

Mercoledì 26 febbraio 2014

P7_TA(2014)0147

Spazio ferroviario europeo unico *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)0029 — C7-0025/2013 — 2013/0029(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(2017/C 285/52)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0029),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0025/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visti i pareri motivati presentati, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, dal Senato francese, dal Parlamento lituano, dalla Camera dei deputati lussemburghese, dalla Prima camera dei Paesi Bassi, dalla Seconda camera dei Paesi Bassi e dal Parlamento svedese, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo, dell'11 luglio 2013 ⁽¹⁾,
 - visto il parere del Comitato delle regioni dell'8 ottobre 2013 ⁽²⁾,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e della commissione per lo sviluppo regionale (A7-0037/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

P7_TC1-COD(2013)0029

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 26 febbraio 2014 in vista dell'adozione della direttiva 2014/.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

Mercoledì 26 febbraio 2014

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 ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ultimo decennio, la **rete autostradale europea è cresciuta del 27 % mentre la rete ferroviaria utilizzata si è ridotta del 2 %**. Inoltre la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6 % di quota modale nell'Unione europea e in termini di offerta e qualità i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze. [Em. 1]
- (1 bis) **L'insufficienza della quota modale della ferrovia in Europa è dovuta, in particolare, alla presenza di una concorrenza sleale da parte delle altre modalità di trasporto, alla mancanza di volontà politica di sviluppare il trasporto ferroviario e agli scarsi investimenti nelle reti ferroviarie**. [Em. 2]
- (2) I mercati dell'UE dei servizi di trasporto merci e di trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia sono aperti alla concorrenza, rispettivamente, dal 2007 e dal 2010 in virtù delle direttive 2004/51/CE ⁽⁴⁾ e 2007/58/CE ⁽⁵⁾ e alcuni Stati membri hanno aperto alla concorrenza anche i servizi di trasporto nazionale di passeggeri, introducendo diritti di libero accesso o indicando procedure di gara per i contratti di servizio pubblico ovvero combinando le due soluzioni.
- (2 bis) **È necessario valutare gli effetti dell'attuazione delle disposizioni della presente direttiva in termini di controllo della qualità dei servizi erogati sulla base di elementi di fatto, dei livelli delle offerte e dell'utilizzo, nonché dei costi e delle tariffe praticate**. [Em. 3]
- (2 ter) **Lo sviluppo di uno spazio ferroviario europeo unico dipende enormemente dall'applicazione effettiva, integrale ed entro i termini previsti, in tutti gli Stati membri, della legislazione adottata. In considerazione delle carenze riscontrate in questo senso, è opportuno che gli Stati membri vigilino scrupolosamente sull'applicazione della legislazione dell'Unione**. [Em. 4]
- (2 quater) **Diversi studi e questionari dimostrano che negli Stati membri che hanno aperto i propri mercati del trasporto nazionale di passeggeri, come la Svezia e il Regno Unito, il mercato ferroviario è cresciuto, così come è aumentato il livello di soddisfazione dei passeggeri e del personale**. [Em. 5]
- (3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾, crea tale spazio con regole comuni sulla governance delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, sul finanziamento dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni per il suo utilizzo, sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari e sulla vigilanza regolamentare sul mercato ferroviario. Essendo ormai presenti tutti questi elementi, è ora possibile completare l'apertura del mercato ferroviario dell'Unione e riformare la governance dei gestori dell'infrastruttura con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura **al fine di migliorare la qualità dei servizi ferroviari in tutta l'Unione tutelando nel contempo le norme sociali e le condizioni di occupazione**. [Em. 6]

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014.

⁽⁴⁾ Direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164).

⁽⁵⁾ Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44).

⁽⁶⁾ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

Mercoledì 26 febbraio 2014

- (3 bis) *Il completamento dell'apertura del mercato ferroviario dell'Unione dovrebbe essere considerato essenziale, così da consentire al trasporto ferroviario di diventare un'alternativa credibile ad altri modi di trasporto in termini di prezzo e qualità. [Em. 7]*
- (4) La direttiva 2012/34/UE prevede che la Commissione proponga, se del caso, misure legislative relative all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri e allo sviluppo di condizioni adatte ad assicurare un accesso ~~non discriminatorio~~ all'infrastruttura, **compresa quella di vendita di proprietà degli operatori storici, che sia il più possibile efficiente sotto il profilo dei costi e non discriminatorio**, sulla base dei requisiti esistenti riguardo alla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto. [Em. 8]
- (4 bis) *L'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri avrà un impatto positivo sul funzionamento del mercato ferroviario europeo, conducendo a una maggiore flessibilità e a più ampie possibilità per le società e per i passeggeri. Anche il personale del settore ferroviario beneficerà di tale apertura, grazie all'aumento delle opportunità di prestazione dei propri servizi a nuovi operatori del mercato. I lavoratori con esperienza possono fornire un valore aggiunto ai nuovi operatori, il che condurrà a migliori condizioni lavorative. [Em. 9]*
- (4 ter) *Gli Stati membri sono responsabili dell'organizzazione dei propri mercati del lavoro per il personale ferroviario. È opportuno, tuttavia, che si assicurino che il modo in cui il mercato del lavoro è organizzato non danneggi la qualità del servizio. Il diritto europeo prevede già un quadro chiaro per la tutela dei lavoratori del settore ferroviario. [Em. 10]*
- (5) ~~È necessario~~ **opportuno** assicurare un miglior coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie attraverso l'istituzione di un comitato di coordinamento, allo scopo di ottenere una gestione ed un utilizzo dell'infrastruttura efficienti. **Inoltre, al fine di garantire il regolare svolgimento delle operazioni nella gestione quotidiana della rete, inclusa la gestione del traffico sulla rete durante la stagione invernale, il gestore dell'infrastruttura a livello di controllo del traffico dovrebbe coordinarsi con le imprese ferroviarie, senza compromettere la sua indipendenza e responsabilità nella gestione della rete e rispettando le norme in vigore. [Em. 117]**
- (6) È necessario inoltre che gli Stati membri assicurino che tutte le funzioni necessarie all'esercizio, alla manutenzione e allo sviluppo sostenibili dell'infrastruttura ferroviaria siano gestite in maniera coerente dal gestore dell'infrastruttura stesso.
- (6 bis) *Per assicurare una concorrenza sufficiente e leale all'interno dello spazio ferroviario europeo, è necessario non solo garantire un accesso non discriminatorio all'infrastruttura ma anche integrare le reti ferroviarie nazionali e rafforzare gli organismi di regolamentazione. È opportuno che tale rafforzamento sia attuato sotto forma di ampliamento delle competenze degli organismi di regolamentazione competenti e di sviluppo di una rete di organismi di regolamentazione che sarà in futuro uno degli attori chiave nella regolamentazione del mercato del trasporto ferroviario nell'Unione. [Em. 12]*
- (6 ter) *Il gestore dell'infrastruttura, nell'esercizio di tutte le pertinenti funzioni previste dalla presente direttiva, dovrebbe essere tenuto a utilizzare le proprie competenze per migliorare costantemente l'efficienza della gestione delle infrastrutture ferroviarie al fine di fornire ai propri utenti servizi di alta qualità. [Em. 13]*
- (7) *Fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di pianificazione e finanziamento dell'infrastruttura, è opportuno che le questioni transfrontaliere, come quella dei diritti di accesso alle linee ferroviarie, siano affrontate in modo efficiente tra i gestori dell'infrastruttura dei diversi Stati membri attraverso l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura. [Em. 14]*
- (8) Al fine di garantire la parità delle condizioni di accesso all'infrastruttura è necessario **che** le strutture integrate **siano configurate in modo tale da non generare conflitti d'interesse** tra la gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto. Eliminare gli eventuali incentivi a operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti è l'unico modo per garantire la parità di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Si tratta di un requisito necessario per il successo dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, che permetterebbe altresì di eliminare le possibilità di sussidi incrociati presenti in tali strutture integrate, che portano anch'esse a distorsioni del mercato **nonché le disposizioni relative alle remunerazioni del personale e altri benefici che potrebbero risultare in trattamento preferenziale rispetto ai concorrenti. [Em. 15]**

