

## I

(Atti legislativi)

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2016/2370 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 14 dicembre 2016

**che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

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

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

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> istituisce uno spazio ferroviario europeo unico 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 regolatoria del mercato ferroviario. Il completamento dello spazio ferroviario europeo unico dovrebbe essere conseguito estendendo il principio del libero accesso ai mercati ferroviari nazionali e riformando la governance dei gestori dell'infrastruttura con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura.
- (2) La crescita del traffico ferroviario di passeggeri non ha tenuto il passo con l'evoluzione di altri modi di trasporto. Il completamento dello spazio ferroviario europeo unico dovrebbe contribuire all'ulteriore sviluppo del trasporto ferroviario quale alternativa credibile ad altri modi di trasporto. In tale contesto, è fondamentale che la legislazione che istituisce lo spazio ferroviario europeo unico sia effettivamente applicata entro i termini previsti.

<sup>(1)</sup> (GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122).

<sup>(2)</sup> (GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92).

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 17 ottobre 2016 (GU C 431 del 22.11.2016, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> 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).

- (3) I mercati dell'Unione dei servizi di trasporto ferroviario di merci e dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri sono aperti alla concorrenza, rispettivamente, dal 2007 e dal 2010 a norma della direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e della direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>. Inoltre, alcuni Stati membri hanno aperto alla concorrenza anche i servizi di trasporto nazionale di passeggeri, introducendo diritti di libero accesso, indicendo procedure di gara per i contratti di servizio pubblico ovvero combinando le due soluzioni. Tale apertura del mercato dovrebbe avere un impatto positivo sul funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico, con il conseguente miglioramento dei servizi agli utenti.
- (4) Esenzioni specifiche dall'ambito di applicazione della direttiva 2012/34/UE dovrebbero consentire agli Stati membri di tener conto delle caratteristiche specifiche della struttura e dell'organizzazione del sistema ferroviario nel loro territorio, assicurando nel contempo l'integrità dello spazio ferroviario europeo unico.
- (5) L'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria su una rete include il controllo-comando e il segnalamento. Il gestore dell'infrastruttura dovrebbe in particolare assicurare l'idoneità dell'infrastruttura all'utilizzo specificato fintantoché la linea è in esercizio.
- (6) Per stabilire se un'impresa debba essere considerata a integrazione verticale, è opportuno ricorrere alla nozione di controllo ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio <sup>(3)</sup>. Qualora siano pienamente indipendenti l'uno dall'altra, ma entrambi siano controllati direttamente dallo Stato membro senza un'entità intermedia, un gestore dell'infrastruttura e un'impresa ferroviaria dovrebbero essere considerati separati. Un ministero di un governo che esercita il controllo sia su un'impresa ferroviaria che su un gestore dell'infrastruttura non dovrebbe essere considerato un'entità intermedia.
- (7) La presente direttiva introduce ulteriori requisiti volti ad assicurare l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Gli Stati membri dovrebbero essere liberi di scegliere tra diversi modelli organizzativi, dalla piena separazione strutturale all'integrazione verticale, con opportune salvaguardie volte ad assicurare l'imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alle funzioni essenziali, alla gestione del traffico e alla programmazione della manutenzione. Gli Stati membri dovrebbero assicurare che, entro i limiti dei quadri istituiti per l'imposizione dei canoni e per l'assegnazione della capacità, il gestore dell'infrastruttura goda di indipendenza organizzativa e decisionale riguardo alle funzioni essenziali.
- (8) Nelle imprese a integrazione verticale dovrebbero essere applicate salvaguardie per assicurare che altre entità giuridiche all'interno di tali imprese non abbiano un'influenza determinante sulle nomine e la rimozione dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali. In tale contesto gli Stati membri dovrebbero assicurare la presenza di procedure di ricorso.
- (9) Gli Stati membri dovrebbero istituire un quadro nazionale per la valutazione del conflitto di interessi, entro il quale l'organismo di regolazione dovrebbe prendere in considerazione ogni interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale che possa influire indebitamente sull'imparzialità del gestore dell'infrastruttura. Laddove un gestore dell'infrastruttura e un'impresa ferroviaria siano indipendenti l'uno dall'altra, il fatto che siano controllati direttamente dalla stessa autorità di uno Stato membro non dovrebbe considerarsi una fonte di conflitto di interessi ai sensi della presente direttiva.
- (10) L'adozione di decisioni da parte dei gestori dell'infrastruttura relativamente all'assegnazione delle tracce ferroviarie e l'adozione di decisioni relativamente all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura sono funzioni essenziali per assicurare un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria. Dovrebbero essere messe in atto rigorose salvaguardie per evitare che qualsiasi influenza indebita sia esercitata sulle decisioni adottate dal gestore dell'infrastruttura in relazione a tali funzioni. Dette salvaguardie dovrebbero essere adattate per tener conto delle diverse strutture di governance delle entità ferroviarie.
- (11) Dovrebbero inoltre essere adottate misure appropriate per assicurare che le funzioni di gestione del traffico e programmazione della manutenzione siano svolte in maniera imparziale per evitare distorsioni della concorrenza. In tale quadro, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero assicurare che le imprese ferroviarie abbiano accesso alle informazioni pertinenti. In tale contesto, qualora i gestori dell'infrastruttura concedano alle imprese ferroviarie un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso dovrebbe essere concesso su base paritaria a tutte le imprese ferroviarie interessate.

