente per i servizi internazionali. A tal fine, se del caso, sono esaminate misure legislative.

#### Articolo 64

#### Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, anche ai fini dell'osservanza da parte di imprese, operatori, richiedenti, autorità e altri enti interessati, entro 16 giugno 2015. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva oppure sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, devono essere intesi come riferimenti fatti alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento nonché la formulazione di detta indicazione sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Gli obblighi di recepimento e attuazione dei capi II e IV della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.

#### Articolo 65

#### Abrogazione

Le direttive 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE, modificate dalle direttive elencate nell'allegato IX, parte A, sono abrogate a decorrere da 15 dicembre 2012, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento delle direttive nel diritto nazionale indicati nell'allegato IX, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato X.

#### Articolo 66

#### Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### Articolo 67

#### Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 21 novembre 2012

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

A. D. MAVROYIANNIS

## ALLEGATO I

**ELENCO DEGLI ELEMENTI DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA**

L'infrastruttura ferroviaria si compone degli elementi in appresso indicati, sempreché essi facciano parte dei binari di corsa e dei binari di servizio, eccettuati quelli situati all'interno delle officine di riparazione del materiale e dei depositi o rimesse per i mezzi di trazione, nonché i raccordi privati:

- terreni,
  - corpo stradale e piattaforma dei binari, in particolare rilevati, trincee, drenaggi, scoli, fossati in mattoni, acquedotti, muri di rivestimento, piantagioni di protezione delle scarpate ecc.; banchine per viaggiatori e per merci, anche nelle stazioni passeggeri e negli scali merci; banchine e piste; muri di cinta, siepi vive, palizzate; bande protettive contro il fuoco; impianti per il riscaldamento degli scambi; schermi paraneve,
  - opere d'arte: ponti, ponticelli e altri passaggi superiori, gallerie, trincee coperte e altri passaggi inferiori; muri di sostegno e opere di protezione contro le valanghe, la caduta di massi, ecc.,
  - passaggi a livello, compresi gli impianti destinati a garantire la sicurezza della circolazione stradale,
  - sovrastruttura, in particolare: rotaie, rotaie scanalate e controrotaie; traverse e longherine, materiale minuto utilizzato per l'unione delle rotaie tra loro e con le traverse, massicciata, compresi pietrisco e sabbia; scambi; piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori (eccettuati quelli riservati esclusivamente ai mezzi di trazione),
  - sistemazione dei piazzali per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi stradali e pedonali per i passeggeri in arrivo e in partenza,
  - impianti di sicurezza, di segnalamento e di telecomunicazione di piena linea, di stazione e di smistamento, compresi gli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione di energia elettrica per il servizio del segnalamento e delle telecomunicazioni; edifici destinati ai suddetti impianti; freni di binario,
  - impianti di illuminazione destinati ad assicurare la circolazione dei veicoli e la sicurezza della circolazione stessa,
  - impianti per la trasformazione e il trasporto di energia elettrica per la trazione dei treni: sottostazioni, linee di alimentazione tra le sottostazioni e la linea di contatto, linee di contatto e supporti; terza rotaia con supporti,
  - edifici adibiti al servizio delle infrastrutture, compresa una percentuale degli impianti per la riscossione dei canoni di trasporto.
-

## ALLEGATO II

**SERVIZI CHE DEVONO FORNIRSI ALLE IMPRESE FERROVIARIE****(di cui all'articolo 13)**

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:
    - a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria;
    - b) diritto di usare la capacità concessa;
    - c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;
    - d) controllo dei treni, compresi segnalamento, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;
    - e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
    - f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.
  2. L'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito:
    - a) stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria;
    - b) scali merci;
    - c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;
    - d) stazioni di deposito;
    - e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
    - f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio;
    - g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;
    - h) impianti e attrezzature di soccorso;
    - i) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.
  3. I servizi complementari possono comprendere:
    - a) corrente di trazione, i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica, fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/72/CE;
    - b) preriscaldamento dei treni passeggeri;
    - c) contratti su misura per:
      - il controllo dei trasporti di merci pericolose,
      - l'assistenza alla circolazione di treni speciali.
  4. I servizi ausiliari possono comprendere:
    - a) accesso alla rete di telecomunicazioni;
    - b) fornitura di informazioni complementari;
    - c) ispezione tecnica del materiale rotabile;
    - d) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;
    - e) servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.
-

*ALLEGATO III***CAPACITÀ FINANZIARIA****(di cui all'articolo 20)**

Le informazioni che le imprese che richiedono il rilascio di una licenza devono fornire ai sensi dell'articolo 20 riguardano i seguenti elementi:

- a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente e prestiti;
  - b) fondi e elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;
  - c) capitale di esercizio;
  - d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;
  - e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa;
  - f) imposte e contributi sociali.
-

## ALLEGATO IV

**CONTENUTO DEL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE****(di cui all'articolo 27)**

Il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 contiene le seguenti informazioni:

- 1) un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa. Le informazioni contenute in questo capitolo sono rese annualmente conformi o fanno riferimento ai registri dell'infrastruttura ferroviaria che devono essere pubblicati a norma dell'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE;
- 2) un capitolo su principi di imposizione dei diritti e diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso applicabili ai servizi elencati nell'allegato II che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 31 a 36 per quanto riguarda i costi e i canoni. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei canoni già decise o previste nei prossimi cinque anni, se disponibili;
- 3) un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute a interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare:
  - a) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;
  - b) le condizioni imposte ai richiedenti;
  - c) le scadenze per la presentazione delle richieste e l'assegnazione e le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione nonché le procedure per i lavori di manutenzione programmati e imprevisti;
  - d) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e il sistema di risoluzione delle controversie reso disponibile nell'ambito di tale procedura;
  - e) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura è saturata;
  - f) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura;
  - g) le condizioni previste per tener conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacità nella determinazione delle priorità nell'ambito della procedura di assegnazione.Esso descrive le misure prese per garantire un trattamento adeguato dei servizi merci, dei servizi internazionali e delle richieste soggette alla procedura ad hoc. Contiene un modello da compilare per le richieste di capacità. Il gestore dell'infrastruttura pubblica anche informazioni dettagliate sulle procedure di assegnazione delle tracce ferroviarie internazionali;
- 4) un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 25 della presente direttiva e sui certificati di sicurezza rilasciati a norma della direttiva 2004/49/CE ovvero indicante un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico;
- 5) un capitolo di informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 35;
- 6) un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio e sull'imposizione dei relativi canoni di cui all'allegato II. Gli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui canoni di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico;
- 7) un modello di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 42.

## ALLEGATO V

**PRINCIPI E PARAMETRI FONDAMENTALI DEI CONTRATTI FRA LE AUTORITÀ COMPETENTI E I GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA****(di cui all'articolo 30)**

I contratti specificano quanto disposto all'articolo 30 e comprendono almeno i seguenti elementi:

- 1) l'ambito di applicazione dell'accordo per quanto riguarda l'infrastruttura e gli impianti di servizio, strutturati in conformità dell'allegato II. Esso comprende tutti gli aspetti della gestione dell'infrastruttura, compresi la manutenzione e il rinnovamento dell'infrastruttura già in uso. Se del caso può essere compresa la costruzione di nuove infrastrutture;
  - 2) la ripartizione dei pagamenti o i fondi assegnati per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato II, per la manutenzione e il rinnovo, nonché i ritardi accumulati nella manutenzione; se del caso può essere compresa l'articolazione dei pagamenti o dei fondi destinati alla nuova infrastruttura;
  - 3) gli obiettivi di prestazione orientati agli utenti sotto forma di indicatori e di criteri di qualità comprendenti elementi quali:
    - a) prestazione del treno, ad esempio in termini di velocità di regime e affidabilità, e soddisfazione del cliente;
    - b) capacità della rete;
    - c) gestione patrimoniale;
    - d) volumi di attività;
    - e) livelli di sicurezza; e
    - f) protezione ambientale;
  - 4) l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari;
  - 5) gli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, ad eccezione di quelli attuati attraverso misure di regolamentazione ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 3;
  - 6) gli obblighi minimi di comunicazione del gestore dell'infrastruttura in termini di contenuto e frequenza delle relazioni, comprese le informazioni da pubblicare annualmente;
  - 7) la durata convenuta del contratto, che sarà sincronizzata e conforme alla durata del programma di attività del gestore dell'infrastruttura, della concessione o della licenza, ove appropriato, e ai principi di imposizione dei canoni e alle norme fissati dallo Stato;
  - 8) le norme da applicare in caso di perturbazioni gravi e di situazioni di emergenza, comprendenti i piani d'intervento e la risoluzione anticipata del contratto, nonché le informazioni tempestive agli utenti;
  - 9) le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali o in circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto.
-

## ALLEGATO VI

**REQUISITI DEI COSTI E DEI CANONI RELATIVI ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA****(di cui all'articolo 32, paragrafo 1, e all'articolo 35)**

1. I binomi che il gestore dell'infrastruttura deve considerare nel definire un elenco di segmenti di mercato al fine di introdurre nel sistema di imposizione coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, comprendono almeno i seguenti:
  - a) servizi passeggeri/servizi merci;
  - b) treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci;
  - c) servizi nazionali/servizi internazionali;
  - d) trasporto combinato/treni diretti;
  - e) servizi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani;
  - f) treni blocco/treni a vagoni singoli;
  - g) servizi ferroviari regolari/servizi ferroviari straordinari.
2. Il sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 è basato sui principi seguenti:
  - a) per raggiungere il livello convenuto di prestazioni e per non pregiudicare la redditività economica di un servizio, il gestore dell'infrastruttura si accorda con i richiedenti sui parametri principali del sistema di prestazioni, in particolare sul valore dei ritardi, sulle soglie dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni con riguardo alla circolazione di singoli treni e di tutti i treni di un'impresa ferroviaria in un determinato periodo di tempo;
  - b) il gestore dell'infrastruttura comunica alle imprese ferroviarie, almeno cinque giorni prima della circolazione del treno, l'orario di servizio sulla base del quale saranno calcolati i ritardi; può applicare un preavviso più breve in caso di forza maggiore o di variazioni tardive dell'orario di servizio;
  - c) tutti i ritardi sono riconducibili a una delle seguenti classi e sottoclassi di ritardo:
    1. Gestione del funzionamento/della pianificazione attribuibile al gestore dell'infrastruttura
      - 1.1. Compilazione dell'orario
      - 1.2. Formazione del treno
      - 1.3. Errori nella procedura operativa
      - 1.4. Applicazione erranea delle regole di precedenza
      - 1.5. Personale
      - 1.6. Altre cause
    2. Impianti infrastrutturali di cui è responsabile il gestore dell'infrastruttura
      - 2.1. Impianti di segnalamento
      - 2.2. Impianti di segnalamento ai passaggi a livello
      - 2.3. Impianti di telecomunicazioni
      - 2.4. Sistema di alimentazione elettrica
      - 2.5. Binari
      - 2.6. Strutture
      - 2.7. Personale
      - 2.8. Altre cause
    3. Problemi di ingegneria civile attribuibili al gestore dell'infrastruttura
      - 3.1. Lavori di costruzione programmati

- 3.2. Irregolarità nell'esecuzione dei lavori di costruzione
- 3.3. Limitazioni di velocità dovute a binari difettosi
- 3.4. Altre cause
4. Cause attribuibili ai gestori dell'infrastruttura
  - 4.1. Causate dal gestore dell'infrastruttura precedente
  - 4.2. Causate dal gestore dell'infrastruttura successivo
5. Cause commerciali attribuibili all'impresa ferroviaria
  - 5.1. Superamento del tempo di fermata
  - 5.2. Richiesta dell'impresa ferroviaria
  - 5.3. Operazioni di carico
  - 5.4. Irregolarità di carico
  - 5.5. Preparazione commerciale del treno
  - 5.6. Personale
  - 5.7. Altre cause
6. Materiale rotabile attribuibile all'impresa ferroviaria
  - 6.1. Pianificazione/riplanificazione del registro
  - 6.2. Formazione del treno da parte dell'impresa ferroviaria
  - 6.3. Problemi riguardanti le carrozze (trasporto passeggeri)
  - 6.4. Problemi riguardanti i carri (trasporto merci)
  - 6.5. Problemi riguardanti vagoni, locomotive e veicoli ferroviari
  - 6.6. Personale
  - 6.7. Altre cause
7. Cause attribuibili ad altre imprese ferroviarie
  - 7.1. Causate dall'impresa ferroviaria successiva
  - 7.2. Causate dall'impresa ferroviaria precedente
8. Cause esterne non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria
  - 8.1. Sciopero
  - 8.2. Formalità amministrative
  - 8.3. Influenze esterne
  - 8.4. Effetti delle condizioni meteorologiche e cause naturali
  - 8.5. Ritardo dovuto a motivi esterni sulla rete successiva
  - 8.6. Altre cause
9. Cause secondarie non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria
  - 9.1. Situazioni pericolose, incidenti e pericoli