Mercoledì 26 febbraio 2014

- (9) I vigenti requisiti relativi all'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura dalle imprese di trasporto ferroviario, stabiliti nella direttiva 2012/34/UE, riguardano solo le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, vale a dire le decisioni relative all'assegnazione della traccia ferroviaria e quelle relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura. È tuttavia necessario che tutte le funzioni siano esercitate in modo indipendente, in quanto anche altre funzioni possono essere utilizzate per operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti, in particolare le decisioni **sull'accesso ai servizi di biglietteria, alle stazioni e ai depositi**, sugli investimenti o sulla manutenzione, che possono essere prese in modo da favorire le parti della rete utilizzate principalmente dagli operatori di trasporto inseriti nell'impresa integrata. Le decisioni relative alla programmazione dei lavori di manutenzione possono influenzare la disponibilità delle tracce ferroviarie per i concorrenti. [Em. 16]
- (9 bis) ***Nonostante l'applicazione delle misure di salvaguardia di cui alla direttiva 2013/34/UE a tutela dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, le imprese a integrazione verticale potrebbero utilizzare la propria struttura per offrire un vantaggio concorrenziale indebito agli operatori ferroviari di loro proprietà.*** [Em. 17]
- (10) I vigenti requisiti della direttiva 2012/34/UE riguardano solo l'indipendenza giuridica, organizzativa e decisionale. Ciò non esclude del tutto la possibilità di mantenere un'impresa integrata a condizione che siano garantiti questi tre livelli di indipendenza. Per quanto riguarda l'indipendenza decisionale, occorre garantire che adeguate misure di salvaguardia escludano il controllo dell'impresa integrata sul processo decisionale del gestore dell'infrastruttura. Tuttavia, anche la piena applicazione di tali salvaguardie non esclude completamente tutte le possibilità di comportamenti discriminatori nei confronti dei concorrenti che si presentano nell'ambito di un'impresa a integrazione verticale. In particolare, nelle strutture integrate esiste sempre la possibilità di sussidi incrociati o è comunque molto difficile per gli organismi di regolamentazione controllare e applicare le salvaguardie stabilite per impedire tale fenomeno. La misura più efficace per risolvere tali problemi è la separazione istituzionale fra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.
- (11) ~~È necessario che gli Stati membri facciano in modo che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non abbiano diritto di esercitare il controllo su un gestore dell'infrastruttura e, contemporaneamente, di esercitare il controllo o un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria. Per converso, il controllo su un'impresa ferroviaria dovrebbe precludere la possibilità di esercitare il controllo o un qualsiasi diritto su un gestore dell'infrastruttura.~~ ***La presente direttiva mira a stabilire una concorrenza libera ed equa tra tutte le imprese ferroviarie e quindi a precludere la possibilità di mantenere un modello a integrazione verticale quale definito all'articolo 3.*** [Em. 18]
- (12) Laddove è ancora possibile che il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, gli Stati membri dovrebbero perlomeno introdurre rigorose misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza effettiva del gestore dell'infrastruttura nel suo complesso rispetto all'impresa integrata. Tali salvaguardie dovrebbero riguardare non solo l'organizzazione societaria del gestore dell'infrastruttura rispetto all'impresa integrata, ma anche la struttura gestionale del gestore dell'infrastruttura e, per quanto possibile all'interno di una struttura integrata, dovrebbero impedire i trasferimenti finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche dell'impresa integrata. Tali salvaguardie non solo corrispondono a quanto è necessario per soddisfare gli attuali requisiti di indipendenza decisionale per quanto riguarda le funzioni essenziali a norma della direttiva 2012/34/UE, sotto il profilo dell'indipendenza gestionale del gestore dell'infrastruttura, ma si spingono oltre aggiungendo clausole dirette a precludere la possibilità che le entrate del gestore dell'infrastruttura siano usate per finanziare altre entità inserite nell'impresa a integrazione verticale. È opportuno che siffatta clausola si applichi a prescindere dall'applicazione della normativa fiscale degli Stati membri e fatte salve le norme dell'UE sugli aiuti di Stato.
- (12 bis) ***È opportuno che nel processo di apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri su rotaia si consideri seriamente la questione del miglioramento della sicurezza ferroviaria, in particolare in relazione alla riforma delle attuali strutture integrate, onde evitare di creare nuovi ostacoli amministrativi che possano compromettere il mantenimento e il miglioramento della sicurezza.*** [Em. 19]
- (12 ter) ***La possibilità che il gestore dell'infrastruttura paghi dividendi al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale non dovrebbe impedire che il gestore dell'infrastruttura costituisca riserve per migliorare la sua situazione finanziaria e conseguire l'equilibrio della contabilità su un arco di tempo ragionevole, come stabilito dalla presente direttiva. Tutti i dividendi pagati dal gestore dell'infrastruttura dovrebbero essere destinati a investimenti finalizzati al rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria in uso.*** [Em. 107]

Mercoledì 26 febbraio 2014

- (12 quater) *La società holding di un'impresa a integrazione verticale può partecipare alle decisioni strategiche necessarie per il buon funzionamento del sistema ferroviario nel suo complesso, nell'interesse di tutte parti operanti sul mercato ferroviario, ferme restando le decisioni relative alle funzioni del gestore dell'infrastruttura.* [Em. 108]
- (12 quinquies) *Fra i rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale in seno al consiglio di vigilanza dovrebbero inoltre poter figurare persone nominate dai proprietari finali ma non alle loro dipendenze, a condizione che non abbiano responsabilità o interessi in un'altra entità inserita nell'impresa a integrazione verticale.* [Em. 109]
- (12 sexies) *Le disposizioni intese a garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale dovrebbero lasciare impregiudicati i criteri Eurostat su disavanzo e debito pubblico, poiché la società holding, anche tenendo conto delle misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, può in ogni caso continuare a mantenere la proprietà dell'infrastruttura, oltre a un numero sufficiente di funzioni, per non essere considerata un'entità puramente artificiale avente come unico scopo la riduzione del debito pubblico ai sensi dei suddetti criteri.* [Em. 110]
- (13) Nonostante l'applicazione delle misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza, è possibile che le imprese a integrazione verticale abusino comunque della loro struttura per offrire un vantaggio concorrenziale indebito agli operatori ferroviari di loro proprietà. Fatto salvo l'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, è pertanto opportuno che la Commissione verifichi, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, l'effettiva applicazione di tali salvaguardie e l'avvenuta eliminazione di tutte le rimanenti distorsioni della concorrenza. Occorre che tutti gli Stati membri, qualora la Commissione non sia in grado di confermare che ciò sia avvenuto, abbiano la facoltà di limitare o revocare i diritti di accesso degli operatori integrati in questione.
- (13 bis) *Tenendo conto dell'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni e densità e della varietà delle strutture organizzative delle autorità nazionali e locali o regionali e delle rispettive esperienze nel processo di apertura del mercato, ogni Stato membro dovrebbe godere di sufficiente flessibilità per organizzare la propria rete in modo da ottenere un mix ottimale di servizi ad accesso aperto e di servizi prestati in esecuzione di contratti di servizio pubblico, al fine di garantire un'elevata qualità di servizi prontamente accessibili a tutti i passeggeri. Una volta selezionati i contratti di servizio pubblico da mettere a gara, ogni Stato membro dovrebbe definire caso per caso i meccanismi di salvaguardia da introdurre per ciascun servizio nel caso in cui la procedura di gara non vada a buon fine. Tali meccanismi non dovrebbero in alcun modo prevedere oneri aggiuntivi per le imprese ferroviarie che gestiranno i servizi in questione.* [Em. 20]
- (14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico *o la qualità del servizio che offrono*, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione. [Em. 21]
- (15) *Di propria iniziativa o* su richiesta delle parti interessate, gli organismi di regolamentazione dovrebbero valutare, *in base a un'analisi economica oggettiva*, il potenziale impatto economico, sui vigenti contratti di servizio pubblico, dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri prestati in regime di libero accesso. [Em. 22]
- (16) È necessario che la valutazione tenga conto della necessità di fornire a tutti gli operatori del mercato una certezza del diritto sufficiente a permetter loro di sviluppare la propria attività. È importante che tale procedura sia la più semplice, efficiente e trasparente possibile e che sia coerente con la procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura.
- (17) È necessario che la valutazione relativa all'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico tenga conto di criteri prestabiliti. Tali criteri e gli aspetti della procedura da seguire possono variare nel tempo, in particolare alla luce dell'esperienza maturata dagli organismi di regolamentazione, dalle autorità competenti e dalle imprese ferroviarie, e possono tener conto delle caratteristiche specifiche dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri.
- (18) Nel valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, è necessario che gli organismi di regolamentazione prendano in considerazione l'impatto economico *e sociale* del servizio previsto sui vigenti contratti di servizio pubblico, tenendo conto delle ripercussioni sulla redditività dei servizi contemplati da tali contratti di servizio pubblico e delle conseguenze ~~in termini di~~ *per il rafforzamento della politica di coesione nell'ambito interessato e dei* costi netti per la competente