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

<sup>(2)</sup> 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 (GUL 315 del 3.12.2007, pag. 44).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese («Regolamento comunitario sulle concentrazioni») (GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1).

- (12) Qualora le funzioni essenziali siano svolte da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e/o da un organismo incaricato dell'assegnazione della capacità indipendenti, l'imparzialità del gestore dell'infrastruttura in relazione alle funzioni di gestione del traffico e manutenzione dovrebbe essere assicurata, senza che sia necessario trasferire tali funzioni a un'entità indipendente.
- (13) Gli organismi di regolazione dovrebbero avere la facoltà di monitorare la gestione del traffico, la programmazione del rinnovo e i lavori di manutenzione programmati e imprevisti, per assicurare che non provochino discriminazioni.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero, di norma, assicurare che il gestore dell'infrastruttura sia responsabile dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo di una rete e sia incaricato dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di tale rete. Qualora tali funzioni siano delegate a entità diverse, il gestore dell'infrastruttura dovrebbe comunque mantenere il potere di vigilanza sul loro esercizio e averne la responsabilità ultima.
- (15) I gestori dell'infrastruttura che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale possono delegare all'interno di tale impresa funzioni diverse dalle funzioni essenziali alle condizioni stabilite dalla presente direttiva, a condizione che ciò non faccia sorgere conflitti di interesse e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale. Le funzioni essenziali non dovrebbero essere delegate ad alcuna altra entità dell'impresa a integrazione verticale, a meno che tale entità non svolga esclusivamente funzioni essenziali.
- (16) Ove opportuno, in particolare per motivi di efficienza, anche nei casi di partenariato pubblico-privato, le funzioni del gestore dell'infrastruttura possono essere ripartite tra gestori dell'infrastruttura diversi. Ciascun gestore dell'infrastruttura dovrebbe assumere la piena responsabilità delle funzioni che esercita.
- (17) Dovrebbero essere impediti i trasferimenti finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, e nelle imprese a integrazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e qualsiasi altra entità giuridica dell'impresa integrata, qualora possano generare distorsioni della concorrenza sul mercato, specialmente in seguito a sussidi incrociati.
- (18) I gestori dell'infrastruttura possono utilizzare le entrate derivanti dalla gestione della rete infrastrutturale che comportano l'impiego di fondi pubblici per finanziare la propria attività o per pagare dividendi agli investitori in quanto rendimento dei loro investimenti nell'infrastruttura ferroviaria. Tali investitori possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura. I dividendi prodotti da attività che non comportano l'impiego di fondi pubblici o le entrate derivanti da canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possono essere utilizzati anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.
- (19) I principi d'imposizione dei canoni non dovrebbero precludere la possibilità che le entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura transitino per i conti dello Stato.
- (20) Laddove in un'impresa a integrazione verticale il gestore dell'infrastruttura non sia dotato di personalità giuridica distinta e le funzioni essenziali siano esternalizzate assegnandole a un organismo indipendente incaricato della determinazione dei canoni e/o dell'assegnazione della capacità, le disposizioni pertinenti relative alla trasparenza finanziaria e all'indipendenza del gestore dell'infrastruttura dovrebbero applicarsi *mutatis mutandis* al livello di talune divisioni all'interno dell'impresa.
- (21) Al fine di conseguire una gestione della rete e un uso dell'infrastruttura efficienti, è opportuno assicurare un miglior coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie attraverso l'adozione di idonei meccanismi di coordinamento.
- (22) Al fine di agevolare la prestazione di servizi ferroviari efficienti ed efficaci all'interno dell'Unione, è opportuno istituire una rete europea dei gestori dell'infrastruttura sulla base delle piattaforme esistenti. Ai fini della partecipazione a tale rete, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere quale organismo o quali organismi debbano essere considerati i loro gestori dell'infrastruttura principale.
- (23) Data l'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni e densità e della varietà delle strutture organizzative delle autorità nazionali, locali o regionali e delle rispettive esperienze in relazione al processo di apertura del mercato, agli Stati membri dovrebbe essere consentita sufficiente flessibilità per organizzare la propria rete ferroviaria in modo tale che possano essere prestati servizi a libero accesso e servizi in esecuzione di contratti di servizio pubblico al fine di garantire un'elevata qualità di servizi facilmente disponibili per tutti i passeggeri.