- 9.2. Occupazione dei binari causata dal ritardo dello stesso treno
  - 9.3. Occupazione dei binari causata dal ritardo di un altro treno
  - 9.4. Rotazione del materiale rotabile
  - 9.5. Coincidenza
  - 9.6. Necessità di ulteriori indagini;
- d) ove possibile, i ritardi devono essere attribuiti a un'unica organizzazione, prendendo in considerazione sia la responsabilità della causa della perturbazione che la capacità di ripristinare condizioni di traffico normali;
  - e) il calcolo dei pagamenti tiene conto del ritardo medio dei servizi ferroviari con requisiti di puntualità simili;
  - f) il gestore dell'infrastruttura comunica il prima possibile alle imprese ferroviarie un calcolo dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni. Tale calcolo comprende tutti i treni in ritardo entro un periodo di un mese al massimo;
  - g) fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni dell'articolo 56, in caso di controversie relative al sistema di prestazioni si predispone un sistema di risoluzione delle controversie al fine di risolvere tempestivamente tali questioni. Il sistema di risoluzione delle controversie è imparziale nei confronti delle parti coinvolte. In applicazione di tale sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi;
  - h) una volta all'anno il gestore dell'infrastruttura pubblica il livello medio annuale delle prestazioni raggiunto dalle imprese ferroviarie sulla base dei parametri principali convenuti nel sistema di prestazioni.
-

## ALLEGATO VII

**SCHEMA DELLA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE****(di cui all'articolo 43)**

1. L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile.
  2. Le modifiche dell'orario di servizio si applicano dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. In caso di modifica o adeguamento dopo l'inverno, in particolare per tener conto di eventuali cambiamenti di orario del traffico regionale di passeggeri, esse intervengono alla mezzanotte del secondo sabato di giugno e, se necessario, in altri momenti tra queste date. I gestori dell'infrastruttura possono convenire date diverse e in tal caso ne informano la Commissione se il traffico internazionale può risultarne influenzato.
  3. Il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non può essere superiore a dodici mesi prima della sua entrata in vigore.
  4. Non oltre undici mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che le linee internazionali provvisorie siano stabilite in cooperazione con altri gestori dell'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura assicurano per quanto possibile che tali linee siano rispettate nelle fasi successive.
  5. Entro i quattro mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte da parte dei richiedenti il gestore dell'infrastruttura predispone un progetto di orario di servizio.
-

## ALLEGATO VIII

**INFORMAZIONI CONTABILI DA FORNIRE, SU RICHIESTA, ALL'ORGANISMO DI REGOLAMENTAZIONE  
(di cui all'articolo 56, paragrafo 12)**

## 1. Separazione contabile

- a) conto di profitti e perdite e bilancio separati delle attività di trasporto merci, trasporto passeggeri e gestione dell'infrastruttura;
- b) informazioni sulle singole fonti e utilizzazioni dei fondi pubblici e di altre forme di compensazione in modo trasparente e particolareggiato, compreso un esame dettagliato dei flussi di cassa delle imprese al fine di determinare in che modo i fondi pubblici e le altre forme di compensazione sono stati utilizzati;
- c) categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra queste diverse attività, tenendo conto dei requisiti dell'organismo di regolamentazione;
- d) metodo seguito per ripartire i costi fra le diverse attività;
- e) se la società regolamentata è parte di un gruppo, dati dettagliati sui pagamenti fra società.

## 2. Monitoraggio dei canoni di accesso

- a) diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi marginali/diretti dei diversi servizi o gruppi di servizi in modo da poter monitorare i canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura;
- b) informazioni sufficienti per consentire il monitoraggio dei canoni individuali versati per i servizi (o gruppi di servizi); se richiesto dall'organismo di regolamentazione, le informazioni includeranno anche i dati sui volumi dei singoli servizi, sui prezzi dei singoli servizi e sugli introiti totali dei singoli servizi pagati da clienti interni ed esterni;
- c) costi e introiti dei singoli servizi (o gruppi di servizi) utilizzando la metodologia di costo pertinente, come richiesto dall'organismo di regolamentazione, per individuare prezzi potenzialmente anticoncorrenziali (sovvenzioni incrociate, prezzi predatori e prezzi eccessivi).

## 3. Indicazione dei risultati finanziari

- a) dichiarazione sui risultati finanziari;
  - b) dichiarazione di spesa riepilogativa;
  - c) dichiarazione delle spese di manutenzione;
  - d) dichiarazione delle spese di gestione;
  - e) conto economico;
  - f) note giustificative che illustrano in dettaglio e spiegano le dichiarazioni, ove necessario.
-

## ALLEGATO IX

## PARTE A

**DIRETTIVE ABROGATE CON L'ELENCO DELLE MODIFICHE SUCCESSIVE****(di cui all'articolo 65)**

Direttiva 91/440/CEE del Consiglio (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25)	
Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1)	
Direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164)	
Direttiva 2006/103/CE del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344)	limitatamente al punto B dell'allegato
Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44)	limitatamente all'articolo 1
Direttiva 95/18/CE del Consiglio (GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70)	
Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26)	
Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)	limitatamente all'articolo 29
Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29)	
Decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30)	
Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)	limitatamente all'articolo 30
Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44)	limitatamente all'articolo 2

## PARTE B

**ELENCO DEI TERMINI PER IL RECEPIMENTO NEL DIRITTO NAZIONALE****(di cui all'articolo 65)**

Direttiva	Termini per il recepimento
91/440/CEE	1° gennaio 1993
95/18/CE	27 giugno 1997
2001/12/CE	15 marzo 2003
2001/13/CE	15 marzo 2003
2001/14/CE	15 marzo 2003
2004/49/CE	30 aprile 2006
2004/51/CE	31 dicembre 2005
2006/103/CE	1° gennaio 2007
2007/58/CE	4 giugno 2009

## ALLEGATO X

## TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1, primo comma	Articolo 1, paragrafo 1
		Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 2, paragrafo 2			Articolo 2, paragrafo 1
	Articolo 1, paragrafo 2		Articolo 2, paragrafo 2
		Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3
			Articolo 2, paragrafi da 4 a 9
Articolo 2, paragrafo 4			Articolo 2, paragrafo 10
			Articolo 2, paragrafo 11
Articolo 3			Articolo 3, punti da 1 a 8
			Articolo 3, punti da 9 a 13
	Articolo 2, lettere b) e c)		Articolo 3, punti 14 e 15
		Articolo 2	Articolo 3, punti 16 e 17
			Articolo 3, punti da 18 a 28
			Articolo 3, punti 29 e 30
Articolo 4			Articolo 4
Articolo 5			Articolo 5, paragrafi da 1 a 3
			Articolo 5, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafi 1 e 2			Articolo 6, paragrafi 1 e 2
Articolo 9, paragrafo 4			Articolo 6, paragrafo 3
Articolo 6, paragrafo 1, secondo comma			Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 3, e allegato II			Articolo 7, paragrafo 1
		Articolo 4, paragrafo 2, e articolo 14, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
Articolo 7, paragrafi 1, 3 e 4		Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafi 1, 2 e 3 Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 9, paragrafi 1 e 2			Articolo 9, paragrafi 1 e 2
Articolo 10, paragrafi 3 e 3 bis			Articolo 10, paragrafi 1 e 2
Articolo 10, paragrafo 3 <i>ter</i>			Articolo 11, paragrafi 1, 2 e 3 Articolo 11, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafi 3 <i>quater</i> e 3 <i>sexies</i>			Articolo 11, paragrafi 5 e 6
Articolo 10, paragrafo 3 <i>septies</i>			Articolo 12, paragrafi da 1 a 4 Articolo 12, paragrafo 5
Articolo 10 <i>ter</i>		Articolo 5	Articolo 13 Articolo 14 Articolo 15 Articolo 16
	Articolo 3		Articolo 17, paragrafi da 1 a 4
	Articolo 4, paragrafi da 1 a 4		Articolo 18
	Articolo 5		Articolo 19
	Articolo 6		Articolo 20, paragrafo 1
	Articolo 7, paragrafo 1		Articolo 20, paragrafo 2
	Allegato, parte I, punto 1		Articolo 20, paragrafo 3
	Articolo 8		Articolo 21
	Articolo 9		Articolo 22
	Articolo 4, paragrafo 5		Articolo 23, paragrafo 1
	Articolo 10		Articolo 23, paragrafi 2 e 3
	Articolo 11		Articolo 24
	Articolo 15		Articolo 25
		Articolo 1, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 26
		Articolo 3	Articolo 27
Articolo 10, paragrafo 5			Articolo 28

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
		Articolo 4, paragrafi 1, 3, 4, 5 e 6	Articolo 29
		Articolo 6, paragrafi da 2 a 5	Articolo 30
		Articolo 7	Articolo 31
		Articolo 8	Articolo 32
		Articolo 9	Articolo 33
		Articolo 10	Articolo 34
		Articolo 11	Articolo 35
		Articolo 12	Articolo 36
			Articolo 37
		Articolo 13	Articolo 38
		Articolo 14, paragrafi 1 e 3	Articolo 39
		Articolo 15	Articolo 40
		Articolo 16	Articolo 41
		Articolo 17	Articolo 42
		Articolo 18	Articolo 43
		Articolo 19	Articolo 44
		Articolo 20, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 45, paragrafi 1, 2 e 3
			Articolo 45, paragrafo 4
		Articolo 20, paragrafo 4	Articolo 45, paragrafo 5
		Articolo 21	Articolo 46
		Articolo 22	Articolo 47
		Articolo 23	Articolo 48
		Articolo 24	Articolo 49
		Articolo 25	Articolo 50

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
		Articolo 26	Articolo 51
		Articolo 27	Articolo 52
		Articolo 28	Articolo 53
		Articolo 29	Articolo 54
		Articolo 30, paragrafo 1	Articolo 55
		Articolo 30, paragrafo 2	Articolo 56, paragrafo 1
		Articolo 31	Articolo 57
Articolo 12			Articolo 58
Articolo 14 <i>bis</i>		Articolo 33, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 59
			Articolo 60
		Articolo 34, paragrafo 2	Articolo 61
Articolo 11 <i>bis</i>		Articolo 35, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 62
Articolo 10, paragrafo 9			Articolo 63
		Articolo 38	Articolo 64
			Articolo 65
	Articolo 17	Articolo 39	Articolo 66
Articolo 16	Articolo 18	Articolo 40	Articolo 67
			Allegato I
		Allegato II	Allegato II
	Allegato		Allegato III
		Allegato I	Allegato IV
			Allegato V
			Allegato VI
		Allegato III	Allegato VII
			Allegato VIII

## DIRETTIVA 2012/35/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 21 novembre 2012

che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare

(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 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La formazione e la certificazione della gente di mare sono disciplinate dalla convenzione dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia del 1978 («convenzione STCW»), entrata in vigore nel 1984 e modificata in misura rilevante nel 1995.
- (2) La convenzione STCW è stata integrata nel diritto dell'Unione per la prima volta con la direttiva 94/58/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare <sup>(3)</sup>. Le norme dell'Unione sulla formazione e la certificazione della gente di mare sono state in seguito adattate alle successive modifiche della convenzione STCW ed è stato istituito un meccanismo comune dell'Unione per il

riconoscimento dei sistemi di formazione e certificazione della gente di mare nei paesi terzi. Tali norme, a seguito di una rifusione, sono contenute nella direttiva 2008/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>.

- (3) Una conferenza tra le parti della convenzione STCW, tenutasi nel 2010 a Manila, ha introdotto importanti modifiche alla convenzione STCW («emendamenti di Manila»), segnatamente per quanto riguarda la prevenzione delle frodi sui certificati, il settore delle norme mediche, la formazione sulla protezione (*security*), anche per quanto riguarda la pirateria e le rapine a mano armata, e in relazione alla formazione sugli aspetti tecnologici. Gli emendamenti di Manila hanno inoltre introdotto alcuni requisiti per i marittimi abilitati e stabilito nuove figure professionali, come ad esempio gli ufficiali elettrotecnici.
- (4) Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione STCW e nessuno di essi ha mosso obiezioni contro gli emendamenti di Manila mediante la procedura prevista a tal fine. Gli Stati membri dovrebbero quindi allineare le proprie norme nazionali agli emendamenti di Manila. È inoltre necessario evitare conflitti tra gli impegni a livello internazionale degli Stati membri e i loro impegni nell'ambito dell'Unione. Inoltre, considerato il carattere mondiale della navigazione marittima, le norme dell'Unione in materia di formazione e certificazione dovrebbero essere allineate alle norme internazionali. È necessario pertanto modificare alcune disposizioni della direttiva 2008/106/CE per riflettere gli emendamenti di Manila.
- (5) Una migliore formazione per la gente di mare dovrebbe comprendere un'adeguata formazione a livello teorico e pratico al fine di garantire che la gente di mare sia qualificata per soddisfare le norme in materia di protezione e sicurezza e sia in grado di affrontare rischi e emergenze.
- (6) Norme di qualità e sistemi di norme di qualità dovrebbero essere sviluppati e attuati tenendo conto, ove pertinente, della raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, sull'istituzione di un quadro europeo di riferimento per la garanzia della qualità dell'istruzione e della formazione professionale <sup>(5)</sup>, e delle misure connesse adottate dagli Stati membri.