Mercoledì 26 febbraio 2014

autorità pubblica che ha aggiudicato i contratti in questione. Per effettuare tale valutazione è necessario esaminare fattori come la domanda di passeggeri, il prezzo dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate, nonché gli orari e la frequenza del nuovo servizio proposto. [Em. 23]

(18 bis) *Per stabilire se la qualità del servizio fornito nel quadro di un contratto di servizio pubblico risenta di un servizio ad accesso libero sulla stessa rete, gli organismi di regolamentazione dovrebbero considerare, in particolare, gli effetti di rete, il rispetto delle coincidenze e la puntualità dei servizi erogati nell'ambito del contratto di servizio pubblico.* [Em. 24]

(19) Allo scopo di rendere i servizi ferroviari più interessanti per i passeggeri, è opportuno che gli Stati membri ~~siano in grado di imporre~~ **impongano** alle imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un sistema comune d'informazione e a un servizio integrato di emissione dei biglietti per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni. ~~In caso di adozione di~~ Un sistema di questo tipo, ~~è necessario~~ **dovrebbe** assicurare ~~che esso non dia~~ **di non generare** distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie. [Em. 25]

(19 bis) *È importante che le imprese ferroviarie si impegnino nello sviluppo di sistemi integrati di emissione dei biglietti, in particolare per quanto riguarda i trasporti locali e regionali, al fine di aumentare l'attrattività del trasporto ferroviario per i passeggeri. Sistemi di questo tipo non dovrebbero generare distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie.* [Em. 26]

(19 ter) *Poiché il nuovo pacchetto ferroviario punta a rafforzare i diritti dei passeggeri e la libertà di circolazione è uno dei pilastri fondamentali dell'Unione, è opportuno approfondire maggiori sforzi per tutelare questo diritto anche per i disabili e le persone a mobilità ridotta. Diventa quindi prioritario migliorare l'accessibilità dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture. Per raggiungere questo obiettivo, è opportuno incoraggiare i contatti transfrontalieri, il che vale anche per l'assistenza a questa categoria specifica di passeggeri, che andrebbe armonizzata nell'ambito di un sistema più ampio. A questo proposito è opportuno lanciare una consultazione cui partecipino le parti sociali, i cittadini e le organizzazioni per la tutela dei diritti dei disabili.* [Em. 27]

(19 quater) *Alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete di organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57 della direttiva 2012/34/UE, la Commissione dovrebbe elaborare entro il 31 dicembre 2016 una proposta legislativa per rafforzare suddetta rete, formalizzandone le procedure e attribuendole personalità giuridica. Tale organismo dovrebbe avere funzioni di vigilanza e arbitraggio per trattare problemi di natura transfrontaliera e internazionale e conoscere ricorsi avverso le decisioni prese da organismi nazionali di regolamentazione.* [Em. 28]

(19 quinquies) *Ai fini del completamento dello spazio ferroviario europeo unico e in considerazione della concorrenza nel settore ferroviario, la Commissione si impegna a sostenere e incoraggiare attivamente il dialogo sociale a livello dell'Unione per garantire che i lavoratori del settore ferroviario siano protetti nel lungo termine dagli effetti indesiderati dell'apertura del mercato, come il dumping sociale.* [Em. 29]

(19 sexies) *I passeggeri dovrebbero avere accesso a sistemi funzionanti di emissione di biglietti cumulativi e integrati. Tali sistemi potrebbero anche fare delle ferrovie un mezzo di trasporto più interessante per gli utenti. I sistemi di emissione di biglietti cumulativi messi a punto dal settore negli Stati membri dovrebbero essere interoperabili tra loro ai fini della creazione di un sistema a livello di Unione in cui rientrino tutti gli operatori del trasporto ferroviario di passeggeri.* [Em. 30]

(19 septies) *Alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete degli organismi di regolamentazione istituita a norma dell'articolo 57 della direttiva 2012/34/UE, la Commissione dovrebbe elaborare una proposta legislativa per sostituire la rete con un organismo di regolamentazione europeo, formalizzandone le procedure e attribuendogli personalità giuridica, entro il 31 dicembre 2019, in tempo utile per l'apertura dei servizi di trasporto nazionale passeggeri su rotaia. Tale organismo dovrebbe avere funzioni di vigilanza e arbitraggio per trattare problemi di natura transfrontaliera e internazionale e per conoscere ricorsi avverso le decisioni prese da organismi nazionali di regolamentazione.* [Em. 31]

(19 octies) *Per evitare il dumping sociale, un'impresa ferroviaria dovrebbe poter erogare servizi di trasporto ferroviario solo se rispetta i contratti collettivi o le leggi nazionali che stabiliscono norme nello Stato membro in cui intende operare. Dovrebbe pertanto essere prevista parità di retribuzione nello stesso luogo. L'organismo di regolamentazione competente dovrebbe verificare il rispetto di tale requisito.* [Em. 32]

Mercoledì 26 febbraio 2014

- (19 nonies) *L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe approvare le disposizioni relative al trasferimento del personale o chiederne la modifica. Ciò può contemplare l'applicazione di un periodo di riflessione per il personale che deve essere trasferito. Nel prendere la decisione, l'organismo di regolamentazione dovrebbe mirare a evitare il trasferimento di informazioni sensibili dal gestore dell'infrastruttura a un altro soggetto nell'ambito dell'impresa integrata.* [Em. 33]
- (19 decies) *L'apertura del mercato non dovrebbe determinare conseguenze negative per le condizioni lavorative e sociali dei lavoratori del settore ferroviario. È opportuno rispettare le clausole sociali al fine di evitare il dumping sociale e la concorrenza sleale da parte di nuovi operatori che non rispettano gli standard sociali minimi nel settore ferroviario.* [Em. 34]
- (19 undecies) *Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero creare nell'ambito della loro cultura della sicurezza una «cultura corretta» («just culture») affinché il personale sia incoraggiato attivamente a riferire incidenti, inconvenienti e «quasi incidenti» correlati alla sicurezza senza essere soggetto a punizione o discriminazione. Una cultura corretta consente al settore ferroviario di trarre insegnamenti da incidenti, inconvenienti e «quasi incidenti» e in tal modo di migliorare la sicurezza ferroviaria per i lavoratori e i passeggeri.* [Em. 35]
- (19 duodecies) *La Commissione dovrebbe garantire la piena e corretta applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2005/47/CE del Consiglio ⁽¹⁾.* [Em. 36]
- (19 terdecies) *Alla luce dello sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico e dell'ulteriore apertura del mercato del trasporto ferroviario, gli Stati membri dovrebbero avvalersi dei contratti collettivi al fine di evitare il dumping sociale e la concorrenza sleale.* [Em. 37]
- (19 quaterdecies) *La Commissione dovrebbe valutare l'impatto della presente direttiva sullo sviluppo del mercato del lavoro per il personale ferroviario di bordo e, se del caso, proporre nuove misure legislative sulla certificazione di tale personale.* [Em. 38]
- (19 quindecies) *Il personale di bordo costituisce una categoria professionale del settore ferroviario con mansioni inerenti alla sicurezza. Tradizionalmente svolge compiti operativi legati alla sicurezza nell'ambito del sistema ferroviario, oltre ad avere responsabilità per quanto riguarda il comfort e la sicurezza dei passeggeri a bordo dei treni. Una certificazione simile a quella rilasciata ai macchinisti è utile per garantire un livello elevato di qualifiche e competenze, per riconoscere l'importanza di questa categoria professionale per la sicurezza dei servizi ferroviari nonché per agevolare la mobilità dei lavoratori.* [Em. 39]
- (19 sexdecies) *L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe approvare o richiedere modifiche delle disposizioni relative al trasferimento del personale. Ciò può comprendere l'applicazione di un periodo di riflessione per il personale che deve essere trasferito. Nel prendere la decisione, l'organismo di regolamentazione dovrebbe mirare a evitare il trasferimento di informazioni sensibili dal gestore dell'infrastruttura a un'altra entità nell'ambito dell'impresa integrata.* [Em. 40]
- (20) *Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi ⁽²⁾, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi debitamente motivati, la notifica delle misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra le componenti della direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,*
- (20 bis) *I gestori dell'infrastruttura dovrebbero collaborare nei casi riguardanti incidenti o inconvenienti con ripercussioni sul traffico transfrontaliero al fine di condividere qualsiasi informazione pertinente e quindi evitare il propagarsi di effetti negativi;* [Em. 41]
- (20 ter) *L'organismo di regolamentazione dovrebbe avere la competenza di controllare i lavori di manutenzione dell'infrastruttura per assicurarsi che non siano intrapresi con modalità tali da provocare discriminazioni tra imprese ferroviarie.* [Em. 42]
- (20 quater) *Il gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale dovrebbe poter offrire al proprio personale determinati servizi sociali in strutture utilizzate da altre entità dell'impresa a integrazione verticale.* [Em. 43]