- (24) 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, potrebbe avere ripercussioni sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri 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 sulla base di una decisione dell'organismo di regolazione competente.
- (25) Il diritto delle imprese ferroviarie di avere accesso all'infrastruttura non pregiudica la possibilità per l'autorità competente di concedere diritti esclusivi in conformità dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup> o di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico alle condizioni stabilite all'articolo 5 di tale regolamento. L'esistenza di un siffatto contratto di servizio pubblico non dovrebbe consentire a uno Stato membro di limitare il diritto di altre imprese ferroviarie di accedere all'infrastruttura ferroviaria interessata per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri, a meno che tali servizi non compromettano l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico.
- (26) Gli organismi di regolazione dovrebbero valutare, in base a un'analisi economica oggettiva e su richiesta delle parti interessate, se l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti risulti compromesso.
- (27) Il processo di valutazione dovrebbe tener 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 opportuno che tale procedura sia la più semplice, efficiente e trasparente possibile e che sia coerente con la procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura.
- (28) A condizione che sia assicurato un accesso non discriminatorio, gli Stati membri possono corredare il diritto di accesso all'infrastruttura di condizioni specifiche al fine di consentire l'attuazione di uno schema di orario integrato per i servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri.
- (29) Lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri sono priorità fondamentali della promozione di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità in Europa. In particolare, lo sviluppo di una rete ferroviaria ad alta velocità ha il potenziale di creare collegamenti migliori e più veloci tra i centri economici e culturali europei. I servizi ferroviari ad alta velocità collegano persone e mercati in modo veloce, affidabile, rispettoso dell'ambiente ed efficiente in termini di costi e incoraggiano lo spostamento dei passeggeri verso il trasporto ferroviario. È pertanto particolarmente importante incoraggiare gli investimenti sia pubblici sia privati nell'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità, creare condizioni favorevoli a un rendimento positivo degli investimenti e massimizzare i benefici economici e sociali di tali investimenti. Gli Stati membri dovrebbero continuare a poter scegliere modalità diverse per promuovere gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità e l'utilizzo delle linee ad alta velocità.
- (30) Al fine di sviluppare il mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, di promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri, il libero accesso ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità dovrebbe essere limitato solo in specifiche circostanze e a seguito di un'analisi economica oggettiva da parte dell'organismo di regolazione.
- (31) Per consentire ai passeggeri di accedere ai dati necessari per pianificare viaggi e prenotare biglietti all'interno dell'Unione, è opportuno promuovere sistemi comuni d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi sviluppati dal mercato. Considerata l'importanza di promuovere sistemi di trasporto pubblico integrati, è opportuno incoraggiare le imprese ferroviarie a lavorare allo sviluppo di tali sistemi che consentano opzioni di mobilità multimodale, transfrontaliera e porta a porta.
- (32) I sistemi di emissione di biglietti cumulativi dovrebbero essere interoperabili e non discriminatori. Le imprese ferroviarie dovrebbero contribuire allo sviluppo di tali sistemi mettendo a disposizione in maniera non discriminatoria e in un formato interoperabile tutti i pertinenti dati necessari per pianificare viaggi e prenotare biglietti. Gli Stati membri dovrebbero garantire che tale sistema non operi discriminazioni tra imprese ferroviarie e rispetti la necessità di garantire la riservatezza delle informazioni commerciali, la protezione dei dati personali e il rispetto delle norme sulla concorrenza. La Commissione dovrebbe monitorare e riferire sullo sviluppo di tale sistema e, se del caso, presentare proposte legislative.

<sup>(1)</sup> 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).

- (33) Gli Stati membri dovrebbero garantire che la prestazione dei servizi ferroviari rispecchi i requisiti connessi alla garanzia di un'adeguata protezione sociale, assicurando nel contempo che si compiano progressi regolari verso il completamento dello spazio ferroviario europeo unico. In tale contesto, è opportuno rispettare gli obblighi derivanti da contratti collettivi vincolanti o da accordi conclusi tra parti sociali, in conformità del diritto nazionale, nonché gli standard sociali pertinenti. Tali obblighi dovrebbero lasciare impregiudicata la legislazione dell'Unione nel settore del diritto sociale e del lavoro. La Commissione dovrebbe sostenere attivamente il lavoro svolto dal dialogo sociale settoriale sulle ferrovie.
- (34) Nell'ambito della revisione in corso della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, la Commissione dovrebbe valutare se siano necessari nuovi atti legislativi sulla certificazione del personale ferroviario di bordo.
- (35) Gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere sulle strategie di finanziamento appropriate per accelerare l'installazione del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), e in particolare sull'applicazione o meno della differenziazione dei canoni di accesso alle linee.
- (36) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero collaborare nei casi riguardanti incidenti o inconvenienti con ripercussioni sul traffico transfrontaliero al fine di condividere qualsiasi informazione pertinente che consenta il rapido ripristino della normale circolazione.
- (37) Per conseguire gli obiettivi dello spazio ferroviario europeo unico, gli organismi di regolazione dovrebbero cooperare per assicurare l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria.
- (38) In particolare, è essenziale che gli organismi di regolazione cooperino se le questioni riguardanti i servizi ferroviari internazionali o l'infrastruttura ferroviaria binazionale richiedono decisioni di due o più organismi di regolazione, al fine di coordinare il processo decisionale, onde evitare l'incertezza del diritto e assicurare l'efficienza dei servizi ferroviari internazionali.
- (39) Nel processo di apertura alla concorrenza dei mercati ferroviari nazionali, che avviene concedendo a ogni impresa ferroviaria l'accesso alle reti, gli Stati membri dovrebbero poter usufruire di un periodo transitorio sufficientemente lungo per adattare il diritto e le strutture organizzative nazionali. Gli Stati membri dovrebbero di conseguenza poter mantenere le rispettive norme nazionali vigenti sull'accesso al mercato sino alla fine del periodo transitorio.
- (40) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi <sup>(2)</sup>, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La direttiva 2012/34/UE è così modificata:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) al paragrafo 3, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 e 13 e del capo IV:»;

b) sono inseriti i paragrafi seguenti:

«3 bis. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies e 8:

le linee locali a bassa intensità di traffico di lunghezza pari o inferiore a 100 km, utilizzate per il trasporto merci tra la linea principale e i punti di origine e di destinazione delle spedizioni lungo tali linee, purché tali linee siano gestite da entità diverse dal gestore dell'infrastruttura principale e purché a) tali linee siano utilizzate da un unico operatore di trasporto merci o b) le funzioni essenziali in relazione a tali linee siano svolte da un

<sup>(1)</sup> Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (GUL 315 del 3.12.2007, pag. 51).

<sup>(2)</sup> GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

organismo indipendente che non è controllato da un'impresa ferroviaria. Laddove sia presente un unico operatore di trasporto di merci, gli Stati membri possono inoltre escluderlo dall'ambito di applicazione del capo IV finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità da parte di un altro richiedente. Il presente paragrafo può essere altresì applicato qualora la linea sia utilizzata anche, in misura limitata, per i servizi passeggeri. Gli Stati membri informano la Commissione dell'intenzione di escludere tali linee dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies e 8.

3 ter. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater e 7 quinquies:

le reti regionali a bassa intensità di traffico gestite da un'entità diversa dal gestore dell'infrastruttura principale e utilizzate per servizi passeggeri regionali prestati da un'unica impresa ferroviaria diversa dall'impresa ferroviaria ex monopolista dello Stato membro, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità per servizi passeggeri su tale rete e purché l'impresa sia indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria che presta servizi merci. Il presente paragrafo può essere altresì applicato qualora la linea sia utilizzata anche, in misura limitata, per i servizi merci. Gli Stati membri informano la Commissione dell'intenzione di escludere tali linee dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater e 7 quinquies.»;

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri possono escludere le infrastrutture ferroviarie locali e regionali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3, e le infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 quater e del capo IV. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di escludere dette infrastrutture ferroviarie. La Commissione adotta atti di esecuzione con cui stabilisce se detta infrastruttura ferroviaria debba essere considerata di nessuna importanza strategica. Nel fare ciò, la Commissione tiene conto della lunghezza delle linee ferroviarie in questione, del loro livello di utilizzo e del volume di traffico potenzialmente interessato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.»;

d) è inserito il paragrafo seguente:

«8 bis. Per un periodo di dieci anni dal 24 dicembre 2016, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione dei capi II e IV della presente direttiva, ad eccezione degli articoli 10, 13 e 56, le linee ferroviarie isolate di lunghezza inferiore a 500 km con scartamento diverso da quello della rete nazionale principale collegate a un paese terzo in cui non si applica la legislazione ferroviaria dell'Unione e gestite da un gestore dell'infrastruttura diverso da quello della rete nazionale principale. Le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali linee possono essere esentate dall'applicazione del capo II.

Tali esenzioni possono essere rinnovate per periodi non superiori a cinque anni. Entro 12 mesi dalla data di scadenza dell'esenzione, lo Stato membro che intende rinnovare l'esenzione notifica alla Commissione l'intenzione di procedervi. La Commissione esamina se le condizioni per un'esenzione di cui al primo comma sono ancora soddisfatte. Se tali condizioni non sono soddisfatte, la Commissione adotta atti di esecuzione recanti la sua decisione di cessazione dell'esenzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.»;

e) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«12. Qualora, vi sia un partenariato pubblico-privato vigente concluso prima del 16 giugno 2015 e la parte privata di tale partenariato è anche un'impresa ferroviaria incaricata della prestazione di servizi ferroviari passeggeri sull'infrastruttura, gli Stati membri possono continuare a esentare tale parte privata dall'applicazione degli articoli 7, 7 bis e 7 quinquies e a limitare il diritto di far salire e scendere i passeggeri per servizi prestati da imprese ferroviarie sulla stessa infrastruttura utilizzata per i servizi passeggeri prestati dalla parte privata nell'ambito del partenariato pubblico-privato.

13. I gestori dell'infrastruttura privati che sono parte di un partenariato pubblico-privato concluso prima del 24 dicembre 2016 e non ricevono fondi pubblici sono esclusi dall'ambito di applicazione dell'articolo 7 quinquies, a condizione che imprese ferroviarie specifiche non beneficino direttamente o indirettamente di prestiti e garanzie finanziarie gestiti dal gestore dell'infrastruttura.»;

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2) «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato membro nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura.»;

b) sono inseriti i punti seguenti:

- «2 bis) «sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria», la programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e il potenziamento dell'infrastruttura;
- 2 ter) «esercizio dell'infrastruttura ferroviaria», l'assegnazione delle tracce ferroviarie, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura;
- 2 quater) «manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria», i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente;
- 2 quinquies) «rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria», i lavori di sostituzione di vasta portata sull'infrastruttura esistente che non ne modificano la prestazione globale;
- 2 sexies) «potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria», i lavori di modifica di vasta portata sull'infrastruttura esistente che migliorano la sua prestazione globale;
- 2 septies) «funzioni essenziali» del gestore dell'infrastruttura, l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità del quadro per l'imposizione dei canoni e del quadro per l'assegnazione della capacità istituiti dagli Stati membri ai sensi degli articoli 29 e 39.»;

c) sono aggiunti i punti seguenti:

«31) «impresa a integrazione verticale», un'impresa per cui si verifica, ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio (\*), una delle situazioni seguenti:

- a) un gestore dell'infrastruttura è controllato da un'impresa che contemporaneamente controlla una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura;
- b) un gestore dell'infrastruttura è controllato da una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura; o
- c) una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura sono controllate da un gestore dell'infrastruttura.

Si intende inoltre un'impresa costituita da divisioni distinte, in cui vi sia un gestore dell'infrastruttura e una o più divisioni che forniscono servizi di trasporto non dotate di personalità giuridiche distinte.

Se sono pienamente indipendenti l'uno dall'altra, ma entrambi sono controllati direttamente da uno Stato membro senza entità intermedia, un gestore dell'infrastruttura e un'impresa ferroviaria non sono considerati un'impresa a integrazione verticale ai fini della presente direttiva;

- 32) «partenariato pubblico-privato», un accordo vincolante tra organismi pubblici e una o più imprese diverse dal gestore dell'infrastruttura principale di uno Stato membro, in base al quale le imprese in tutto o in parte costruiscono e/o finanziano l'infrastruttura ferroviaria e/o acquisiscono il diritto di esercitare qualsiasi funzione elencata al punto 2) per un periodo di tempo predefinito. L'accordo può assumere qualsiasi opportuna forma giuridicamente vincolante prevista nella legislazione nazionale;
- 33) «consiglio di amministrazione», organo superiore di un'impresa che esercita funzioni esecutive e amministrative ed è incaricato e responsabile della gestione quotidiana dell'impresa;
- 34) «consiglio di vigilanza», il più alto organo di un'impresa che svolge compiti di vigilanza, incluso l'esercizio del controllo sul consiglio di amministrazione e sulle decisioni strategiche generali riguardanti l'impresa;
- 35) «biglietto cumulativo», uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto per servizi ferroviari consecutivi effettuati da una o più imprese ferroviarie;
- 36) «servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità», servizi di trasporto ferroviario di passeggeri effettuati senza fermate intermedie tra due luoghi separati almeno da una distanza superiore a 200 km su linee appositamente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h e operanti in media a tali velocità.

(\*) 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).».

3) all'articolo 6, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Ai fini del presente articolo, gli Stati membri che applicano l'articolo 7 bis, paragrafo 3, esigono che l'impresa sia organizzata in divisioni distinte non dotate di personalità giuridica distinta da quella di tale impresa.»;

4) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

### **Indipendenza del gestore dell'infrastruttura**

1. Gli Stati membri provvedono affinché il gestore dell'infrastruttura sia responsabile dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo su una rete e sia incaricato dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di tale rete, in conformità del diritto nazionale.

Gli Stati membri provvedono affinché nessuna delle altre entità giuridiche nell'ambito dell'impresa a integrazione verticale abbia un'influenza determinante sulle decisioni adottate dal gestore dell'infrastruttura in relazione alle funzioni essenziali.

Gli Stati membri provvedono affinché i membri del consiglio di vigilanza e del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura, nonché i dirigenti che riferiscono loro direttamente, agiscano in maniera non discriminatoria e che la loro imparzialità non sia compromessa da alcun conflitto di interesse.

2. Gli Stati membri provvedono affinché il gestore dell'infrastruttura sia organizzato come un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le stesse persone non possano essere impiegate o nominate contemporaneamente:

- a) come membri del consiglio di amministrazione di un gestore dell'infrastruttura e membri del consiglio di amministrazione di un'impresa ferroviaria;
- b) come responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali e come membri del consiglio di amministrazione di un'impresa ferroviaria;
- c) ove esista un consiglio di vigilanza, come membri del consiglio di vigilanza di un gestore dell'infrastruttura e membri del consiglio di vigilanza di un'impresa ferroviaria;
- d) come membri del consiglio di vigilanza di un'impresa che faccia parte di un'impresa a integrazione verticale e che eserciti un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia su un gestore dell'infrastruttura, nonché come membri del consiglio di amministrazione di detto gestore dell'infrastruttura.

4. Nelle imprese a integrazione verticale, i membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non ricevono alcuna retribuzione basata sui risultati da nessun'altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale né ricevono premi legati primariamente alla prestazione finanziaria di specifiche imprese ferroviarie. Possono tuttavia ricevere incentivi connessi alla prestazione globale del sistema ferroviario.

5. In presenza di sistemi informatici comuni a diverse entità all'interno di un'impresa a integrazione verticale, l'accesso alle informazioni sensibili relative alle funzioni essenziali è limitato al personale autorizzato del gestore dell'infrastruttura. Le informazioni sensibili non sono comunicate ad altre entità all'interno di un'impresa a integrazione verticale.