<sup>(1)</sup> GU C 43 del 15.2.2012, pag. 69.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 23 ottobre 2012 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 13 novembre 2012.

<sup>(3)</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 28.

<sup>(4)</sup> GU L 323 del 3.12.2008, pag. 33.

<sup>(5)</sup> GU C 155 dell'8.7.2009, pag. 1.

- (7) Le parti sociali europee hanno concordato ore di riposo minimo applicabili alla gente di mare e la direttiva 1999/63/CE <sup>(1)</sup> è stata adottata ai fini dell'attuazione di quanto concordato. Tale direttiva prevede inoltre la possibilità di autorizzare deroghe alle ore di riposo minimo previste per la gente di mare. È opportuno, tuttavia, porre dei limiti alla possibilità di autorizzare delle deroghe per quanto riguarda la durata massima, la frequenza e l'ambito di applicazione. Gli emendamenti di Manila miravano, inter alia, a fissare limiti oggettivi alle deroghe alle ore di riposo minimo previsto per il personale di guardia e i marittimi che svolgono compiti connessi alla sicurezza, alla protezione e alla prevenzione dell'inquinamento nell'ottica di prevenire l'affaticamento. Gli emendamenti di Manila dovrebbero essere integrati nella direttiva 2008/106/CE in modo tale da garantire la coerenza con la direttiva 1999/63/CE come modificata dalla direttiva 2009/13/CE <sup>(2)</sup>.
- (8) Riconoscendo ulteriormente l'importanza della definizione di requisiti minimi relativi alle condizioni di vita e di lavoro di tutta la gente di mare, la direttiva 2009/13/CE entrerà in vigore, come ivi specificato, al momento dell'entrata in vigore della convenzione sul lavoro marittimo del 2006.
- (9) La direttiva 2008/106/CE contiene inoltre un meccanismo per il riconoscimento dei sistemi di formazione e certificazione della gente di mare dei paesi terzi. Il riconoscimento è concesso dalla Commissione conformemente a una procedura a norma della quale la Commissione è assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima («Agenzia»), istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, e dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS), istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>. L'esperienza acquisita nell'applicazione di tale procedura suggerisce che essa dovrebbe essere modificata, in particolare per quanto riguarda il termine per la decisione della Commissione. Considerato che il riconoscimento richiede lo svolgimento di un'ispezione, che deve essere pianificata ed eseguita da parte dell'Agenzia e, nella maggior parte dei casi, comporta importanti correzioni da apportare ai requisiti della convenzione STCW da parte del paese terzo interessato, l'intera procedura non può essere conclusa in tre mesi. In base all'esperienza, un periodo di tempo più realistico in proposito sembra essere diciotto mesi. È opportuno pertanto modificare di conseguenza il termine per la decisione della Commissione, pur conservando la possibilità per lo Stato membro richiedente di riconoscere in via temporanea il sistema STCW del paese terzo al fine di mantenere la flessibilità. Inoltre, le disposizioni relative al riconoscimento delle qualifiche professionali ai sensi della direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali <sup>(5)</sup>, non sono applicabili per quanto riguarda il riconoscimento dei certificati della gente di mare ai sensi della direttiva 2008/106/CE.
- (10) Le statistiche disponibili sulla gente di mare nell'Unione sono incomplete e spesso imprecise, il che rende più difficile delineare una strategia in questo settore. Dati dettagliati sulla certificazione della gente di mare, pur non risolvendo interamente il problema, contribuirebbero chiaramente a trovare una soluzione. A norma della convenzione STCW le parti sono tenute a mantenere registri di tutti i certificati e di tutte le convalide e dei relativi rinnovi o di altre misure che li riguardano. Gli Stati membri sono obbligati a mantenere un registro dei certificati e delle convalide che sono stati rilasciati. Al fine di disporre di informazioni più complete possibili sulla situazione dell'impiego nell'Unione ed esclusivamente al fine di facilitare l'elaborazione di strategie politiche da parte degli Stati membri e della Commissione, gli Stati membri dovrebbero essere obbligati a trasmettere alla Commissione informazioni selezionate già contenute nei propri registri dei certificati di competenza della gente di mare. Tali informazioni dovrebbero essere comunicate unicamente a fini di analisi statistica e non devono essere utilizzate a fini amministrativi, giuridici o di verifica. Tali informazioni devono rispettare i requisiti dell'Unione in materia di protezione dei dati ed è pertanto opportuno introdurre una norma a tal fine nella direttiva 2008/106/CE.
- (11) Il risultato dell'analisi di tali informazioni dovrebbe essere utilizzato per anticipare le tendenze del mercato del lavoro al fine di migliorare le possibilità per la gente di mare di pianificare la propria carriera e di approfittare delle opportunità di istruzione e formazione professionale disponibili. Tale risultato dovrebbe altresì contribuire al miglioramento dell'istruzione e della formazione professionale.

<sup>(1)</sup> Direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) — allegato: Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30).

<sup>(3)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

<sup>(5)</sup> GU L 255 del 30.9.2005, pag. 22.

- (12) Al fine di raccogliere dati sulla professione della gente di mare che siano in linea con la sua evoluzione e con l'evoluzione tecnologica, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato riguardo agli adattamenti dell'allegato V della direttiva 2008/106/CE. Il ricorso a tali atti delegati dovrebbe essere limitato ai casi in cui le modifiche della convenzione e del codice STCW richiedano modifiche di tale allegato. Inoltre, detti atti delegati non dovrebbero modificare le disposizioni relative all'anonimato dei dati di cui a tale allegato. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (13) Il settore della navigazione marittima dell'Unione dispone di competenze marittime di eccellenza, che costituiscono uno dei pilastri della sua competitività. La qualità della formazione della gente di mare è importante per la competitività di questo settore e per attrarre i cittadini dell'Unione, in particolare i giovani, alle professioni marittime.
- (14) Per preservare la qualità della formazione della gente di mare occorre migliorare le misure intese a prevenire le pratiche fraudolente legate ai certificati di competenza e di addestramento.
- (15) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della direttiva 2008/106/CE sono state attribuite alla Commissione competenze di esecuzione nel settore della formazione e dell'abilitazione della gente di mare. Per le stesse ragioni dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione anche in relazione ai dati statistici sulla gente di mare che gli Stati membri devono fornire alla Commissione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (16) Per l'adozione di requisiti tecnici necessari per garantire la gestione adeguata dei dati statistici di cui all'allegato V della direttiva 2008/106/CE e per l'adozione delle decisioni di attuazione sul riconoscimento e la revoca del riconoscimento dei sistemi STCW di paesi terzi, dovrebbe essere utilizzata la procedura di esame.
- (17) Gli emendamenti di Manila sono entrati in vigore il 1° gennaio 2012, mentre le disposizioni transitorie possono essere applicate fino al 1° gennaio 2017. Al fine di facilitare la transizione alle nuove norme, la presente direttiva dovrebbe prevedere disposizioni transitorie uguali a quelle previste negli emendamenti di Manila.
- (18) Nella sua 89<sup>a</sup> sessione il comitato della sicurezza marittima dell'IMO ha rilevato l'esigenza di fornire chiarimenti con riguardo all'attuazione degli emendamenti di Manila, tenuto conto delle disposizioni transitorie ivi stabilite e della risoluzione 4 della conferenza delle parti della convenzione STCW che riconosce la necessità di raggiungere la piena conformità entro il 1° gennaio 2017. Tali chiarimenti sono stati forniti dalle circolari STCW.7/Circ.16 e STCW.7/Circ.17. In particolare, la STCW.7/Circ.16 stabilisce che la validità di qualsiasi certificato rinnovato non debba estendersi oltre il 1° gennaio 2017 per la gente di mare titolare di certificati rilasciati in conformità delle disposizioni della convenzione STCW applicabili anteriormente al 1° gennaio 2012 e che non abbia i requisiti previsti dagli emendamenti di Manila, e per la gente di mare che ha iniziato un servizio di navigazione riconosciuto, un programma di istruzione e formazione riconosciuto o un corso di formazione riconosciuto prima del 1° luglio 2013.
- (19) È opportuno evitare ulteriori ritardi nell'integrare nel diritto dell'Unione gli emendamenti di Manila, onde mantenere la competitività dei marittimi dell'Unione e garantire la sicurezza a bordo delle navi attraverso la formazione aggiornata.
- (20) Ai fini di un'attuazione uniforme degli emendamenti di Manila all'interno dell'Unione, è opportuno che, nel recepire la presente direttiva, gli Stati membri tengano conto degli indirizzi contenuti nelle circolari dell'IMO STCW.7/Circ.16 e STCW.7/Circ.17.
- (21) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, segnatamente l'allineamento delle attuali norme dell'Unione alle norme internazionali in materia di formazione e certificazione della gente di mare, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della portata o degli effetti dell'azione, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

<sup>(1)</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

(22) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2008/106/CE,

conferenza degli Stati contraenti alla SOLAS 74, nella versione aggiornata;

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Modifiche della direttiva 2008/106/CE

La direttiva 2008/106/CE è così modificata:

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) i punti 18 e 19 sono sostituiti dai seguenti:

«18) “norme radio”, le norme radio allegate, o considerate allegate, alla convenzione internazionale delle telecomunicazioni, nella versione modificata;

19) “nave da passeggeri”, la nave definita nella convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, 1974 (SOLAS 74), nella versione modificata.»

b) il punto 24 è sostituito dal seguente:

«24) “codice STCW”, il codice di formazione della gente di mare, del rilascio dei brevetti e della guardia, adottato dalla conferenza delle parti della convenzione STCW con la risoluzione 2 del 1995, nella versione aggiornata;»

c) il punto 27 è soppresso;

d) il punto 28 è sostituito dal seguente:

«28) “servizio di navigazione”, il servizio a bordo di una nave rilevante ai fini del rilascio o del rinnovo di un certificato di competenza, di un certificato di addestramento o di un'altra qualifica;»

e) sono aggiunti i punti seguenti:

«32) “radiooperatore GMDSS”, persona qualificata in conformità delle disposizioni di cui all'allegato I, capo IV;

33) “codice ISPS”, il codice internazionale per la sicurezza degli impianti portuali e delle navi (International Ship and Port Facility Security), adottato il 12 dicembre 2002 dalla risoluzione n. 2 della

34) “ufficiale di protezione della nave”, la persona a bordo della nave che risponde al comandante ed è designata dalla società come responsabile della protezione della nave, e in particolare dell'attuazione e del rispetto del piano di protezione della nave, e come collegamento con l'agente di protezione della società e con l'agente di protezione dell'impianto portuale;

35) “compiti di protezione”, tutti i compiti e le mansioni per la protezione a bordo delle navi definiti dal capo XI/2 della SOLAS 74, nella versione modificata, e dal codice ISPS;

36) “certificato di competenza”, certificato rilasciato e convalidato relativo a comandanti, ufficiali e radiooperatori del GMDSS, in conformità dell'allegato I, capi II, III, IV o VII, che abilita il legittimo titolare a prestare servizio nella qualifica e a svolgere le funzioni previste al livello di responsabilità in esso specificato;

37) “certificato di addestramento”, certificato diverso da un certificato di competenza, rilasciato a un marittimo, attestante che i pertinenti requisiti in materia di formazione, competenza o servizio in navigazione previsti dalla presente direttiva sono soddisfatti;

38) “prova documentale”, documentazione, diversa dal certificato di competenza o dal certificato di addestramento, utilizzata per stabilire che i pertinenti requisiti previsti dalla presente direttiva sono soddisfatti;

39) “ufficiale elettrotecnico”, ufficiale qualificato in conformità dell'allegato I, capo III;

40) “marittimo abilitato di coperta”, comune qualificato in conformità dell'allegato I, capo II;

41) “marittimo abilitato di macchina”, comune qualificato in conformità dell'allegato I, capo III;

42) “comune elettrotecnico”, comune qualificato in conformità dell'allegato I, capo III.»;

2) all'articolo 3, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché la gente di mare in servizio a bordo di una nave di cui all'articolo 2 riceva una formazione che sia almeno conforme ai requisiti della convenzione STCW, riportati nell'allegato I della presente direttiva, e sia titolare di certificati di cui all'articolo 1, punti 36 e 37, e/o di prove documentali quali definite all'articolo 1, punto 38.»;

3) l'articolo 4 è soppresso;

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

**«Certificati di competenza, certificati di addestramento e convalide»;**

b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri garantiscono che i certificati di competenza e i certificati di addestramento siano rilasciati solo ai candidati che possiedono i requisiti di cui al presente articolo.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. I certificati di competenza e i certificati di addestramento sono rilasciati conformemente alla regola I/2, paragrafo 3, di cui all'allegato della convenzione STCW.»;

d) è inserito il paragrafo seguente:

«3 bis. I certificati di competenza sono rilasciati esclusivamente dagli Stati membri, previa verifica dell'autenticità e validità di qualsiasi prova documentale necessaria e conformemente alle disposizioni stabilite nel presente articolo.»;

e) alla fine del paragrafo 5 è aggiunta la seguente frase:

«Le convalide attestanti il rilascio di un certificato di competenza e le convalide attestanti un certificato di addestramento rilasciato a comandanti e ufficiali conformemente alle regole V/1-1 e V/1-2 dell'allegato I sono rilasciati solo qualora siano soddisfatti tutti i requisiti della convenzione STCW e della presente direttiva.»;

f) i paragrafi 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

«6. Lo Stato membro che riconosce un certificato di competenza o un certificato di addestramento rilasciato a comandanti e ufficiali conformemente alle regole V/1-1 e V/1-2 dell'allegato della convenzione STCW a

norma della procedura di cui all'articolo 19, paragrafo 2, della presente direttiva convalida tale certificato per attestare il proprio riconoscimento solo dopo aver verificato l'autenticità e la validità dello stesso. La forma della convalida utilizzata è quella indicata alla sezione A-I/2, paragrafo 3, del codice STCW.