⁽¹⁾ Direttiva 2005/47/CE del Consiglio del 18 luglio 2005 concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario (GU L 195 del 27.7.2005, pag. 15).

⁽²⁾ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

Mercoledì 26 febbraio 2014

- (20 quinquies) *Al gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale dovrebbe essere consentito di collaborare con altre entità di tale impresa per lo sviluppo di sistemi informatici, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione. [Em. 44]*
- (20 sexies) *Le condizioni per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni in tutta l'Unione, come previsto all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, andrebbero ritenute adempiute una volta istituito il sistema comune di informazioni di viaggio e di emissione biglietti entro il 12 dicembre 2019, in linea con le disposizioni della presente direttiva. [Em. 45]*
- (20 septies) *L'organismo di regolamentazione può elaborare linee guida concernenti il rafforzamento dell'indipendenza del personale e della dirigenza del gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale per quanto riguarda l'assegnazione delle tracce ferroviarie e l'imposizione di canoni. [Em. 118]*
- (20 octies) *Ai sensi della presente direttiva, gli Stati membri sono liberi in qualsiasi momento di scegliere tra diversi tipi di strutture per i gestori dell'infrastruttura che coesistono all'interno dello spazio ferroviario europeo unico, vale a dire le imprese separate e a integrazione verticale, anche se hanno già introdotto un tipo separato di struttura. La presente direttiva stabilisce diverse regole e principi che disciplinano l'organizzazione interna di tali strutture. [Em. 47]*
- (20 nonies) *Ai fini della presente direttiva, le nozioni di consiglio di vigilanza, consiglio di amministrazione, consiglio di gestione o organismi che rappresentano legalmente l'impresa dovrebbero essere applicate alle strutture aziendali esistenti negli Stati membri, evitando la creazione di organi supplementari. [Em. 119]*

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2012/34/UE è così modificata:

-1. all'articolo 1 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«2 bis. La presente direttiva è volta a trasformare il trasporto ferroviario in una modalità di trasporto di maggiore attrattiva per i cittadini europei. La direttiva contribuisce alla creazione di sistemi funzionali di informazione e di biglietteria integrata. I sistemi di emissione di biglietti cumulativi messi a punto dal settore ferroviario negli Stati membri dovrebbero essere interoperabili tra loro ai fini della creazione di un sistema su scala unionale che comprenda tutti gli operatori del trasporto ferroviario di passeggeri. [Em. 49]

2 ter. L'obiettivo della direttiva, che consiste nel portare a completamento lo spazio ferroviario europeo unico, sarà conseguito sulla base del dialogo sociale a livello dell'Unione al fine di garantire che i lavoratori del settore ferroviario siano adeguatamente tutelati dagli effetti indesiderati causati dall'apertura del mercato.». [Em. 50]

- 1 ter. All'articolo 2 è inserito il paragrafo seguente:

«3 bis. Gli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater 7 quinquies e 7 sexies non si applicano alle reti di meno di 500 km che

a) non rivestono un'importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario europeo, o

b) sono isolate sul piano tecnico e organizzativo dalla rete ferroviaria principale nazionale.»; [Em. 87]

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14).

Mercoledì 26 febbraio 2014

1) l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

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

b) il punto 5 è soppresso;

c) è aggiunto il seguente nuovo punto:

«31) “impresa a integrazione verticale”, l'impresa per cui si verifica una delle situazioni seguenti:

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

c bis) è aggiunto il punto seguente:

«32) “sistema di biglietteria integrata”, un sistema di emissione dei biglietti che consente a una persona di effettuare un viaggio che comporta trasferimenti all'interno di un modo di trasporto o tra diversi modi di trasporto, come treni, autobus, tram, metropolitane, traghetti o aerei;»;

c ter) è aggiunto il punto seguente:

«33) “biglietto cumulativo”: uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie;» [Em. 52]

c quater) sono aggiunti i punti seguenti:

«34) “consiglio di vigilanza”, qualsiasi gruppo di individui nominati dai proprietari dell'impresa per promuovere gli interessi di questi ultimi, monitorare e controllare il lavoro dei dirigenti e approvare le principali decisioni relative alla gestione dell'impresa;

35) “consiglio di gestione”, qualsiasi gruppo di individui con funzioni dirigenziali incaricato della gestione corrente dell'impresa;» [Em. 53]

c quinquies) è aggiunto il punto seguente:

«36) “servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità”, servizi passeggeri effettuati su linee appositamente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h e operanti a tali velocità per la maggior parte del viaggio.» [Em. 54]

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

2 bis) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 6 bis

A condizione che non sorgano conflitti di interesse e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, la presente direttiva non impedisce in alcun modo agli Stati membri di autorizzare il gestore dell'infrastruttura a impegnarsi in accordi di cooperazione, in modo trasparente, non esclusivo e non discriminatorio, con uno o più richiedenti per quanto riguarda una linea specifica o una parte locale o regionale della rete, in modo tale da offrire incentivi finanziari per aumentare l'efficienza della sua cooperazione in relazione alla parte della rete in questione. Tali incentivi possono consistere in riduzioni o aumenti dei canoni di accesso alle linee ferroviarie corrispondenti a possibili risparmi sui costi o aumenti delle entrate per l'impresa ferroviaria o per il gestore dell'infrastruttura a seguito di tale cooperazione. La cooperazione in questione è intesa a garantire una gestione più efficiente delle interruzioni, dei lavori di manutenzione o delle infrastrutture congestionate, o di una linea o di una parte della rete soggetta a ritardi, o a migliorare la sicurezza.

Mercoledì 26 febbraio 2014

La sua durata è limitata a un massimo di cinque anni ed è prorogabile. Il gestore dell'infrastruttura informa l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della cooperazione prevista. L'organismo di regolamentazione dà la sua approvazione preventiva all'accordo di cooperazione, ne chiede la modifica o lo respinge se le condizioni di cui sopra non sono soddisfatte. Esso può chiedere la modifica dell'accordo in qualsiasi momento lungo la sua intera durata. Il gestore dell'infrastruttura informa il comitato di coordinamento di cui all'articolo 7 quinquies in merito all'accordo di cooperazione. Il presente paragrafo non si applica alla cooperazione autorizzata a norma degli articoli 7 bis e 7 ter tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie inseriti nella stessa impresa a integrazione verticale.»;
[Em. 120]

3) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

Separazione istituzionale del gestore dell'infrastruttura

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

Se, alla data di entrata in vigore della presente direttiva, alcuni elementi dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'allegato I sono detenuti e gestiti da imprese diverse dal gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri possono decidere che tale regime venga mantenuto, a condizione che le imprese in questione siano giuridicamente distinte e indipendenti da qualsiasi impresa ferroviaria. [Em. 121]

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

2. Gli Stati membri assicurano inoltre che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non possano:

- a) esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio (*), avere un qualunque interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria e contemporaneamente su un gestore dell'infrastruttura;
- b) designare membri del consiglio di vigilanza, del consiglio di amministrazione o di organismi che rappresentano legalmente il gestore dell'infrastruttura e contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualunque interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria;
- c) essere membro del consiglio di vigilanza, del consiglio di amministrazione o di organismi che rappresentano legalmente l'impresa di un'impresa ferroviaria e contemporaneamente di un gestore dell'infrastruttura;
- d) gestire l'infrastruttura ferroviaria o appartenere alla dirigenza del gestore dell'infrastruttura e contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualsiasi interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria, ovvero gestire l'impresa ferroviaria o appartenere alla sua dirigenza e contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualunque interesse o esercitare un qualsiasi diritto su un gestore dell'infrastruttura.

3. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, quando la persona indicata al paragrafo 2 è uno Stato membro o altro ente pubblico, due autorità pubbliche separate e giuridicamente distinte l'una dall'altra che esercitano il controllo o altri diritti menzionati al paragrafo 2 sul gestore dell'infrastruttura, da un lato, e sull'impresa ferroviaria, dall'altro, sono considerate due persone diverse.

4. A condizione che non sorgano conflitti di interesse e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può subappaltare lavori specifici di sviluppo, rinnovo e manutenzione, mantenendo il potere decisionale al riguardo, a un'impresa ferroviaria o a qualsiasi altro organismo che opera sotto la sua supervisione.

4 bis. A condizione che siano rispettate le disposizioni relative alla separazione istituzionale del gestore dell'infrastruttura, di cui ai paragrafi da 1 a 3, che non emerga nessun conflitto di interessi e che sia garantita la riservatezza delle informazioni commercialmente sensibili, gli Stati membri possono autorizzare il gestore dell'infrastruttura a impegnarsi in accordi di cooperazione, in modo trasparente, non esclusivo e non discriminatorio, con uno o più richiedenti per quanto riguarda una linea specifica o una parte locale o regionale della rete, in modo tale da dare a tale richiedente un incentivo ad aumentare l'efficienza della sua cooperazione in relazione alla parte della rete in questione. Tali incentivi consistono in

Mercoledì 26 febbraio 2014

riduzioni dei canoni di accesso alle linee ferroviarie corrispondenti ai possibili risparmi sui costi per il gestore dell'infrastruttura a seguito di tale cooperazione. Tale cooperazione è intesa a fornire una più efficiente gestione delle interruzioni, dei lavori di manutenzione o delle infrastrutture congestionate, o di una linea o di una parte della rete soggetta a ritardi, o a migliorare la sicurezza. La sua durata è limitata a un massimo di cinque anni ed è prorogabile. Il gestore dell'infrastruttura informa l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della progettata cooperazione. L'organismo di regolamentazione dà la sua approvazione preventiva per l'accordo di cooperazione, ne chiede la modifica o lo respinge se le condizioni di cui sopra non sono soddisfatte. Esso può chiedere la modifica dell'accordo in qualsiasi momento lungo la sua intera durata. Il gestore dell'infrastruttura informa il comitato di coordinamento di cui all'articolo 7 quinquies in merito all'accordo di cooperazione. [Em. 56]

5. ~~Laddove, alla data di entrata in vigore della presente direttiva, il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, lo Stato membro interessato può decidere di non applicare i paragrafi da 2 a 4. In tal caso lo Stato membro assicura che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che goda di effettiva indipendenza organizzativa e decisionale rispetto a qualsiasi impresa ferroviaria conformemente agli articoli da 7 bis a 7 quater e 7 ter.~~

(*) Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese ("Regolamento comunitario sulle concentrazioni") (GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1).; [Em. 122]

4) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 7 bis

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

1. Gli Stati membri provvedono a che il gestore dell'infrastruttura sia organizzato in un organismo giuridicamente distinto da qualsiasi impresa ferroviaria o società holding che controlla imprese di tale tipo e da qualsiasi altra entità giuridica inserita in un'impresa a integrazione verticale.

2. Le entità giuridiche inserite in un'impresa a integrazione verticale che operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario non detengono alcuna partecipazione ~~diretta o indiretta~~ nel gestore dell'infrastruttura, **sia essa diretta, indiretta o mediante società controllate.** Il gestore dell'infrastruttura non detiene alcuna partecipazione ~~diretta o indiretta~~ nelle entità giuridiche inserite in un'impresa a integrazione verticale che operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario, **sia essa diretta, indiretta o mediante società controllate.**

La presente disposizione non osta tuttavia all'esistenza di un'impresa a integrazione verticale in cui una o più imprese ferroviarie appartengono, in tutto o in parte, alla stessa impresa di cui fa parte il gestore dell'infrastruttura (società holding).

3. Le entrate del gestore dell'infrastruttura non possono essere usate per finanziare un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, ma soltanto per finanziare l'attività del gestore dell'infrastruttura ~~e per pagare~~. **È possibile effettuare pagamenti di dividendi al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale. Tali pagamenti di dividendi da parte del gestore dell'infrastruttura sono destinati a investimenti nel settore del rinnovamento dell'infrastruttura in uso e non impediscono al gestore dell'infrastruttura di costituire riserve per gestire profitti e perdite nel corso del ciclo di attività.**

Queste disposizioni non si applicano ai pagamenti erogati a favore di investitori privati nell'ambito di partenariati pubblico-privato.

Il gestore dell'infrastruttura ~~non può concedere prestiti alle altre entità giuridiche inserite~~ **solo alle proprie società controllate.** Nell'impresa a integrazione verticale ~~né queste possono concedere prestiti al gestore dell'infrastruttura, i prestiti al gestore dell'infrastruttura possono essere concessi solo dalla società holding e sono soggetti al monitoraggio dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. La società holding dimostra all'organismo di regolamentazione che il prestito è concesso al prezzo di mercato e che è in conformità con l'articolo 6.~~

Mercoledì 26 febbraio 2014

I servizi prestati dalle altre entità giuridiche al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato. I debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale ~~e sono onorati separatamente.~~

La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da rispettare le presenti disposizioni ~~e permettere di avere circuiti finanziari separati per il gestore dell'infrastruttura e per le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale.~~

~~4. Fermo restando l'articolo 8, paragrafo 4, il gestore dell'infrastruttura si finanzia autonomamente sui mercati dei capitali e non tramite le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. Le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale non si finanziano tramite il gestore dell'infrastruttura. [Em. 123]~~

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

Articolo 7 ter

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

1. Fatte salve le decisioni dell'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56, il gestore dell'infrastruttura dispone di poteri decisionali effettivi, a prescindere dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, per ~~tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2~~ ***l'assegnazione delle tracce ferroviarie e l'imposizione di canoni.***

La struttura gestionale generale e lo statuto societario del gestore dell'infrastruttura assicurano che nessuna delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale determini, direttamente o indirettamente, la condotta del gestore dell'infrastruttura in relazione ~~a tali funzioni~~ ***all'assegnazione delle tracce ferroviarie e all'imposizione di canoni.***

I membri del consiglio di vigilanza e del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e i dirigenti che riferiscono loro direttamente agiscono conformemente a tali principi.

~~2. I membri del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura non siedono nel consiglio di vigilanza o nel consiglio di amministrazione di altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né ne sono alti dirigenti.~~

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

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

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

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

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

Mercoledì 26 febbraio 2014

4. ~~Per un periodo di tre anni dopo aver lasciato l'incarico presso il gestore dell'infrastruttura, i membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e gli alti dirigenti del gestore dell'infrastruttura non possono occupare nessuna posizione dirigenziale in altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. Per un periodo di tre anni dopo aver lasciato l'incarico presso un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, i membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e gli alti dirigenti di tale entità non possono occupare nessuna posizione dirigenziale presso il gestore dell'infrastruttura.~~

5. Il gestore dell'infrastruttura dispone di personale **direttivo** proprio e ha sede in locali separati dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. L'accesso ai sistemi informatici è protetto per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Il regolamento interno o i contratti del personale limitano chiaramente i contatti con le. **Le informazioni sensibili in possesso del gestore dell'infrastruttura sono debitamente protette e non sono trasmesse ad altre entità.**

Il gestore dell'infrastruttura può offrire al proprio personale servizi di carattere sociale, come quelli erogati da scuole, asili, centri sportivi e ristoranti, presso i locali utilizzati da altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale ~~alle comunicazioni ufficiali connesse all'esercizio delle funzioni del gestore dell'infrastruttura che sono esercitate anche in relazione ad altre imprese ferroviarie esterne all'impresa a integrazione verticale. I trasferimenti di personale diversi da quelli indicati alla lettera c) tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono consentiti solo se è possibile garantire che non avvenga nessuna comunicazione di informazioni sensibili. Il gestore dell'infrastruttura può cooperare con altre entità dell'impresa a integrazione verticale per quanto riguarda lo sviluppo dei sistemi informatici.~~

L'organismo di regolamentazione approva le modalità di attuazione del presente paragrafo, o ne chiede la modifica, con l'obiettivo di garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. L'organismo di regolamentazione può chiedere all'impresa integrata di fornirgli tutte le informazioni che possano rendersi necessarie.