6. Le disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo non pregiudicano il diritto degli Stati membri di adottare decisioni riguardanti lo sviluppo e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria né le competenze degli Stati membri riguardanti il finanziamento dell'infrastruttura e l'imposizione di canoni per il suo utilizzo nonché l'assegnazione della capacità, quali definiti all'articolo 4, paragrafo 2, e agli articoli 8, 29 e 39.»;

5) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 7 bis

### **Indipendenza delle funzioni essenziali**

1. Gli Stati membri assicurano che il gestore dell'infrastruttura goda di indipendenza organizzativa e decisionale entro i limiti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e agli articoli 29 e 39 riguardo alle funzioni essenziali.



2. Per l'applicazione del paragrafo 1, gli Stati membri provvedono in particolare affinché:
  - a) un'impresa ferroviaria o qualsiasi altra entità giuridica non esercitino un'influenza determinante sul gestore dell'infrastruttura in relazione alle funzioni essenziali, fatto salvo il ruolo degli Stati membri per quanto riguarda la definizione del quadro per l'imposizione dei canoni e del quadro per l'assegnazione della capacità e delle regole specifiche in materia di imposizione dei canoni in conformità degli articoli 29 e 39;
  - b) un'impresa ferroviaria o qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale non abbia un'influenza determinante sulle nomine e i la rimozione dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali;
  - c) la mobilità dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non crei conflitti di interesse.
3. Gli Stati membri possono decidere che l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'assegnazione delle tracce siano effettuate da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e/o dell'assegnazione della capacità indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale. In tal caso, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni dell'articolo 7, paragrafo 2, e dell'articolo 7, paragrafo 3, lettere c) e d).

L'articolo 7, paragrafo 3, lettera a), e l'articolo 7, paragrafo 4 si applicano *mutatis mutandis* ai capi di divisione incaricati della gestione dell'infrastruttura e della prestazione dei servizi ferroviari.

4. Le disposizioni della presente direttiva riguardanti le funzioni essenziali di un gestore dell'infrastruttura si applicano all'organismo incaricato della determinazione dei canoni e/o dell'assegnazione della capacità indipendenti.

#### Articolo 7 ter

### **Imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alla gestione del traffico e alla programmazione della manutenzione**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le funzioni di gestione del traffico e programmazione della manutenzione siano svolte in maniera trasparente e non discriminatoria e che i responsabili dell'adozione di decisioni relativamente a tali funzioni non siano soggetti a conflitti di interessi.
2. Per quanto riguarda la gestione del traffico, gli Stati membri assicurano che, in caso di interruzioni che le riguardano, le imprese ferroviarie abbiano pieno e tempestivo accesso alle informazioni pertinenti. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate.
3. Per quanto riguarda la programmazione a lungo termine di grande manutenzione e/o rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti e tiene conto quanto più possibile delle osservazioni formulate.

La programmazione dei lavori di manutenzione è effettuata dal gestore dell'infrastruttura in modo non discriminatorio.

#### Articolo 7 quater

### **Delega e ripartizione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura**

1. A condizione che non sorgano conflitti di interesse e sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può:
  - a) delegare funzioni a un'entità diversa, purché questa non sia un'impresa ferroviaria, non controlli un'impresa ferroviaria o non sia controllata da un'impresa ferroviaria. All'interno di un'impresa a integrazione verticale, le funzioni essenziali non possono essere delegate ad alcuna altra entità inserita nell'impresa a integrazione verticale, a meno che tale entità svolga esclusivamente funzioni essenziali;
  - b) delegare l'esecuzione di lavori e i relativi compiti circa lo sviluppo, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria a imprese ferroviarie o società che controllano l'impresa ferroviaria o sono controllate dall'impresa ferroviaria.

Il gestore dell'infrastruttura mantiene il potere di vigilanza relativamente all'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e ne ha la responsabilità ultima. Le entità che svolgono le funzioni essenziali si conformano agli articoli 7, 7 bis, 7 ter e 7 quinquies.

2. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1, le funzioni del gestore dell'infrastruttura possono essere eseguite da gestori dell'infrastruttura diversi, comprese le parti di accordi di partenariato pubblico-privato purché soddisfino i requisiti dell'articolo 7, paragrafi da 2 a 6, e degli articoli 7 *bis*, 7 *ter* e 7 *quinqües* e assumano la piena responsabilità dell'esercizio delle funzioni in questione.

3. Qualora a un operatore della rete elettrica non siano assegnate funzioni essenziali, egli è esentato dalle regole applicabili ai gestori dell'infrastruttura, a condizione che sia assicurata la conformità alle pertinenti disposizioni riguardanti lo sviluppo della rete, in particolare all'articolo 8.

4. Sotto supervisione dell'organismo di regolazione o di qualsiasi altro organismo competente indipendente stabilito dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura può concludere accordi di cooperazione con una o più imprese ferroviarie in modo non discriminatorio e al fine di ottenere vantaggi per i clienti quali costi ridotti o migliori prestazioni sulla parte della rete coperta dall'accordo.

Detto organismo monitora l'esecuzione di tali accordi e può, in casi giustificati, raccomandare di porvi termine.