7. Le convalide di cui ai paragrafi 5 e 6:

a) possono essere emesse in quanto documenti separati;

b) sono rilasciate esclusivamente dagli Stati membri;

c) ricevono ciascuna un numero unico, ad eccezione delle convalide attestanti il rilascio di un certificato di competenza, alle quali può essere assegnato lo stesso numero del certificato di competenza in questione, purché si tratti di un numero unico; e

d) decadono quando cessa la validità del certificato di competenza o del certificato di addestramento convalidati rilasciati ai comandanti e agli ufficiali conformemente alle regole V/1-1 e V/1-2 dell'allegato della convenzione STCW sul quale sono apposte, o quando gli stessi sono revocati, sospesi o annullati dallo Stato membro o dal paese terzo che li ha rilasciati e, comunque, dopo cinque anni dal loro rilascio.»;

g) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«11. Per il rilascio dei certificati i candidati dimostrano:

a) la propria identità;

b) di avere un'età non inferiore a quella prevista per il certificato di competenza o per il certificato di addestramento richiesto dalle regole di cui all'allegato I;

c) di soddisfare le norme di idoneità medica, di cui alla sezione A-I/9 del codice STCW;

d) di aver completato il servizio di navigazione e tutte le relative attività di formazione obbligatorie prescritti dalle regole di cui all'allegato I per il rilascio del certificato di competenza o del certificato di addestramento richiesto; e

e) di possedere i livelli di competenza prescritti dalle regole dell'allegato I per le qualifiche, le funzioni e i livelli che devono essere indicati nella convalida del certificato di competenza.

Il presente paragrafo non si applica al riconoscimento delle convalide a norma della regola I/10 della convenzione STCW.

12. Gli Stati membri si impegnano a:

- a) mantenere un registro o registri di tutti i certificati di competenza e certificati di addestramento e di tutte le convalide per comandanti, ufficiali e, se del caso, comuni, che sono stati rilasciati, sono scaduti o sono stati rinnovati, sospesi o annullati o dei quali è stato denunciato lo smarrimento o la distruzione, e delle dispense concesse;
- b) comunicare le informazioni relative allo stato dei certificati di competenza, delle convalide e delle dispense agli altri Stati membri o alle altre parti della convenzione STCW e alle compagnie che intendano verificare l'autenticità e la validità dei certificati di competenza e/o dei certificati rilasciati ai comandanti e agli ufficiali conformemente alle regole V/1-1 e V/1-2 dell'allegato I esibiti dai marittimi che chiedono il riconoscimento ai sensi della regola I/10 della convenzione STCW o l'assunzione a bordo di una nave.

13. Dal 1° gennaio 2017, le informazioni che devono essere disponibili conformemente al paragrafo 12, lettera b), sono rese disponibili attraverso mezzi elettronici.;

5) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 5 bis

#### Informazioni alla Commissione

Ogni Stato membro mette a disposizione della Commissione, una volta l'anno, le informazioni di cui all'allegato V della presente direttiva sui certificati di competenza, sulle convalide che attestano il riconoscimento di certificati di competenza nonché, su base volontaria, sui certificati di addestramento rilasciati a comuni conformemente ai capi II, III e VII dell'allegato della convenzione STCW, unicamente a fini di analisi statistica ed esclusivamente a uso degli Stati membri e della Commissione nell'ambito dell'elaborazione delle politiche strategiche.»;

6) l'articolo 7 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. Lo Stato membro, per quanto riguarda le navi che hanno ottenuto i benefici previsti dalle norme sui viaggi costieri della convenzione STCW, che comprende

i viaggi al largo delle coste di altri Stati membri o di parti della convenzione STCW nei limiti della loro definizione di viaggio costiero, stipula un accordo con gli Stati membri o le parti in questione, nel quale sono precisati sia i dettagli delle aree commerciali interessate, sia le altre disposizioni pertinenti.»;

b) sono inseriti i paragrafi seguenti:

«3 bis. I certificati di competenza della gente di mare rilasciati da uno Stato membro o da uno Stato parte della convenzione STCW nei limiti definiti per il viaggio costiero possono essere riconosciuti da altri Stati membri per il servizio entro i limiti da essi definiti per il viaggio costiero, a condizione che gli Stati membri o le parti in questione stipulino un accordo che precisi i dettagli delle aree commerciali interessate e delle altre condizioni pertinenti.

3 ter. Gli Stati membri che definiscono i viaggi costieri, in conformità dei requisiti del presente articolo:

a) soddisfano i principi che disciplinano i viaggi costieri specificati alla sezione A-I/3 del codice STCW;

b) introducono i limiti dei viaggi costieri nelle convalide rilasciate ai sensi dell'articolo 5.»;

7) all'articolo 8, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri adottano e applicano le misure adeguate per prevenire le frodi e altre prassi illegali riguardanti i certificati e le convalide rilasciati e prevedono sanzioni che siano effettive, proporzionate e dissuasive.»;

8) l'articolo 9 è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Gli Stati membri adottano le procedure idonee allo svolgimento di un'indagine imparziale per i casi di denuncia di comportamenti incompetenti, azioni, omissioni o comportamenti che mettono a rischio la protezione che possano arrecare una minaccia diretta alla sicurezza della vita o delle cose in mare o all'ambiente marino, da parte dei possessori di certificati di competenza, di certificati di addestramento o di convalide rilasciati da uno Stato membro in relazione all'adempimento delle funzioni relative ai loro certificati di competenza e ai certificati di addestramento, nonché per quanto riguarda la revoca, la sospensione e l'annullamento dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento per tali motivi e per la prevenzione delle frodi.

2. Gli Stati membri adottano e applicano le opportune misure per prevenire le frodi e altre pratiche illecite concernenti certificati di competenza, certificati di addestramento e convalide rilasciati.»;

b) al paragrafo 3, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Sanzioni o provvedimenti disciplinari sono previsti e applicati nei casi in cui:»;

9) l'articolo 10 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) che tutte le attività di formazione, di valutazione delle competenze, di certificazione, incluse quelle mediche, di convalida e di rinnovo svolte da enti o organismi non appartenenti alla pubblica amministrazione o sotto la loro autorità, siano costantemente controllate attraverso un sistema di norme di qualità che assicuri il conseguimento di obiettivi definiti, inclusi quelli riguardanti le qualifiche e l'esperienza di istruttori ed esaminatori, conformemente alla sezione A-I/8 del codice STCW;»

ii) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) che qualora tali attività siano condotte da enti o organismi pubblici, sia applicato un sistema di norme di qualità conformemente alla sezione A-I/8 del codice STCW;»

iii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) che gli obiettivi di istruzione e formazione e i relativi livelli qualitativi di competenza da conseguire siano chiaramente definiti e siano identificati i livelli di conoscenze, di apprendimento e di capacità professionali adeguati agli esami e alle valutazioni previsti dalla convenzione STCW;»

b) al paragrafo 2 è aggiunta la lettera seguente:

«d) tutte le disposizioni applicabili della convenzione e del codice STCW, incluse le modifiche, sono disciplinate dal sistema di norme di qualità. Gli Stati membri possono anche includere nel sistema le altre disposizioni applicabili della presente direttiva.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri inviano alla Commissione una relazione concernente ogni valutazione svolta ai sensi del paragrafo 2, secondo il formato specificato alla sezione A-I/7 del codice STCW, entro sei mesi dalla data della valutazione.»;

10) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

### **Norme mediche**

1. Ogni Stato membro adotta norme riguardanti l'idoneità fisica della gente di mare e procedure per il rilascio di un certificato medico conformemente al presente articolo e alla sezione A-I/9 del codice STCW, tenendo conto, se del caso, della sezione B-I/9 del codice STCW.

2. Ogni Stato membro garantisce che i responsabili della valutazione dell'idoneità fisica della gente di mare siano medici in attività, riconosciuti da tale Stato ai fini degli esami medici della gente di mare, conformemente alla sezione A-I/9 del codice STCW.

3. Ogni marittimo, titolare di un certificato di competenza o di un certificato di addestramento rilasciato a norma delle disposizioni della convenzione STCW, che presta servizio in mare, possiede anche un certificato medico valido rilasciato conformemente al presente articolo e della sezione A-I/9 del codice STCW.

4. Ai fini del rilascio di un certificato medico i candidati:

a) hanno almeno sedici anni;

b) forniscono una prova soddisfacente della propria identità; e

c) possiedono i requisiti applicabili di idoneità medica stabiliti dallo Stato membro interessato.

5. I certificati medici sono validi per un periodo massimo di due anni, fatta eccezione per i marittimi minori di diciotto anni, nel qual caso il periodo massimo di validità è di un anno.

6. Se il periodo di validità di un certificato medico scade durante un viaggio, si applica la regola I/9 dell'allegato della convenzione STCW.

7. In casi urgenti uno Stato membro può permettere a un marittimo di lavorare senza un certificato medico valido. In tali casi si applica la regola 1/9 dell'allegato della convenzione STCW.»;

11) l'articolo 12 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

**«Rinnovo dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento»;**

b) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. I comandanti e gli ufficiali, per poter proseguire il servizio di navigazione a bordo di navi cisterna, soddisfano i requisiti del paragrafo 1 del presente articolo e, a intervalli non superiori a cinque anni, dimostrano di continuare a possedere la competenza professionale in materia di navi cisterna conformemente alla sezione A-I/11, paragrafo 3 del codice STCW.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza che sono richiesti ai candidati per i certificati di competenza emessi fino al 1° gennaio 2017 con quelli indicati per i pertinenti certificati di competenza nella parte A del codice STCW e stabilisce se è necessario richiedere che i titolari di tali certificati di competenza frequentino adeguati corsi per il ripasso e l'aggiornamento dell'addestramento o siano sottoposti a valutazioni.»;

d) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Al fine di aggiornare le conoscenze di comandanti, ufficiali e radiooperatori, gli Stati membri assicurano che i testi delle recenti modifiche delle normative nazionali e internazionali in materia di sicurezza della vita in mare, protezione e tutela dell'ambiente marino siano messi a disposizione delle navi battenti la loro bandiera, nel rispetto dell'articolo 14, paragrafo 3, lettera b) e dell'articolo 18.»;

12) all'articolo 13, il paragrafo 2 è soppresso;

13) l'articolo 14 è così modificato:

a) al paragrafo 1 sono aggiunte le lettere seguenti:

«f) che la gente di mare in servizio sulle sue navi abbia seguito corsi per il ripasso e l'aggiornamento dell'addestramento come previsto dalla convenzione STCW;

g) che a bordo delle sue navi si svolga sempre un'efficace comunicazione orale in conformità del capo V, regola 14, paragrafi 3 e 4 della convenzione SOLAS 74, nella versione modificata.»;

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Le compagnie garantiscono che i comandanti, gli ufficiali e il personale in servizio con funzioni e responsabilità specifiche a bordo delle loro navi ro-ro passeggeri abbiano completato la formazione necessaria per acquisire le capacità adeguate al compito da svolgere e alle funzioni e responsabilità da assumere, tenendo conto degli orientamenti forniti alla sezione B-I/14 del codice STCW.»;

14) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 15*

**Idoneità al servizio**

1. Al fine di prevenire l'affaticamento, gli Stati membri:

a) stabiliscono periodi di riposo obbligatorio per il personale di guardia e per quanti svolgono compiti attinenti alla sicurezza, alla protezione e alla prevenzione dell'inquinamento conformemente ai paragrafi da 3 a 13; e

b) prescrivono che i turni di guardia siano organizzati in modo tale da non compromettere, a causa dell'affaticamento, l'efficienza del personale e che il servizio sia organizzato in modo tale che il personale addetto alla prima guardia all'inizio del viaggio e quello addetto alle guardie successive sia sufficientemente riposato e comunque idoneo al servizio.

2. Gli Stati membri, al fine di prevenire il consumo di droga e alcol, provvedono affinché siano adottate misure adeguate conformemente alle disposizioni stabilite nel presente articolo.

3. Gli Stati membri tengono conto del pericolo costituito dall'affaticamento dei marittimi, in particolare di quelli che svolgono mansioni attinenti alla sicurezza delle operazioni della nave.