6. Il gestore dell'infrastruttura dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere ~~tutte~~ le sue funzioni ~~in modo indipendente dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, alle quali non può delegare l'esercizio di tali funzioni o attività ad esse collegate.~~

A condizione che non sorgano conflitti di interesse, distorsioni del mercato o discriminazioni e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può subappaltare lavori specifici di sviluppo, rinnovo e manutenzione, mantenendo al riguardo il potere decisionale, a un'impresa ferroviaria o a qualsiasi altro organismo operante sotto la supervisione del gestore dell'infrastruttura.

7. ~~I membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura non hanno interessi nelle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né ottengono da esse, direttamente o indirettamente, benefici finanziari. Le voci della retribuzione collegate alle prestazioni non dipendono dai risultati d'impresa delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale o di altre entità giuridiche da essa controllate, ma esclusivamente dai risultati del gestore dell'infrastruttura. [Em. 124/rev]~~

Articolo 7 quater

Procedura di verifica della conformità

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

2. ~~La Commissione ha diritto di ottenere, entro tempi ragionevoli, tutte le informazioni necessarie dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa a integrazione verticale. La Commissione consulta l'organismo o gli organismi di regolamentazione interessati e, se del caso, la rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57.~~

3. ~~Gli Stati membri possono limitare i diritti di accesso previsti dall'articolo 10 per le imprese ferroviarie inserite nell'impresa a integrazione verticale cui appartiene il gestore dell'infrastruttura in questione se la Commissione li informa che non è stata presentata alcuna richiesta ai sensi del paragrafo 1 o se la richiesta è ancora all'esame della Commissione oppure se questa decide, secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2, che si è verificata una delle situazioni seguenti:~~

Mercoledì 26 febbraio 2014

- a) ~~non sono pervenute risposte soddisfacenti alle richieste d'informazioni da essa inoltrate a norma del paragrafo 2;~~
- b) ~~il gestore dell'infrastruttura in questione non soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter;~~
- c) ~~i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter non sono applicati in modo atto ad assicurare pari condizioni di concorrenza per tutte le imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza nello Stato membro in cui è stabilito il gestore dell'infrastruttura in questione.~~

~~La Commissione decide entro tempi ragionevoli.~~

~~4. Lo Stato membro interessato che dimostri alla Commissione che non sussistono più i motivi alla base della decisione assunta a norma del paragrafo 3 può chiederle di abrogarla secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2. La Commissione decide entro tempi ragionevoli.~~

~~5. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 4, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 controlla la conformità costante ai requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter. Ogni richiedente ha diritto a presentare ricorso all'organismo di regolamentazione se ritiene che tali requisiti non siano soddisfatti. Se investito di siffatto ricorso, l'organismo di regolamentazione dispone, nei tempi indicati all'articolo 56, paragrafo 9, le misure necessarie a rettificare la situazione. [Emm. 101 e 125/rev]~~

Articolo 7 quater

Comitato di coordinamento

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura istituiscano e organizzino comitati di coordinamento per ciascuna rete. Possono far parte del suddetto comitato ~~almeno~~ il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti noti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e, se del caso, le autorità locali e regionali, **comprese le autorità competenti**. I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori. [Em. 59]

2. Il comitato di coordinamento presenta proposte che riguardano o consigliano il gestore dell'infrastruttura e, se opportuno, lo Stato membro su:

- a) le necessità dei richiedenti relative alla manutenzione e allo sviluppo della capacità di infrastruttura;
- b) il contenuto degli obiettivi di prestazione orientati agli utenti contenuti negli accordi contrattuali di cui all'articolo 30 e degli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, e la relativa attuazione;
- c) il contenuto e l'attuazione del prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27;
- d) il quadro e le regole per l'imposizione dei canoni stabiliti dallo Stato e il sistema d'imposizione dei canoni istituito dal gestore dell'infrastruttura in conformità all'articolo 29 e il livello e la struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura;
- e) il processo di assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse le regole di priorità per l'assegnazione della capacità tra le diverse categorie di utenti; **i principi di coordinamento in caso di richieste confliggenti per operare un servizio ferroviario sono disciplinati dall'articolo 46, paragrafo 4; [Em. 60]**
- f) questioni di intermodalità;
- g) qualsiasi altra questione relativa alle condizioni di accesso e uso dell'infrastruttura e alla qualità dei servizi del gestore dell'infrastruttura.

g bis) problemi riscontrati dagli utenti dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e di merci, anche in merito alla qualità del servizio erogato, ai canoni di utilizzo dell'infrastruttura e al livello e alla trasparenza dei prezzi dei servizi ferroviari. [Em. 61]

Mercoledì 26 febbraio 2014

Per poter svolgere tali compiti **senza pregiudizio per la riservatezza commerciale**, il comitato di coordinamento ha facoltà di chiedere al gestore dell'infrastruttura le informazioni pertinenti sulle lettere da a) a g **bis**. [Em. 62]

3. Il comitato di coordinamento redige il regolamento interno nel quale sono precisate, in particolare, le norme sulla partecipazione alle riunioni e la relativa frequenza, che è almeno trimestrale. **Il regolamento interno prevede tra l'altro la consultazione periodica, almeno una volta all'anno, degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e dei rappresentanti dei lavoratori del settore ferroviario.** Una relazione sulle deliberazioni del comitato di coordinamento è trasmessa annualmente al gestore dell'infrastruttura, allo Stato membro, all'organismo di regolamentazione interessato, **agli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e ai rappresentanti dei lavoratori del settore ferroviario interessati, nonché** alla Commissione, con indicazione delle rispettive posizioni assunte dai membri del comitato. [Em. 63]

Articolo 7 quinquies

Rete europea dei gestori dell'infrastruttura

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura partecipino e cooperino in una rete al fine di sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, **e** in particolare per assicurare:

i) l'attuazione tempestiva ed efficiente della rete transeuropea di trasporto, inclusi i corridoi della rete centrale, i corridoi merci ferroviari a norma del regolamento (UE) n. 913/2010 (*) e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2012/88/UE (**), **e**,

ii) **la facilitazione di servizi transfrontalieri efficienti ed efficaci di trasporto passeggeri all'interno dell'Unione, anche attraverso la cooperazione transfrontaliera per superare le strozzature.**

1 bis. La rete sviluppa altresì principi quadro comuni concernenti l'imposizione dei canoni per i servizi passeggeri transfrontalieri operanti su più reti, ai sensi dell'articolo 37, e per l'assegnazione delle capacità, ai sensi dell'articolo 40. Tali principi comuni sono soggetti al parere della rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57. [Em. 64]

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

2. La rete partecipa alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 e valuta l'efficienza **e l'efficacia** dei gestori dell'infrastruttura sulla base di indicatori comuni e di criteri di qualità, quali affidabilità, capacità, disponibilità, puntualità e sicurezza delle reti, qualità e utilizzo del patrimonio, manutenzione, rinnovi, miglioramenti, investimenti, efficienza finanziaria **nonché trasparenza del quadro per l'imposizione dei canoni e delle relative norme.** [Em. 65]

3. La Commissione ~~può adottare~~, **tenendo conto delle opinioni espresse dalla rete, adotta** misure che fissano i principi e le pratiche comuni della rete, in particolare per assicurare la coerenza dei parametri di valutazione, e le procedure da seguire per la cooperazione nella rete. Tali misure sono adottate mediante atto ~~di esecuzione~~ **atto delegato** secondo la procedura di cui all'articolo ~~62, paragrafo 3~~ **360**.