*Articolo 7 quinqües*

### **Trasparenza finanziaria**

1. Nel rispetto delle procedure nazionali applicabili in ogni Stato membro, le entrate derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura comportanti fondi pubblici sono utilizzabili dal gestore dell'infrastruttura soltanto per finanziare la propria attività, gestione e rimborso dei prestiti compresi. Il gestore dell'infrastruttura può inoltre utilizzare tali entrate per pagare dividendi ai proprietari dell'impresa, che possono comprendere azionisti privati ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.

2. I gestori dell'infrastruttura non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti alle imprese ferroviarie.

3. Le imprese ferroviarie non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti ai gestori dell'infrastruttura.

4. I prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale sono concessi, erogati e gestiti soltanto a tassi e condizioni di mercato che rispecchiano il profilo di rischio individuale dell'entità interessata.

5. I prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale concessi prima del 24 dicembre 2016 restano in essere fino a scadenza, purché siano stati stipulati a condizioni di mercato e siano effettivamente erogati e onorati.

6. I servizi prestati dalle altre entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato o ai prezzi che rispecchiano il costo di produzione, aumentato di un ragionevole margine di profitto.

7. I debiti imputati al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti imputati alle altre entità giuridiche delle imprese a integrazione verticale. Tali debiti sono onorati separatamente. Ciò non osta a che il pagamento finale dei debiti sia effettuato attraverso un'impresa che faccia parte di un'impresa a integrazione verticale e che eserciti un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia su un gestore dell'infrastruttura, oppure attraverso un'altra entità nell'ambito dell'impresa.

8. La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da assicurare il rispetto del presente articolo e permettere di avere contabilità separate e circuiti finanziari trasparenti nell'ambito dell'impresa.

9. Nelle imprese a integrazione verticale, il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche dell'impresa in questione.

10. Qualora funzioni essenziali siano svolte da organismi indipendenti incaricati della determinazione dei canoni e/o dell'assegnazione ai sensi dell'articolo 7 bis, paragrafo 3, e gli Stati membri non applichino l'articolo 7, paragrafo 2, si applicano *mutatis mutandis* le disposizioni del presente articolo. I riferimenti nel presente articolo al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria e ad altre entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale si intendono come riferimenti alle rispettive divisioni dell'impresa. Il rispetto dei requisiti di cui al presente articolo è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa.

*Articolo 7 sexies*

### **Meccanismi di coordinamento**

Gli Stati membri assicurano che siano predisposti idonei meccanismi di coordinamento al fine di garantire il coordinamento tra i relativi gestori dell'infrastruttura principale e tutte le imprese ferroviarie interessate nonché tutti i richiedenti interessati di cui all'articolo 8, paragrafo 3. Se del caso, i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e di merci e le autorità nazionali, locali o regionali sono invitati a partecipare. L'organismo di regolazione interessato può partecipare in qualità di osservatore. Il coordinamento riguarda tra l'altro:

- 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) questioni di intermodalità e interoperabilità;
- e) qualsiasi altra questione relativa alle condizioni di accesso, all'uso dell'infrastruttura e alla qualità dei servizi del gestore dell'infrastruttura.

Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con le parti interessate, elabora e pubblica linee guida per il coordinamento. Il coordinamento ha luogo almeno annualmente e il gestore dell'infrastruttura pubblica sul proprio sito web una panoramica delle attività intraprese ai sensi del presente articolo.

Il coordinamento a norma del presente articolo non pregiudica il diritto dei richiedenti di adire l'organismo di regolazione né i poteri dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 56.

*Articolo 7 septies*

### **Rete europea dei gestori dell'infrastruttura**

1. Al fine di agevolare la prestazione di servizi ferroviari efficienti ed efficaci all'interno dell'Unione, gli Stati membri assicurano che i relativi gestori dell'infrastruttura principale partecipino e cooperino in una rete, che si riunisce periodicamente allo scopo di:

- a) sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione;
- b) sostenere l'attuazione tempestiva ed efficiente dello spazio ferroviario europeo unico;
- c) scambiare le migliori prassi;
- d) monitorare e valutare le prestazioni;
- e) contribuire alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15;
- f) affrontare le strozzature transfrontaliere; e
- g) discutere dell'applicazione degli articoli 37 e 40.

Ai fini della lettera d) la rete individua principi e pratiche comuni affinché il monitoraggio e la valutazione delle prestazioni siano effettuati in modo coerente.

Il coordinamento a norma del presente paragrafo non pregiudica né il diritto dei richiedenti di adire l'organismo di regolazione né i poteri dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 56.

2. La Commissione è membro della rete. Sostiene il lavoro della rete e agevola il coordinamento.»;

6) l'articolo 10 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. Fatti salvi gli obblighi internazionali dell'Unione e degli Stati membri, gli Stati membri che confinano con un paese terzo possono limitare il diritto di accesso di cui al presente articolo per i servizi prestati a partire da e verso tale paese terzo su una rete con scartamento diverso dalla rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione qualora insorgano distorsioni di concorrenza nel trasporto ferroviario transfrontaliero tra gli Stati membri e detto paese terzo. Tali distorsioni possono tra l'altro derivare dalla mancanza di accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e relativi servizi nel paese terzo in questione.