4. A tutto il personale avente compiti di ufficiale responsabile della guardia o di comune facente parte di una guardia e a coloro che svolgono compiti attinenti alla sicurezza, alla prevenzione dell'inquinamento e alla protezione è concesso un periodo di riposo:

a) di almeno dieci ore ogni ventiquattro ore; e

b) di settantasette ore ogni sette giorni.

5. Le ore di riposo possono essere suddivise in non più di due periodi, uno dei quali della durata di almeno sei ore e gli intervalli tra periodi di riposo consecutivi non superano quattordici ore.

6. Le prescrizioni sui periodi di riposo di cui ai paragrafi 4 e 5 possono essere derogate in caso di emergenza o in altre situazioni operative eccezionali. Gli appelli, le esercitazioni antincendio e con le scialuppe di salvataggio, e le esercitazioni prescritte dalle normative nazionali e dagli strumenti internazionali, sono condotti in modo da ridurre al minimo il disturbo per i turni di riposo e non indurre affaticamento.

7. Gli Stati membri dispongono che gli orari di guardia siano affissi in luoghi ove siano facilmente accessibili. Gli orari sono stabiliti in un formato standard nella lingua o nelle lingue di lavoro della nave e in inglese.

8. Quando un marittimo è reperibile, come nel caso in cui una sala macchine non sia presidiata, ha diritto a un adeguato periodo di riposo compensativo se il normale periodo di riposo è interrotto da chiamate di lavoro.

9. Gli Stati membri provvedono affinché le registrazioni delle ore di riposo giornaliere dei marittimi siano tenute in un formato standard, nella lingua o nelle lingue di lavoro della nave e in inglese, per consentire il monitoraggio e la verifica della conformità con il presente articolo. I marittimi ricevono una copia delle registrazioni che li riguardano, che è firmata dal comandante, o da una persona autorizzata dal comandante, e dai marittimi.

10. Nonostante quanto stabilito ai paragrafi da 3 a 9, il comandante di una nave ha diritto di esigere da un marittimo lo svolgimento delle ore di lavoro necessarie per l'immediata sicurezza della nave, delle persone a bordo o del carico, o per fornire assistenza ad altre navi o persone che si trovano in difficoltà in mare. Di conseguenza, il comandante può sospendere il programma delle ore di riposo ed esigere da un marittimo che effettui tutte le ore di lavoro necessarie fino a quando non sia stata ripristinata la situazione di normalità. Non appena possibile dopo il ripristino di condizioni di normalità, il comandante provvede affinché tutti i marittimi che hanno prestato la loro opera durante il periodo di riposo ottengano un periodo di riposo adeguato.

11. Nel rispetto dei principi generali della protezione della salute e della sicurezza dei lavoratori e in linea con la direttiva 1999/63/CE, gli Stati membri possono prevedere,

mediante normative, regolamentazioni o procedure nazionali, che l'autorità competente autorizzi o registri contratti collettivi che consentono deroghe alle ore di riposo previste al paragrafo 4, lettera b) e al paragrafo 5 del presente articolo, a condizione che il periodo di riposo non sia inferiore a settanta ore per ogni periodo di sette giorni e nel rispetto dei limiti stabiliti nei paragrafi 12 e 13 del presente articolo. Tali deroghe si conformano, per quanto possibile, alle norme stabilite, ma possono tener conto di periodi di ferie più frequenti o più lunghi o della concessione di ferie compensative per i marittimi addetti alla guardia o che prestano servizio a bordo di navi su brevi viaggi. Le deroghe tengono conto, nella misura del possibile, degli orientamenti relativi alla prevenzione dell'affaticamento di cui alla sezione B-VIII/1 del codice STCW. Non sono concesse deroghe alle ore di riposo minimo di cui al paragrafo 4, lettera a), del presente articolo.

12. Le deroghe previste al paragrafo 11 in relazione al periodo di riposo settimanale di cui al paragrafo 4, lettera b), non possono superare due settimane consecutive. Gli intervalli tra due periodi di deroghe a bordo non possono essere inferiori al doppio della durata della deroga.

13. Nell'ambito di eventuali deroghe al paragrafo 5 di cui al paragrafo 11, le ore di riposo minimo nell'arco di ventiquattro ore previste al paragrafo 4, lettera a), possono essere suddivise in non più di tre periodi di riposo, uno dei quali dura almeno sei ore e nessuno degli altri due periodi dura meno di un'ora. Gli intervalli tra periodi consecutivi di riposo non superano le quattordici ore. Le deroghe non vanno oltre due periodi di ventiquattro ore per ogni periodo di sette giorni.

14. Gli Stati membri stabiliscono, al fine di prevenire l'abuso di alcol, un limite di tasso alcolemico non superiore allo 0,05 % o a 0,25 mg/l di alcol nell'alito o un quantitativo di alcol che conduca alla stessa concentrazione alcolica per comandanti, ufficiali e altri marittimi, mentre svolgono i rispettivi compiti di sicurezza, di protezione e di tutela dell'ambiente marino.»;

15) all'articolo 17, paragrafo 1, lettera c), il riferimento all'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«c) rilasciano i certificati di cui all'articolo 5;»

16) l'articolo 19 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

**«Riconoscimento dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento;»**

b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. I marittimi che non possiedono il certificato di competenza rilasciato dagli Stati membri e/o il certificato di addestramento rilasciato dagli Stati membri ai comandanti e agli ufficiali conformemente alle regole V/1-1 e V/1-2 della convenzione STCW possono essere autorizzati a prestare servizio a bordo di navi che battono bandiera di uno Stato membro purché sia stata adottata, secondo la procedura di cui ai paragrafi da 2 a 6 del presente articolo, una decisione sul riconoscimento del loro certificato di competenza e del loro certificato di addestramento.»

c) al paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

«2. Uno Stato membro che intende riconoscere, mediante convalida, il certificato di competenza e/o il certificato di addestramento di cui al paragrafo 1 rilasciati da un paese terzo a un comandante, ufficiale o radiooperatore per prestare servizio a bordo di una nave battente la propria bandiera presenta alla Commissione una domanda motivata di riconoscimento di tale paese terzo.»

d) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La Commissione decide in merito al riconoscimento di un paese terzo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 28, paragrafo 2, entro diciotto mesi dalla data di presentazione della domanda di riconoscimento. Lo Stato membro che presenta la richiesta può decidere di riconoscere unilateralmente il paese terzo fino a quando non sia stata presa una decisione a norma del presente paragrafo.»

17) all'articolo 20, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. La Commissione decide in merito alla revoca del riconoscimento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 28, paragrafo 2. Gli Stati membri interessati prendono le misure adeguate ai fini dell'attuazione della decisione.»

18) all'articolo 22, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le navi, indipendentemente dalla bandiera e ad eccezione di quelle escluse dall'articolo 2, sono soggette, mentre si trovano nei porti di uno Stato membro, al controllo dello Stato di approdo da parte di funzionari debitamente autorizzati da tale Stato membro per verificare che tutti i marittimi che prestano servizio a bordo e che sono tenuti ad avere un certificato di competenza e/o un certificato di addestramento e/o una prova documentale ai sensi della convenzione STCW, possiedano tale certificato di

competenza o una dispensa valida e/o tale certificato di addestramento e/o prova documentale.»

19) all'articolo 23, paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) verificare che ogni marittimo che presta servizio a bordo e che ha l'obbligo di possedere un certificato di competenza e/o un certificato di addestramento ai sensi della convenzione STCW, possieda tale certificato di competenza o dispensa valida e/o certificato di addestramento, o fornisca prova documentale di aver presentato alle autorità dello Stato di bandiera domanda di convalida attestante il riconoscimento di un certificato di competenza;»

20) all'articolo 23, il paragrafo 2 è così modificato:

a) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«2. L'idoneità della gente di mare in servizio sulla nave a garantire il rispetto delle norme tecniche in materia di guardia e di protezione, secondo il caso, come previsto dalla convenzione STCW, è valutata conformemente alla parte A del codice STCW qualora vi siano fondati motivi per ritenere che tali norme non siano rispettate per uno dei seguenti motivi:»

b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) le condizioni di esercizio della nave sono tali da costituire un pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, o un rischio per la protezione;»

21) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 25 bis

#### **Informazioni a fini statistici**

1. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione le informazioni di cui all'allegato V unicamente a fini di analisi statistica. Tali informazioni non possono essere utilizzate a fini amministrativi, giuridici o di verifica e il loro impiego è limitato esclusivamente agli Stati membri e alla Commissione nell'ambito dell'elaborazione delle politiche.

2. Tali informazioni sono messe a disposizione della Commissione dagli Stati membri su base annuale e in formato elettronico e comprendono le informazioni registrate al 31 dicembre dell'anno precedente. Gli Stati membri mantengono tutti i diritti di proprietà sulle informazioni nel formato dei dati non elaborati. Le statistiche elaborate sulla base di tali informazioni sono rese accessibili al pubblico conformemente alle disposizioni sulla trasparenza e sulla protezione delle informazioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1406/2002.

3. Al fine di garantire la protezione dei dati personali gli Stati membri, usando software fornito o accettato dalla Commissione, rendono anonime tutte le informazioni personali indicate all'allegato V prima di trasmetterle alla Commissione. La Commissione utilizza soltanto tali informazioni rese anonime.

4. Gli Stati membri e la Commissione assicurano che le misure per la raccolta, la presentazione, la conservazione, l'analisi e la divulgazione di tali informazioni siano concepite in modo tale da rendere possibile l'analisi statistica.

Ai fini del primo comma, la Commissione adotta misure dettagliate riguardanti i requisiti tecnici necessari per garantire la gestione adeguata dei dati statistici. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 2.»;

22) l'articolo 27 è sostituito dal seguente:

«Articolo 27

#### Modifica

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 bis che modificano l'allegato V della presente direttiva riguardo al contenuto e ai dettagli specifici e rilevanti delle informazioni che devono essere comunicate dagli Stati membri, purché tali atti si limitino a tener conto delle modifiche alla convenzione e al codice STCW, rispettando nel contempo le garanzie sulla protezione dei dati. Tali atti delegati non modificano le disposizioni in materia di anonimizzazione dei dati di cui all'articolo 25 bis, paragrafo 3.»;

23) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 27 bis

#### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite dal presente articolo.

2. La delega di potere di cui all'articolo 27 è conferita alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 3 gennaio 2013. La Commissione elabora una relazione sulla delega di poteri al più tardi il 4 aprile 2017. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 27 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 27 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»;

24) l'articolo 28 è sostituito dal seguente:

«Articolo 28

#### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (\*\*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma del regolamento (UE) n. 182/2011.

(\*) GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

(\*\*) GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.»;

25) l'articolo 29 è sostituito dal seguente:

«Articolo 29

#### **Sanzioni**

Gli Stati membri istituiscono un sistema di sanzioni per i casi di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma degli articoli 3, 5, 7, da 9 a 15, 17, 18, 19, 22, 23, 24 e dell'allegato I, e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.»;

26) l'articolo 30 è sostituito dal seguente:

«Articolo 30

#### **Disposizioni transitorie**

Nei confronti della gente di mare che ha iniziato un servizio di navigazione riconosciuto, un programma di istruzione e formazione riconosciuto o un corso di formazione riconosciuto prima del 1° luglio 2013, gli Stati membri possono continuare a rilasciare, riconoscere e convalidare, fino al 1° gennaio 2017, certificati di competenza conformemente ai requisiti della presente direttiva come prima del 3 gennaio 2013.

Fino al 1° gennaio 2017, gli Stati membri possono continuare a rinnovare e prorogare certificati di competenza e convalide conformemente ai requisiti della presente direttiva come prima del 3 gennaio 2013.»;

27) l'articolo 33 è soppresso;

28) non riguarda la versione italiana;

29) gli allegati sono così modificati:

a) l'allegato I della direttiva 2008/106/CE è sostituito dall'allegato I della presente direttiva;

b) l'allegato II della direttiva 2008/106/CE è modificato conformemente all'allegato II della presente direttiva;

c) il testo che figura nell'allegato III della presente direttiva è aggiunto come allegato V alla direttiva 2008/106/CE.

Articolo 2

#### **Recepimento**

1. Fatto salvo l'articolo 30 della direttiva 2008/106/CE, modificato dall'articolo 1, punto 26, della presente direttiva, gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 4 luglio 2014 e, per quanto riguarda l'articolo 1, punto 5, della presente direttiva, entro il 4 gennaio 2015. 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 da 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 disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

#### **Entrata in vigore**

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

Articolo 4

#### **Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 21 novembre 2012

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

A. D. MAVROYIANNIS

## ALLEGATO I

## «ALLEGATO I

**REQUISITI PER LA FORMAZIONE FISSATI DALLA CONVENZIONE STCW DI CUI ALL'ARTICOLO 3**

## CAPO I

**DISPOSIZIONI GENERALI**

1. Le regole di cui al presente allegato sono integrate dalle disposizioni vincolanti contenute nella parte A del codice STCW, ad eccezione del capitolo VIII, regola VIII/2.

Qualsiasi riferimento a un requisito previsto da una regola va inteso come riferimento anche alla sezione corrispondente della parte A del codice STCW.