(*) GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

(**) GU L 51 del 23.2.2012, pag. 51.; [Em. 66]

5. l'articolo 10 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizio di trasporto di passeggeri per ferrovia. Le imprese ferroviarie hanno diritto di far salire passeggeri in ogni stazione e di farli scendere in un'altra. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2.»;

Mercoledì 26 febbraio 2014

a bis) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. A uno Stato Membro non è richiesto di concedere alcun diritto di accesso all'infrastruttura ai fini dell'erogazione di qualsivoglia servizio a un'impresa ferroviaria qualora questa sia controllata direttamente o indirettamente da uno o più soggetti di uno o più paesi terzi in cui i diritti di accesso all'infrastruttura e alle strutture di servizio non sono concessi alle imprese dell'Unione a condizioni simili a quelle specificate nella presente direttiva. Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o altri mezzi che, separatamente o congiuntamente e tenuto conto delle circostanze di fatto o di diritto, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza determinante su un'impresa, in particolare tramite:

a) diritti di proprietà o di godimento sulla totalità o su parti del patrimonio di un'impresa;

b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle deliberazioni o sulle decisioni degli organi di un'impresa.»; [Em. 67]

b) i paragrafi 3 e 4 sono soppressi;

6. l'articolo 11 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, per i servizi di trasporto passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione. I servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità non possono subire restrizioni per quanto riguarda il loro diritto di accesso previsto dall'articolo 10, paragrafo 2.

Le autorità competenti e i gestori dell'infrastruttura comunicano previamente a tutte le parti interessate le richieste di capacità ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio () che possono essere in conflitto con i diritti di accesso a norma dell'articolo 10 della presente direttiva.*

Tutti i servizi passeggeri che non rientrano in contratti di servizio pubblico si definiscono servizi di accesso aperto.

Se un'autorità competente istituisce un nuovo contratto di servizio pubblico o allarga l'ambito di applicazione di un contratto vigente per consentire un uso più ampio della capacità infrastrutturale, i diritti di accesso delle imprese che forniscono già servizi di accesso aperto che possono essere interessati dalla decisione dell'autorità competente non sono soggetti ad alcuna limitazione

(*) Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).»; [Em. 68]

b) al paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

«Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la decisione su criteri prestabiliti. ~~Essi procedono in tal senso~~

Tali criteri riguardano, tra l'altro, l'impatto dell'esercizio del diritto di accesso sulla redditività di tutti i servizi inclusi nel contratto di servizio pubblico, compresi i risultanti impatti sul costo netto per l'autorità pubblica competente che ha aggiudicato il contratto, la domanda dei passeggeri, i prezzi dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione, il numero di fermate, l'orario e la frequenza del nuovo servizio proposto, e sono stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 nel rispetto delle misure di cui al paragrafo 4 del presente articolo. L'analisi valuta se la redditività dei servizi gestiti in base al contratto di servizio pubblico possa essere compromessa da un nuovo servizio ad accesso aperto.

Mercoledì 26 febbraio 2014

L'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico non è considerato compromesso se l'organismo di regolamentazione prevede che il prospettato nuovo servizio sarà essenzialmente generatore di entrate piuttosto che ricevente per il settore ferroviario e che un'eventuale perdita di entrate per la serie di servizi nell'ambito del contratto di servizio pubblico non sarà sostanziale. Conformemente a tale analisi e alla decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri hanno la facoltà di autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso per il servizio passeggeri richiesto.»

c) sono inseriti i paragrafi seguenti:

«2 bis. Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato mediante una procedura di gara pubblica competitiva conformemente al diritto dell'Unione, gli Stati membri possono, in conformità al regolamento (CE) n. 1370/2007, limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, della presente direttiva per la durata di tale contratto di servizio pubblico sui servizi tra un luogo di partenza e una destinazione che sono oggetto di tale contratto di servizio pubblico. Le informazioni circa la limitatezza del diritto di accesso sono rese pubbliche al momento dell'avvio della procedura di gara per il contratto di servizio pubblico in questione. Qualsiasi nuovo servizio aggiuntivo ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, che, secondo le previsioni dell'organismo di regolamentazione, dovrebbe essenzialmente generare entrate per il settore ferroviario anziché sottrargli risorse e rispetto al quale l'eventuale perdita di entrate per la serie di servizi nell'ambito del contratto di servizio pubblico pertinente non sia sostanziale, non subisce limitazioni in termini di accesso.

Le limitazioni di cui al presente paragrafo non determinano una restrizione del diritto di far salire passeggeri in qualsiasi stazione ubicata lungo il percorso di un servizio internazionale e di farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni ubicate nello stesso Stato membro.

2 ter. L'organismo o gli organismi di regolamentazione che effettuano le analisi di cui ai paragrafi 2 e 2 bis prendono la propria decisione in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro un mese ~~dalla~~ dal ricevimento dell'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:

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

d bis) l'impresa ferroviaria che ha richiesto capacità conformemente all'articolo 38, paragrafo 4.»;
[Emm. 69 e 114]

d) ~~il paragrafo 3 è sostituito dal seguente~~ **paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:**

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

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

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

Mercoledì 26 febbraio 2014

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~~ **delegati** sono adottati secondo la procedura ~~d'esame~~ di cui all'articolo ~~62, paragrafo 3~~ **60.**; [Em. 70]

e) il paragrafo 5 è soppresso;

7. è inserito il seguente articolo 13 bis:

«Articolo 13 bis

Servizio comune d'informazione e sistema ~~integrato~~ di emissione dei biglietti [Em. 71]

1. ~~Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007⁽¹⁾ e la direttiva 2010/40/UE⁽²⁾, Tutti i dati relativi agli orari sono considerati dati pubblici e sono quindi messi a disposizione.~~

In deroga al regolamento (CE) n. 1371/2007 e alla direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri impongono a tutti i portatori d'interesse nel settore ferroviario, quali imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e venditori di biglietti, di utilizzare al più tardi a partire dal 12 dicembre 2019 un sistema interoperabile di emissione di biglietti cumulativi e di informazione che soddisfi l'obiettivo di consentire ai passeggeri di accedere a tutti i dati necessari per pianificare un viaggio e prenotare e acquistare biglietti all'interno dell'Unione.

Gli Stati membri impongono alle imprese ferroviarie di cooperare nell'istituzione entro il 12 dicembre 2019 di un sistema comune di informazioni di viaggio e di biglietteria per la fornitura di biglietti, di biglietti cumulativi e di prenotazioni per tutti i servizi di trasporto passeggeri su rotaia erogati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 o decidono di autorizzare le autorità competenti a istituire un tale sistema. Il sistema non crea distorsioni di mercato né discrimina tra imprese ferroviarie ed è gestito da una persona giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che erogano servizi di trasporto passeggeri.

Le imprese ferroviarie che effettuano servizi passeggeri pubblici commerciali hanno accesso non discriminatorio al sistema al fine di fornire informazioni e vendere biglietti per il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia in aggiunta ai propri servizi di trasporto.

Ogni sistema è progettato in modo tale da essere interoperabile in conformità alla direttiva 2008/57/CE e alle specifiche tecniche di base sulle applicazioni telematiche. Esso applica tali requisiti tecnici al fine di garantire, in particolare, coerenza in termini di canoni e compensazione, riservatezza delle informazioni commerciali, protezione dei dati personali e rispetto delle regole della concorrenza. Qualsiasi sistema o applicazione che offre servizi aggiuntivi ai passeggeri è interoperabile con tali specifiche tecniche.

Gli Stati membri garantiscono che l'accesso alle specifiche tecniche di base sulle applicazioni telematiche sia aperto e non discriminatorio.

Qualsiasi accordo commerciale tra i partecipanti è conforme alle regole di concorrenza.

I costi di tale sistema sono equamente ripartiti tra i partecipanti, in modo tale da riflettere i rispettivi contributi.