2. La parte A del codice STCW indica i livelli di competenza che devono essere dimostrati dai candidati al rilascio e al rinnovo di certificati di competenza in virtù delle disposizioni della convenzione STCW. Per chiarire il nesso tra le disposizioni sull'abilitazione alternativa del capo VII e le disposizioni sulle abilitazioni dei capi II, III e IV, le idoneità specificamente indicate nei livelli di competenza sono state raggruppate nelle sette funzioni seguenti:

- 1) Navigazione;
- 2) Maneggio e stivaggio del carico;
- 3) Controllo del governo della nave e assistenza alle persone a bordo;
- 4) Macchine e motori marini;
- 5) Apparecchiature elettriche, elettroniche e di controllo;
- 6) Manutenzione e riparazioni;
- 7) Comunicazioni radio,

ai seguenti livelli di responsabilità:

- 1) Livello dirigenziale;
- 2) Livello operativo;
- 3) Livello ausiliario.

Le funzioni e i livelli di responsabilità sono definiti dai sottotitoli delle tavole dei livelli di competenza contenute nella parte A, capi II, III e IV del codice STCW.

## CAPO II

**COMANDANTE E SEZIONE DI COPERTA***Regola II/1***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione degli ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi di stazza pari o superiore alle 500 GT**

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione che presti servizio su navi adibite alla navigazione marittima di stazza pari o superiore alle 500 GT (*gross tonnage*) possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha almeno diciotto anni;
  - 2.2. ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a dodici mesi nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto, in cui sia compresa un'attività di formazione a bordo conformemente alle prescrizioni della sezione A-II/1 del codice STCW, e che sia documentato in un registro di formazione riconosciuto, oppure ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a trentasei mesi;

- 2.3. ha prestato, durante il prescritto servizio di navigazione, servizi di guardia sul ponte sotto la supervisione del comandante o di un ufficiale qualificato per almeno sei mesi;
- 2.4. ha i requisiti applicabili previsti dalle regole del capo IV, ove prescritti, per l'espletamento dei servizi radio definiti in conformità delle norme radio;
- 2.5. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/1 del codice STCW; e
- 2.6. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

*Regola II/2*

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei comandanti e dei primi ufficiali di coperta su navi di stazza pari o superiore alle 500 GT**

Comandante e primo ufficiale di coperta di navi di stazza pari o superiore alle 3000 GT

1. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi adibite alla navigazione marittima di stazza pari o superiore alle 3000 T possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di stazza pari o superiore alle 500 GT e ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto in quel compito:
    - 2.1.1. per l'abilitazione quale primo ufficiale di coperta, per non meno di dodici mesi; e
    - 2.1.2. per l'abilitazione quale comandante, per non meno di trentasei mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di ventiquattro mesi se almeno dodici mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta; e
  - 2.2. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/2 del codice STCW per i comandanti e i primi ufficiali di coperta su navi di stazza pari o superiore alle 3000 GT.

Comandante e primo ufficiale di coperta su navi di stazza compresa tra le 500 e le 3000 GT

3. Ogni comandante e primo ufficiale di coperta di navi adibite alla navigazione marittima di stazza tra le 500 e le 3000 GT possiede un certificato di competenza.
4. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 4.1. possiede, per l'abilitazione quale primo ufficiale di coperta, i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di stazza pari o superiore a 500 GT;
  - 4.2. possiede, per l'abilitazione quale comandante, i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi di stazza pari o superiore a 500 GT e ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto in quel compito per non meno di trentasei mesi; tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di ventiquattro mesi se almeno dodici mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di coperta; e
  - 4.3. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/2 del codice STCW per i comandanti e i primi ufficiali di coperta su navi di stazza compresa tra le 500 e le 3000 GT.

*Regola II/3*

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali responsabili della guardia di navigazione e di comandanti su navi di stazza inferiore a 500 GT**

Navi non adibite a viaggi costieri

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione che presti servizio su una nave adibita alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT non adibita a viaggi costieri possiede un certificato di competenza per navi di stazza pari o superiore a 500 GT.

2. Ogni comandante in servizio su una nave adibita alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT non adibita a viaggi costieri possiede un certificato di competenza per il servizio in qualità di comandante di navi di stazza compresa tra le 500 e le 3 000 GT.

#### Navi adibite a viaggi costieri

##### *Ufficiale responsabile della guardia di navigazione*

3. Ogni ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi adibite alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri possiede un certificato di competenza.
4. Ogni candidato all'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione su navi adibite alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri:
  - 4.1. ha almeno diciotto anni;
  - 4.2. ha effettuato:
    - 4.2.1. un addestramento speciale, ivi compreso un adeguato periodo di servizio di navigazione, come stabilito dallo Stato membro; o
    - 4.2.2. un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta per un periodo non inferiore a trentasei mesi;
  - 4.3. ha i requisiti applicabili prescritti dalle regole del capo IV, ove prescritti, per l'espletamento dei servizi radio definiti in conformità delle norme radio;
  - 4.4. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/3 del codice STCW per gli ufficiali responsabili della guardia di navigazione su navi di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri; e
  - 4.5. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

##### *Comandante*

5. Ogni comandante che presti servizio su navi adibite alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri possiede un certificato di competenza.
6. Ogni candidato all'abilitazione in qualità di comandante di navi adibite alla navigazione marittima di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri:
  - 6.1. ha almeno venti anni;
  - 6.2. ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto in qualità di ufficiale responsabile della guardia di navigazione per un periodo di non meno di dodici mesi;
  - 6.3. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/3 del codice STCW per i comandanti di navi di stazza inferiore a 500 GT adibite a viaggi costieri; e
  - 6.4. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

##### *Dispense*

7. L'amministrazione, se considera che le dimensioni di una nave e le condizioni di viaggio siano tali da rendere l'applicazione di tutti i requisiti previsti alla presente regola e alla sezione A-II/3 del codice STCW esorbitanti o inattuabili, può, nella misura che ritiene opportuna, dispensare il comandante e l'ufficiale responsabile della guardia di navigazione su tale nave o classe di navi da alcuni dei requisiti, tenendo presente la sicurezza di tutte le navi che potrebbero essere operanti nelle stesse acque.

#### *Regola II/4*

##### **Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione dei comuni facenti parte di una guardia di navigazione**

1. Ogni comune facente parte di una guardia di navigazione su navi adibite alla navigazione marittima di stazza pari o superiore a 500 GT, che non sia un marinaio che sta compiendo la formazione o un marinaio i cui compiti, mentre è di guardia, sono di natura tale da non richiedere specializzazione, possiede un certificato adeguato allo svolgimento dei propri compiti.

2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha almeno sedici anni;
  - 2.2. ha effettuato:
    - 2.2.1. un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno sei mesi di formazione e di pratica; o
    - 2.2.2. un addestramento speciale, a terra o a bordo, comprendente un periodo di servizio di navigazione riconosciuto che non sia inferiore a due mesi; e
  - 2.3. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/4 del codice STCW.
3. Il servizio di navigazione, la formazione e la pratica di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2 sono associati con funzioni attinenti alla guardia di navigazione e comportano l'esecuzione di compiti sotto la supervisione diretta del comandante, dell'ufficiale responsabile della guardia di navigazione o di un comune qualificato.

*Regola II/5*

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di comuni in qualità di marittimi abilitati di coperta**

1. Ogni marittimo abilitato di coperta in servizio su una nave di stazza pari o superiore a 500 GT possiede un certificato adeguato.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha almeno diciotto anni;
  - 2.2. possiede i requisiti per l'abilitazione dei comuni facenti parte di una guardia di navigazione;
  - 2.3. oltre a essere qualificato per prestare servizio come marinaio facente parte di una guardia di navigazione, ha effettuato un servizio di navigazione riconosciuto nella sezione di coperta:
    - 2.3.1. non inferiore a diciotto mesi, o
    - 2.3.2. non inferiore a dodici mesi e ha completato la formazione riconosciuta; e
  - 2.4. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-II/5 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i certificati dei marittimi abilitati emessi prima del 1° gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-II/5 del codice STCW e stabilisce, ove opportuno, se è necessario richiedere che tali membri del personale aggiornino le proprie qualifiche.
4. Fino al 1° gennaio 2017, uno Stato membro che è anche parte della convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro concernente i certificati di attitudine di marinaio qualificato del 1946 (n. 74) può continuare a rinnovare e prorogare certificati e convalide in conformità alle disposizioni della suddetta convenzione.
5. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio nella qualità pertinente nella sezione di coperta per un periodo di almeno dodici mesi durante i sessanta mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva.

CAPO III

**REPARTO MACCHINE**

*Regola III/1*

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a ufficiale responsabile della guardia in macchina in un locale macchine presidiato o a ufficiale addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato**

1. Ogni ufficiale responsabile della guardia in macchina in un locale macchine presidiato od ogni ufficiale di macchina addetto al servizio in un locale macchine periodicamente non presidiato, in servizio su navi adibite alla navigazione marittima aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW, possiede un certificato di competenza.

2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha almeno diciotto anni;
  - 2.2. ha completato una formazione combinata di specializzazione in laboratorio e un servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a dodici mesi nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto, in cui sia compresa attività di formazione a bordo conformemente alle prescrizioni della sezione A-III/1 del codice STCW, e che sia documentato in un registro di formazione riconosciuto, oppure ha completato una formazione combinata di specializzazione in laboratorio e servizio di navigazione riconosciuto per un periodo non inferiore a trentasei mesi di cui almeno trenta mesi di servizio di navigazione nel reparto macchine;
  - 2.3. ha prestato, durante il prescritto servizio di navigazione, servizi di guardia in un locale macchine sotto la supervisione del direttore di macchina o di un ufficiale qualificato per almeno sei mesi;
  - 2.4. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/1 del codice STCW; e
  - 2.5. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3 paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4 paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.

*Regola III/2*

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a direttore di macchina e a primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3 000 kW**

1. Ogni direttore di macchina e ogni primo ufficiale di macchina in servizio su navi adibite alla navigazione marittima, aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3 000 kW, possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. possiede i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia in macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW e ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto in tale compito:
    - 2.1.1. per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di macchina, non meno di dodici mesi come ufficiale di macchina qualificato; e
    - 2.1.2. per l'abilitazione a direttore di macchina, non meno di trentasei mesi, tuttavia questo periodo può essere ridotto a non meno di ventiquattro mesi se almeno dodici mesi di tale servizio di navigazione sono stati prestati in qualità di primo ufficiale di macchina; e
  - 2.2. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/2 del codice STCW.

*Regola III/3*

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a direttore di macchina e a primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3 000 kW**

1. Ogni direttore di macchina e ogni primo ufficiale di macchina, in servizio su navi adibite alla navigazione marittima aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3 000 kW, possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. possiede i requisiti per l'abilitazione in qualità di ufficiale responsabile della guardia in macchina;
    - 2.1.1. per l'abilitazione in qualità di primo ufficiale di macchina, ha un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a dodici mesi prestato come allievo ufficiale di macchina o ufficiale di macchina; e
    - 2.1.2. per l'abilitazione in qualità di direttore di macchina, ha un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a ventiquattro mesi di cui non meno di dodici mesi essendo qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina; e
  - 2.2. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/3 del codice STCW.

3. Ogni ufficiale di macchina che sia qualificato a prestare servizio come primo ufficiale di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 3 000 kW può prestare servizio come direttore di macchina su navi aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza inferiore a 3 000 kW purché il certificato sia convalidato in tal senso.

*Regola III/4*

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a comune facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato**

1. Ogni comune facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato, su navi marittime aventi un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW, che non sia un marinaio che stia compiendo la formazione o un marinaio i cui compiti sono di natura che non richiede specializzazione, possiede un certificato adeguato allo svolgimento dei propri compiti.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha almeno sedici anni;
  - 2.2. ha effettuato:
    - 2.2.1. un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno sei mesi di formazione e di pratica; o
    - 2.2.2. un addestramento speciale, a terra o a bordo, comprendente un periodo di servizio di navigazione riconosciuto che non sia inferiore a due mesi; e
  - 2.3. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/4 del codice STCW.
3. Il servizio di navigazione, la formazione e la pratica di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2 sono associati a funzioni attinenti alla guardia dei locali macchine e comportano l'esecuzione di compiti sotto la supervisione diretta di un ufficiale di macchina qualificato o di un comune qualificato.

*Regola III/5*

**Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a marittimo abilitato di macchina in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato**

1. Ogni marittimo abilitato di macchina in servizio su una nave avente un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW possiede un certificato adeguato.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha almeno diciotto anni;
  - 2.2. possiede i requisiti per l'abilitazione a comune facente parte di una guardia in un locale macchine presidiato o addetto al servizio in macchina in un locale macchine periodicamente non presidiato;
  - 2.3. oltre a essere qualificato per prestare servizio come comune facente parte di una guardia di macchina, ha effettuato un servizio di navigazione riconosciuto nel reparto macchine:
    - 2.3.1. non inferiore a dodici mesi, o
    - 2.3.2. non inferiore a sei mesi e ha completato la formazione riconosciuta; e
  - 2.4. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/5 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i certificati dei comuni del reparto macchine emessi prima del 1° gennaio 2012 con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/5 del codice STCW e stabilisce, ove opportuno, se è necessario richiedere che tali membri del personale aggiornino le proprie qualifiche.
4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio nella qualità pertinente nel reparto macchine per un periodo di almeno dodici mesi durante i sessanta mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva.

*Regola III/6***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiale elettrotecnico**

1. Ogni ufficiale elettrotecnico in servizio su navi adibite alla navigazione marittima, aventi un apparato motore di propulsione principale di potenza pari o superiore a 750 kW, possiede un certificato di competenza.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha almeno diciotto anni;
  - 2.2. ha completato una formazione combinata di specializzazione in laboratorio e servizio di navigazione riconosciuto di almeno dodici mesi, di cui almeno sei mesi di servizio di navigazione, nell'ambito di un programma di formazione riconosciuto conforme ai requisiti della sezione A-III/6 del codice STCW e documentato in un registro di formazione riconosciuto, oppure ha completato una formazione combinata di specializzazione in laboratorio e servizio di navigazione riconosciuto di almeno trentasei mesi di cui almeno trenta mesi di servizio di navigazione nel reparto macchine;
  - 2.3. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/6 del codice STCW; e
  - 2.4. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/1, paragrafo 2, sezione A-VI/2 paragrafi da 1 a 4, sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4 e sezione A-VI/4, paragrafi da 1 a 3 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i certificati degli ufficiali elettrotecnici emessi prima del 1° gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/6 del codice STCW e stabilisce, ove opportuno, se è necessario richiedere che tali membri del personale aggiornino le proprie qualifiche.
4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio a bordo nella qualità pertinente per un periodo di almeno dodici mesi durante i sessanta mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva e ha un livello di competenza specificato alla sezione A-III/6 del codice STCW.
5. Nonostante i summenzionati requisiti prescritti ai paragrafi da 1 a 4, uno Stato membro può ritenere che una persona opportunamente qualificata sia in grado di svolgere determinate funzioni di cui alla sezione A-III/6.

*Regola III/7***Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione a comune elettrotecnico**

1. Ogni comune elettrotecnico in servizio su una nave avente un apparato motore di potenza pari o superiore a 750 kW possiede un certificato adeguato.
2. Ogni candidato all'abilitazione:
  - 2.1. ha almeno diciotto anni;
  - 2.2. ha completato un servizio di navigazione riconosciuto comprendente almeno dodici mesi di formazione e di pratica; o
  - 2.3. ha completato una formazione riconosciuta, comprendente un periodo di servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a sei mesi; o
  - 2.4. è in possesso di qualifiche che corrispondono alle competenze tecniche di cui alla tabella A-III/7 del codice STCW e ha completato un periodo riconosciuto di servizio di navigazione, non inferiore a tre mesi; e
  - 2.5. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-III/7 del codice STCW.
3. Ogni Stato membro raffronta i livelli di competenza da esso previsti per i certificati dei comuni elettrotecnici emessi entro il 1° gennaio 2012, con quelli indicati per i certificati di cui alla sezione A-III/7 del codice STCW e stabilisce, ove opportuno, se è necessario richiedere che tali membri del personale aggiornino le proprie qualifiche.
4. Uno Stato membro può ritenere che un marittimo abbia i requisiti previsti dalla presente regola quando ha prestato servizio a bordo nella qualità pertinente per un periodo di almeno dodici mesi durante i sessanta mesi che precedono l'entrata in vigore della presente direttiva e ha un livello di competenza specificato alla sezione A-III/7 del codice STCW.

5. Nonostante i summenzionati requisiti prescritti ai paragrafi da 1 a 4, uno Stato membro può ritenere che una persona opportunamente qualificata sia in grado di svolgere determinate funzioni di cui alla sezione A-III/7.

#### CAPO IV

### OPERATORI ADDETTI ALLE RADIOCOMUNICAZIONI E AI SERVIZI RADIO

#### *Nota esplicativa*

Le disposizioni obbligatorie relative alla guardia radio sono stabilite dalle norme radio e dalla convenzione SOLAS 74, nella versione modificata. Le disposizioni per la manutenzione delle apparecchiature radio figurano nella convenzione SOLAS 74, nella versione modificata, e negli orientamenti adottati dall'Organizzazione marittima internazionale.

#### *Regola IV/1*

#### **Applicazione**

1. Fatto salvo il disposto del punto 2, le disposizioni del presente capitolo si applicano ai radiooperatori su navi che operano nell'ambito del sistema globale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS), come stabilito dalla convenzione SOLAS 74, nella versione modificata.
2. I radiooperatori su navi che non sono tenute a conformarsi alle disposizioni del GMDSS contenute nel capo IV della convenzione SOLAS 74 non sono obbligati a conformarsi alle disposizioni del presente capo. Tuttavia, i radiooperatori in servizio su tali navi devono conformarsi alle norme radio. Gli Stati membri provvedono affinché siano rilasciati o riconosciuti certificati adeguati per tali radiooperatori come prescritto dalle norme radio.

#### *Regola IV/2*

#### **Requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di radiooperatori addetti ai servizi GMDSS**

1. Ogni persona responsabile o incaricata dell'espletamento di servizi radio su navi tenute a partecipare al GMDSS possiede un certificato adeguato relativo al GMDSS, rilasciato o riconosciuto dallo Stato membro ai sensi delle disposizioni delle norme radio.
2. Inoltre, ogni candidato alla certificazione di competenza, a norma della presente regola, per il servizio su navi per le quali la convenzione SOLAS 74, nella versione modificata, stabilisce che devono disporre di un'apparecchiatura radio:
  - 2.1. ha almeno diciotto anni; e
  - 2.2. ha frequentato con esito positivo i previsti corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-IV/2 del codice STCW.

#### CAPO V

### REQUISITI PARTICOLARI RELATIVI ALLA FORMAZIONE DEL PERSONALE DI TALUNI TIPI DI NAVI

#### *Regola V/1-1*

#### **Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e comuni di navi petroliere e chimichiere**

1. Ufficiali e comuni addetti a compiti specifici e demandati ad assumere responsabilità in relazione al carico e alle attrezzature per il carico su navi petroliere o chimichiere possiedono un certificato che attesta una formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere.
2. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere ha completato una formazione di base conformemente alle disposizioni della sezione A-VI/1 del codice STCW e ha completato:
  - 2.1. almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi petroliere o chimichiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-1, paragrafo 1 del codice STCW; o
  - 2.2. una formazione di base riconosciuta per la movimentazione del carico su navi petroliere o chimichiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-1, paragrafo 1 del codice STCW.
3. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sovrintenda alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni connesse al carico, possiede un certificato che attesta una formazione avanzata per la movimentazione del carico delle petroliere.

4. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per la movimentazione del carico su navi petroliere:
  - 4.1. possiede i requisiti per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere; e
  - 4.2. oltre a essere qualificato per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere:
    - 4.2.1. ha almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su petroliere, o
    - 4.2.2. ha completato almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di navi petroliere in posizione di soprannumero che comprenda almeno tre operazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW; e
  - 4.3. ha completato una formazione avanzata riconosciuta per la movimentazione del carico su navi petroliere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-1, paragrafo 2 del codice STCW.
5. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sovrintenda alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni connesse al carico, possiedono un certificato che attesta una formazione avanzata per la movimentazione del carico delle chimichiere.
6. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per la movimentazione del carico su navi chimichiere:
  - 6.1. possiede i requisiti per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere; e
  - 6.2. oltre a essere qualificato per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi petroliere e chimichiere:
    - 6.2.1. ha almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi chimichiere, o
    - 6.2.2. ha completato almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di chimichiere in posizione di soprannumero che comprenda almeno tre operazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW; e
  - 6.3. ha completato una formazione avanzata riconosciuta per la movimentazione del carico su navi chimichiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-1, paragrafo 3 del codice STCW.
7. Gli Stati membri provvedono affinché ai marittimi aventi i requisiti di cui ai paragrafi 2, 4 o 6, a seconda dei casi, sia rilasciato un certificato di addestramento o sia debitamente convalidato un certificato di competenza o un certificato di addestramento esistente.

*Regola V/1-2*

**Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e alle qualifiche di comandanti, ufficiali e comuni di navi gasiere**

1. Ufficiali e comuni addetti a compiti specifici e demandati ad assumere responsabilità in relazione al carico e alle attrezzature per il carico su navi gasiere possiedono un certificato che attesta una formazione di base per la movimentazione del carico su navi gasiere.
2. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione di base per la movimentazione del carico su navi gasiere ha completato una formazione di base conformemente alle disposizioni della sezione A-VI/1 del codice STCW e ha completato:
  - 2.1. almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi gasiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-2, paragrafo 1 del codice STCW; o
  - 2.2. una formazione di base riconosciuta per la movimentazione del carico su navi gasiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-2, paragrafo 1 del codice STCW.

3. I comandanti, i direttori di macchina, i primi ufficiali di coperta, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di carico, scarico, e sovrintenda alle operazioni di transito o maneggio del carico, pulizia delle cisterne o altre operazioni connesse al carico, possiedono un certificato che attesta una formazione avanzata per la movimentazione del carico delle navi gasiere.
4. Ogni candidato a ottenere un certificato di formazione avanzata per la movimentazione del carico su navi gasiere:
  - 4.1. possiede i requisiti per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi gasiere;  
e
  - 4.2. oltre a essere qualificato per la certificazione nella formazione di base per la movimentazione del carico su navi gasiere:
    - 4.2.1. ha almeno tre mesi di servizio di navigazione riconosciuto su navi gasiere, o
    - 4.2.2. ha completato almeno un mese di formazione riconosciuta a bordo di navi gasiere, in posizione di soprannumero, che comprenda almeno tre operazioni di carico e scarico e sia documentata in un registro di formazione riconosciuto tenendo conto degli orientamenti di cui alla sezione B-V/1 del codice STCW; e
  - 4.3. ha completato una formazione avanzata riconosciuta per la movimentazione del carico su navi gasiere e ha una competenza del livello indicato alla sezione A-V/1-2, paragrafo 2 del codice STCW.
5. Gli Stati membri provvedono affinché ai marittimi aventi i requisiti di cui ai paragrafi 2 o 4, a seconda dei casi, sia rilasciato un certificato di addestramento o sia debitamente convalidato un certificato di competenza o un certificato di addestramento esistente.

*Regola V/2*

**Requisiti minimi obbligatori relativi alla formazione e all'abilitazione di comandanti, ufficiali, comuni e altro personale di navi passeggeri**

1. La presente regola si applica ai comandanti, ufficiali, comuni e altro personale in servizio a bordo di navi passeggeri, che effettuano viaggi internazionali. Gli Stati membri determinano l'applicabilità dei requisiti di cui alla presente regola al personale che presta servizio su navi passeggeri che effettuano viaggi nazionali.
2. Prima di essere demandati a qualsiasi funzione di servizio a bordo di navi passeggeri, i marittimi hanno frequentato con esito positivo i corsi di formazione di cui ai punti da 4 a 7 infra, in funzione della qualifica, dei compiti e delle responsabilità individuali.
3. I marittimi che sono tenuti a seguire i corsi di formazione di cui ai punti 4, 6 e 7 frequentano, a intervalli non superiori a cinque anni, appositi corsi di aggiornamento o dimostrano di aver raggiunto i livelli di competenza previsti nei cinque anni precedenti.
4. I comandanti, gli ufficiali e l'altro personale designato sul ruolo di appello ad assistere i passeggeri in situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri hanno completato con esito positivo i corsi di formazione in materia di gestione della folla, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 1, del codice STCW.
5. Il personale incaricato di prestare assistenza direttamente ai passeggeri negli spazi loro riservati a bordo di navi passeggeri ha completato con esito positivo i corsi di formazione in materia di sicurezza specificati alla sezione A-V/2, paragrafo 2, del codice STCW.
6. I comandanti, i primi ufficiali di coperta, i direttori di macchina, i primi ufficiali di macchina e qualsiasi altro personale designato sul ruolo di appello, responsabile della sicurezza dei passeggeri nelle situazioni di emergenza a bordo di navi passeggeri, hanno frequentato con esito positivo i corsi di formazione riconosciuti in materia di gestione delle situazioni di crisi e del comportamento umano, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 3, del codice STCW.
7. I comandanti, i primi ufficiali di coperta, i direttori di macchina, i primi ufficiali di macchina e chiunque altro abbia diretta responsabilità delle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, di carico, scarico e stivaggio del carico o di chiusura dei portelli dello scafo a bordo di navi passeggeri ro-ro, hanno frequentato con esito positivo i corsi di formazione riconosciuti in materia di sicurezza dei passeggeri, sicurezza del carico e protezione dello scafo, come specificato alla sezione A-V/2, paragrafo 4, del codice STCW.
8. Gli Stati membri provvedono a rilasciare la documentazione comprovante la formazione conseguita a tutti coloro che risultano qualificati ai sensi della presente regola.