L'organismo di regolamentazione garantisce che qualsiasi sistema di emissione di biglietti cumulativi non crei distorsione del mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Gli Stati membri possono ~~altresì~~ **altresì** imporre alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri ~~e ai fornitori di trasporto di passeggeri mediante altre modalità di trasporto~~ di partecipare ad un servizio ~~sistema~~ comune **interoperabile** d'informazione **di viaggio** e a un sistema ~~integrato~~ di emissione **integrata** dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità competenti di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri assicurano che esso

Mercoledì 26 febbraio 2014

non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie **e altri fornitori di trasporto di passeggeri** e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri. [Em. 72]

2. Gli Stati membri ~~impongono alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri di predisporre e coordinare~~ **istituiscono e coordinano, anche in relazione alle rotte principali all'interno dell'Unione,** piani di emergenza **nazionali** per fornire assistenza ai passeggeri, ~~ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007,~~ **tenendo conto della decisione 2008/164/CE della Commissione (*),** nel caso di grave interruzione del servizio **a causa di catastrofi naturali o provocate dall'uomo. Ogni impresa ferroviaria che eroga servizi passeggeri e ogni gestore di stazione mettono in atto il proprio piano d'emergenza in conformità ai piani d'emergenza nazionali.**

(¹) GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

(²) GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

(*) **Decisione 2008/164/CE della Commissione, del 21 dicembre 2007, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le persone a mobilità ridotta nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità (GU L 64 del 7.3.2008, pag. 72).**» [Em. 73]

7 bis. **all'articolo 19 è aggiunto il punto seguente:**

«d bis) si siano impegnati ad applicare i rispettivi contratti collettivi vigenti negli Stati membri nei quali l'impresa intende operare.»; [Em. 74]

8. all'articolo 38, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolamentazione provvedono a che siano informate, senza indugio e comunque entro cinque giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che goda del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.»

8 bis. **all'articolo 42 è inserito il paragrafo seguente:**

«1 bis. Per prevenire discriminazioni nei confronti dei richiedenti, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della presente direttiva approva in via preventiva l'accordo quadro e sovrintende all'accordo quadro vigente di propria iniziativa. Il richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di aver subito un trattamento ingiusto, discriminazioni o qualsiasi altro pregiudizio arrecato dall'accordo quadro. In caso di ricorso avverso un accordo quadro, l'organismo di regolamentazione può confermare che non è richiesta alcuna modifica a tale accordo oppure può chiedere che sia apportato un cambiamento in linea con le sue direttive entro due mesi dal ricevimento del ricorso. Il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria ottemperano alla decisione dell'organismo di regolamentazione non appena materialmente fattibile e in ogni caso entro un mese dal ricevimento della notifica della decisione dell'organismo di regolamentazione. Nell'adempimento delle funzioni di cui al presente paragrafo, l'organismo di regolamentazione dedica particolare attenzione alla protezione dei segreti aziendali.»; [Em. 75]

8 ter. **all'articolo 46, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:**

«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. In caso di richieste concorrenti per operare un servizio ferroviario nello stesso segmento di mercato, nell'assegnare le capacità il gestore dell'infrastruttura tiene in considerazione soltanto le infrastrutture contese e non il volume complessivo di capacità di cui hanno fatto richiesta i richiedenti concorrenti.»; [Em. 76]

Mercoledì 26 febbraio 2014

8 quater. *all'articolo 54, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:*

«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. Nell'eventualità di perturbazioni con potenziale impatto sul traffico transfrontaliero, il gestore dell'infrastruttura condivide le pertinenti informazioni con gli altri gestori dell'infrastruttura la cui rete e il cui traffico possono subirne le conseguenze. I gestori dell'infrastruttura interessati cooperano per riportare il traffico transfrontaliero alla normalità.»; [Em. 77]

8 quinques. *all'articolo 55 è aggiunto il paragrafo seguente:*

«3 bis. Gli Stati membri assicurano che gli organismi di regolamentazione dispongano delle capacità organizzative e operative necessarie di cui all'articolo 56 della presente direttiva e adottano, se del caso, un piano d'azione per dotarli di dette capacità.»; [Em. 78]

8 sexies. *l'articolo 56 è così sostituito dal seguente:*

«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 diritti imposti per il loro utilizzo in conformità all'articolo 13;*
- g bis) *lavori di manutenzione dell'infrastruttura programmati e non programmati.*

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 bis), 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 (*), 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.

Mercoledì 26 febbraio 2014

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. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura, dagli operatori degli impianti di servizio o dalle imprese ferroviarie per l'accesso — tra l'altro ai binari, alle stazioni, ai relativi edifici e ad altre strutture, inclusi i dispositivi di presentazione delle informazioni di viaggio — non siano discriminatori. A tale proposito, le modifiche programmate della struttura o del livello dei canoni di accesso di cui al presente paragrafo sono notificate all'organismo di regolamentazione al più tardi due mesi prima della loro prevista entrata in vigore. Fino a un mese prima dell'entrata in vigore delle modifiche proposte, l'organismo di regolamentazione può insistere per ottenere la riduzione l'estensione, il rinvio o l'annullamento. 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 aggiuntive. 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 bis).

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 reclamo 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 le sue istruzioni. Il gestore dell'infrastruttura ottempera alla decisione dell'organismo di regolamentazione al più tardi un mese dopo averne ricevuto notifica.

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.

Mercoledì 26 febbraio 2014

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. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'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.

(*) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.; [Em. 79]

8 septies. all'articolo 57 è aggiunto il paragrafo seguente:

«9 bis. Se un richiedente ritiene che una decisione di un gestore dell'infrastruttura ostacoli lo sviluppo di un servizio internazionale, può sottoporre la questione alla rete degli organismi di regolamentazione per ottenerne un parere. Nel contempo l'organismo nazionale di regolamentazione interessato viene informato di tale deferimento. La rete degli organismi di regolamentazione, se necessario, chiede spiegazioni al gestore dell'infrastruttura e, in ogni caso, all'organismo nazionale di regolamentazione interessato. Essa adotta e pubblica il proprio parere e lo comunica all'organismo nazionale di regolamentazione interessato.

Inoltre presenta alla Commissione una relazione annuale di attività. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva e comunque non più tardi del 31 dicembre 2019, la Commissione adotta una proposta legislativa che istituisce un organismo europeo di regolamentazione cui conferisce personalità giuridica nonché funzioni di controllo e arbitraggio e competenze a trattare problemi di natura transfrontaliera e a conoscere ricorsi avverso decisioni prese dagli organismi di regolamentazione nazionali. Questo nuovo organismo sostituisce la rete europea degli organismi di regolamentazione.»; [Em. 80]

9) all'articolo 63, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione valuta l'impatto della presente direttiva sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione. Tale valutazione tiene conto delle opinioni espresse dall'organismo europeo di regolamentazione riguardo alla persistenza o meno di pratiche discriminatorie o di altri tipi di distorsione della concorrenza e tiene conto delle opinioni espresse dalle parti sociali in seno al pertinente comitato per il dialogo sociale dell'Unione. [Em. 81]

Entro la medesima data la Commissione l'organismo di regolamentazione europeo valuta se sussistono pratiche discriminatorie o altri tipi di distorsione della concorrenza in relazione ai gestori dell'infrastruttura inseriti in un'impresa a integrazione verticale e pubblica raccomandazioni su ulteriori misure politiche. Se del caso, la Commissione propone nuove misure legislative sulla base di tali raccomandazioni. [Em. 82]

Al più tardi 18 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione ne valuta l'impatto sullo sviluppo del mercato del lavoro per il personale ferroviario di bordo e, se del caso, propone nuove misure legislative per la certificazione di detto personale di bordo.» [Em. 83]

Mercoledì 26 febbraio 2014

Articolo 1 bis

Il regolamento (CE) n. 1371/2007 è così modificato:

all'articolo 2, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, gli articoli 9, 10, 11, 12, 19, l'articolo 20, paragrafo 1, e l'articolo 26 si applicano a tutti i servizi ferroviari per passeggeri in tutta l'Unione.». [Em. 84]

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro ... (*) le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie a conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

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

Articolo 3

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. ***Essa è messa a disposizione nella versione consolidata, unitamente alla direttiva 2012/34/UE da essa modificata, entro tre mesi dalla sua pubblicazione. [Em. 85]***

2. L'articolo 1, punti da 5 a 8, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2018 [in tempo utile per l'orario che inizia il 14 dicembre 2019].

Fino alla data di applicazione del punto 5 e fatti salvi i servizi passeggeri internazionali, gli Stati membri non sono tenuti a concedere il diritto di accesso alle imprese ferroviarie e alle relative imprese figlie controllate direttamente o indirettamente con licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di accesso di natura analoga. [Em. 86]

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

(*) 18 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.