## CAPO VI

**FUNZIONI RELATIVE ALLE SITUAZIONI D'EMERGENZA, ALLA SICUREZZA SUL LAVORO, ALLA PROTEZIONE, ALL'ASSISTENZA MEDICA E ALLA SOPRAVVIVENZA***Regola VI/1***Requisiti minimi obbligatori relativi all'addestramento, all'istruzione e alla formazione di base in materia di sicurezza per tutta la gente di mare**

1. Alla gente di mare vengono impartiti l'addestramento, l'istruzione o la formazione di base in materia di sicurezza conformemente al disposto della sezione A-VI/1 del codice STCW e la sua competenza viene adeguata al livello ivi indicato.
2. Qualora la formazione di base non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato, a seconda del caso, un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato il corso di formazione di base.

*Regola VI/2***Requisiti minimi obbligatori per il rilascio di certificati di addestramento all'uso di mezzi di salvataggio (zattere, imbarcazioni di salvataggio e battelli di emergenza)**

1. Ogni candidato al rilascio di un certificato di addestramento all'uso di mezzi di salvataggio che non siano battelli di emergenza:
  - 1.1. ha almeno diciotto anni;
  - 1.2. ha un servizio di navigazione riconosciuto di non meno di dodici mesi oppure ha frequentato un corso di formazione riconosciuto e ha un servizio di navigazione riconosciuto di non meno di sei mesi; e
  - 1.3. ha una competenza del livello previsto alla sezione A-VI/2, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW per il rilascio dei certificati di addestramento all'uso di mezzi di salvataggio.
2. Ogni candidato al rilascio di un certificato di addestramento all'uso di battelli di emergenza:
  - 2.1. possiede un certificato di addestramento all'uso di mezzi di salvataggio che non siano battelli di emergenza;
  - 2.2. ha frequentato un corso di formazione riconosciuto; e
  - 2.3. ha una competenza del livello previsto alla sezione A-VI/2, paragrafi da 7 a 10, del codice STCW per il rilascio dei certificati di addestramento all'uso di battelli di emergenza.

*Regola VI/3***Requisiti minimi obbligatori relativi ai corsi di perfezionamento in tecniche antincendio**

1. La gente di mare addetta al controllo di operazioni antincendio ha superato un corso di perfezionamento in tecniche antincendio vertente in particolare sull'organizzazione, le tattiche e il comando in conformità delle disposizioni della sezione A-VI/3, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW e ha una competenza del livello ivi indicato.
2. Qualora un corso di perfezionamento in tecniche antincendio non sia previsto ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato un corso di perfezionamento in tecniche antincendio.

*Regola VI/4***Requisiti minimi obbligatori in materia di primo soccorso e assistenza medica**

1. La gente di mare addetta al servizio di primo soccorso a bordo di navi ha una competenza in materia di pronto soccorso medico del livello indicato alla sezione A-VI/4, paragrafi 1, 2 e 3, del codice STCW.
2. La gente di mare addetta a prestare assistenza medica a bordo di navi ha una competenza in materia di assistenza medica del livello indicato alla sezione A-VI/4, paragrafi 4, 5 e 6, del codice STCW.
3. Qualora l'addestramento in materia di primo soccorso o di assistenza medica non sia previsto ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato un corso di addestramento in materia di primo soccorso o di assistenza medica.

*Regola VI/5***Requisiti minimi obbligatori per il rilascio di certificati di addestramento per ufficiali di sicurezza della nave**

1. Ogni candidato al rilascio di un certificato di addestramento come ufficiale di sicurezza della nave:
  - 1.1. ha prestato un servizio di navigazione riconosciuto non inferiore a dodici mesi o un servizio di navigazione adeguato e ha conoscenza del funzionamento della nave; e
  - 1.2. ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/5, paragrafi da 1 a 4, del codice STCW per il rilascio di certificati di addestramento di ufficiale di sicurezza della nave.
2. Gli Stati membri provvedono a rilasciare un certificato di addestramento a tutti coloro che risultano qualificati ai sensi della presente regola.

*Regola VI/6***Requisiti minimi obbligatori relativi all'istruzione e alla formazione in materia di protezione per tutti gli appartenenti alle genti di mare**

1. Alla gente di mare sono impartiti l'addestramento in materia di protezione, l'istruzione o la formazione di sensibilizzazione alla protezione, conformemente alla sezione A-VI/6, paragrafo da 1 a 4, del codice STCW e la loro competenza è adeguata al livello ivi indicato.
2. Qualora la sensibilizzazione alla protezione non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato un corso di sensibilizzazione alla protezione.
3. Ogni Stato membro raffronta la formazione o istruzione relativa alla protezione prevista per la gente di mare che possiede o può documentare abilitazioni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, con quanto indicato alla sezione A-VI/6, paragrafo 4 del codice STCW e stabilisce se è necessario richiedere che detta gente di mare aggiorni le proprie qualifiche.

**Gente di mare incaricata di compiti di protezione**

4. La gente di mare incaricata di compiti di protezione ha una competenza del livello indicato alla sezione A-VI/6, paragrafi da 6 a 8, del codice STCW.
5. Qualora una formazione in compiti di protezione non sia prevista ai fini del rilascio di un certificato, è rilasciato un certificato di addestramento attestante che il titolare ha frequentato un corso di formazione in compiti di protezione.
6. Ogni Stato membro raffronta i livelli di formazione relativa alla protezione previsti per la gente di mare che svolge compiti di protezione e che possiede o può documentare abilitazioni prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, con quelli specificati alla sezione A-VI/6, paragrafo 8 del codice STCW e stabilisce se è necessario richiedere che detta gente di mare aggiorni le proprie qualifiche.

## CAPO VII

**CERTIFICATI ALTERNATIVI***Regola VII/1***Rilascio di certificati alternativi**

1. In deroga ai requisiti per le abilitazioni di cui ai capi II e III dell'allegato, gli Stati membri hanno facoltà di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati diversi da quelli menzionati dalle regole dei capi suddetti, a condizione che:
  - 1.1. le relative funzioni e livelli di responsabilità attestati dal certificato o dalla convalida dello stesso siano selezionati tra quelli indicati alle sezioni A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 e A-IV/2, del codice STCW e identici a quelli ivi indicati;
  - 1.2. i candidati abbiano frequentato con esito positivo i corsi di istruzione e di formazione riconosciuti e abbiano le competenze dei livelli prescritti dalle pertinenti sezioni del codice STCW, conformemente al disposto della sezione A-VII/1 di detto codice, per le funzioni e i gradi di responsabilità che devono essere attestati da tali certificati e convalide;

- 1.3. i candidati abbiano prestato un servizio di navigazione riconosciuto adeguato all'esecuzione delle funzioni e ai gradi di responsabilità indicati nel certificato. La durata minima di tale servizio di navigazione deve essere equivalente alla durata del servizio di navigazione prescritto ai capi II e III dell'allegato. In ogni caso, la durata minima del servizio di navigazione non può essere inferiore a quella prescritta dalla sezione A-VII/2 del codice STCW;
  - 1.4. i candidati all'abilitazione che dovranno svolgere funzioni di navigazione a livello operativo abbiano i requisiti applicabili di cui alle regole del capo IV, ove prescritti per l'espletamento dei servizi radio definiti in conformità delle norme radio;
  - 1.5. i certificati siano rilasciati in conformità del disposto dell'articolo 5 della presente direttiva e delle disposizioni del capo VII del codice STCW.
2. Nessun certificato ai sensi del presente capo può essere rilasciato prima che uno Stato membro abbia comunicato alla Commissione le informazioni prescritte dalla convenzione STCW.

*Regola VII/2*

**Certificazione della gente di mare**

Ogni marittimo addetto a una o più funzioni tra quelle indicate alle tabelle A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 o A-II/5 del capo II o alle tabelle A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 o A-III/5 del capo III o A-IV/2 del capo IV del codice STCW possiede un certificato di competenza o un certificato di addestramento, a seconda del caso.

*Regola VII/3*

**Principi che disciplinano il rilascio di certificati alternativi**

1. Se uno Stato membro decide di rilasciare o autorizzare il rilascio di certificati alternativi, provvede affinché siano rispettati i seguenti principi:
  - 1.1. nessun sistema alternativo di abilitazione può essere posto in vigore se non offre garanzie di sicurezza in mare e di prevenzione dell'inquinamento di livello almeno equivalente a quello risultante dalle disposizioni dei precedenti capi; e
  - 1.2. qualsiasi sistema alternativo di abilitazione ai sensi del presente capo deve prevedere la possibilità di sostituire i certificati rilasciati ai sensi dello stesso con quelli rilasciati ai sensi dei precedenti capi.
2. Il principio della sostituibilità dei certificati di cui al paragrafo 1 garantisce che:
  - 2.1. gli appartenenti alla gente di mare abilitati ai sensi del sistema di cui ai capi II e/o III e quelli abilitati ai sensi del capo VII siano in grado di prestare indifferentemente servizio su navi tradizionali od organizzate secondo altre forme; e
  - 2.2. la formazione della gente di mare non sia finalizzata a sistemi di organizzazione di bordo specifici in maniera tale da renderla inidonea a svolgere altrove la sua professione.
3. Il rilascio di qualunque certificato ai sensi delle disposizioni del presente capo è fondato sui seguenti principi:
  - 3.1. il rilascio di certificati alternativi non deve essere finalizzato a:
    - 3.1.1. ridurre il numero dei membri dell'equipaggio a bordo;
    - 3.1.2. abbassare il livello di professionalità o le qualifiche della gente di mare; o
    - 3.1.3. consentire l'assegnazione di compiti misti di ufficiale di guardia di macchina e di coperta al titolare di un solo certificato nell'arco di un solo turno di guardia; e
  - 3.2. alla persona in comando spetta il titolo di comandante; la posizione giuridica e l'autorità del comandante e di chiunque altro non possono essere pregiudicate dall'attuazione di sistemi di abilitazione alternativi.
4. I principi di cui ai punti 1 e 2 garantiscono il mantenimento delle competenze degli ufficiali sia di coperta che di macchina.»

*ALLEGATO II*

All'allegato II, il punto 3 è sostituito dal seguente:

- «3. La Commissione, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima e con l'eventuale partecipazione degli Stati membri interessati, ha accertato, procedendo alla valutazione della parte in questione, che può comprendere l'ispezione di strutture e la verifica delle procedure, che sono pienamente soddisfatti i requisiti della convenzione STCW relativi ai livelli di competenza, di formazione e di abilitazione, nonché ai livelli di qualità.»
-

## ALLEGATO III

## «ALLEGATO V

**INFORMAZIONI DA TRASMETTERE ALLA COMMISSIONE A FINI STATISTICI**

1. Quando è fatto riferimento al presente allegato, sono trasmesse le seguenti informazioni specificate alla sezione A-I/2, paragrafo 9 del codice STCW per tutti i certificati di competenza o convalide che attestano il loro rilascio, tutte le convalide che attestano il riconoscimento di certificati di competenza rilasciati da altri paesi e, ove segnalato con <sup>(\*)</sup>, tale trasmissione avviene in forma anonima, come richiesto dall'articolo 25 bis, paragrafo 3:

Certificati di competenza (Cdc)/Convalide che ne attestano il rilascio (Car):

- codice unico del marittimo, se disponibile <sup>(\*)</sup>;
- nome del marittimo <sup>(\*)</sup>;
- data di nascita del marittimo;
- nazionalità del marittimo;
- sesso del marittimo;
- numero del Cdc convalidato <sup>(\*)</sup>;
- numero della Car <sup>(\*)</sup>;
- mansione(i);
- data di rilascio o data più recente di rinnovo del documento;
- data di scadenza;
- stato del certificato;
- limitazioni.

Convalide che attestano il riconoscimento di certificati di competenza rilasciati da altri paesi (Car):

- codice unico del marittimo, se disponibile <sup>(\*)</sup>;
- nome del marittimo <sup>(\*)</sup>;
- data di nascita del marittimo;
- nazionalità del marittimo;
- sesso del marittimo;
- Stato che rilascia il Cdc originale;
- numero del Cdc originale <sup>(\*)</sup>;
- numero della Car <sup>(\*)</sup>;
- mansione(i);
- data di rilascio o data più recente di rinnovo del documento;
- data di scadenza;

- stato della convalida;
  - limitazioni.
2. Gli Stati membri possono fornire, su base volontaria, informazioni sui certificati di addestramento (Cda) rilasciati a marinai conformemente ai capi II, III e VII dell'allegato della convenzione STCW, quali:
- codice unico del marittimo, se disponibile <sup>(\*)</sup>;
  - nome del marittimo <sup>(\*)</sup>;
  - data di nascita del marittimo;
  - nazionalità del marittimo;
  - sesso del marittimo;
  - numero del Cda <sup>(\*)</sup>;
  - mansione(i);
  - data di rilascio o data più recente di rinnovo del documento;
  - data di scadenza;
  - stato del Cda.»
-









## PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2012 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 310 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	840 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, una edizione alla settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

### Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_it.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.**

**Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>**