Se uno Stato membro intende adottare, ai sensi del presente paragrafo, una decisione che limita il diritto di accesso, presenta il progetto di decisione alla Commissione europea e consulta gli altri Stati membri.

Se, entro tre mesi dalla presentazione di tale progetto di decisione né la Commissione né un altro Stato membro vi obiettano, lo Stato membro può adottare la decisione.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano nei dettagli la procedura da seguire per l'applicazione del presente paragrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.»

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1370/2007, 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 dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. 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, della presente direttiva.»

c) i paragrafi 3 e 4 sono soppressi;

7) 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 di passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione.»

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

«2. Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolazione pertinenti di cui all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la propria decisione su criteri prestabiliti. Essi procedono in tal senso in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro un mese 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 dotata del diritto di limitare l'accesso ai sensi del presente articolo;

c) il gestore dell'infrastruttura;

d) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.»

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

- d) al paragrafo 4 è aggiunto il comma seguente:

«In base all'esperienza degli organismi di regolazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione, entro il 16 dicembre 2018, adotta atti di esecuzione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo per quanto riguarda i servizi di trasporto nazionale di passeggeri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.»;

- e) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Gli Stati membri possono anche limitare il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della prestazione di servizi di trasporto nazionale di passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione all'interno dello stesso Stato membro qualora:

- a) siano stati concessi diritti esclusivi al trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione nell'ambito di un contratto di servizio pubblico aggiudicato prima del 16 giugno 2015; o
- b) siano stati concessi un diritto/un'autorizzazione aggiuntivi per effettuare servizi commerciali di trasporto di passeggeri in concorrenza con un altro operatore tra le stazioni in questione entro il 25 dicembre 2018 sulla base di un'equa procedura di gara,

e purché gli operatori non ricevano alcuna compensazione per prestare tali servizi.

Detta limitazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o dell'autorizzazione o fino al 25 dicembre 2026, ove tale durata sia superiore.»;

- 8) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 11 bis

### **Servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità**

1. Al fine di sviluppare il mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, di promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri, fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 5, l'esercizio del diritto di accesso di cui all'articolo 10 relativamente ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità può essere soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione conformemente al presente articolo.

2. Qualora, a seguito dell'analisi prevista dall'articolo 11, paragrafi 2, 3 e 4, l'organismo di regolazione determini che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'organismo di regolazione indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2. Tali modifiche possono includere una modifica del servizio previsto.»;

«Articolo 13 bis

### **Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi**

1. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) e la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*), gli Stati membri possono richiedere alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure incaricare le autorità competenti di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri provvedono affinché esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

2. La Commissione segue gli sviluppi del mercato ferroviario per quanto riguarda l'introduzione e l'utilizzo del sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi e valuta la necessità di agire a livello dell'Unione, tenendo conto delle iniziative assunte dal mercato. Essa prende in esame in particolare l'accesso non discriminatorio per i passeggeri nel trasporto ferroviario ai dati necessari per pianificare viaggi e prenotare biglietti. Entro il 31 dicembre 2022, essa presenterà una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla disponibilità di detto sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi, che sarà corredata, se del caso, di proposte legislative.

3. Gli Stati membri impongono alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri di predisporre piani di emergenza e provvedono affinché tali piani siano adeguatamente coordinati per fornire assistenza ai passeggeri, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007, nel caso di grave interruzione del servizio.

(\*) 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).

(\*\*) Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).»;

9) all'articolo 19 è aggiunta la lettera seguente:

«e) non siano stati condannati per illeciti penali gravi connessi a obblighi derivanti da contratti collettivi vincolanti in conformità del diritto nazionale, ove applicabili.»;

10) all'articolo 32, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. I canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui al regolamento (UE) 2016/919 della Commissione (\*) possono essere differenziati in modo da offrire incentivi a dotare i treni dell'ETCS conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE della Commissione (\*\*) e alle versioni successive. Detta differenziazione non comporta globalmente un aumento delle entrate del gestore dell'infrastruttura.

Gli Stati membri possono decidere di non applicare la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura alle linee ferroviarie di cui al regolamento (UE) 2016/919, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS.

Gli Stati membri possono decidere di estendere questa differenziazione alle linee ferroviarie non specificate nel regolamento (UE) 2016/919.

(\*) Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

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

11) l'articolo 38, 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, in uno Stato membro in cui il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria è limitato ai sensi dell'articolo 11, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolazione provvedono a che siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro dieci 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 sia dotata 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.»;

12) all'articolo 53, paragrafo 3, è aggiunto il comma seguente:

«L'organismo di regolazione può imporre al gestore dell'infrastruttura di mettergli a disposizione tali informazioni, qualora lo ritenga necessario.»;

13) 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.»;

14) l'articolo 56 è così modificato:

a) al paragrafo 1 sono aggiunte le lettere seguenti:

«h) gestione del traffico;

i) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata;

j) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui all'articolo 2, paragrafo 13, e agli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater e 7 quinquies.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari, incluso in particolare il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura in relazione alle lettere da a) a j) del paragrafo 1. L'organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del paragrafo 1, lettere da a) a j), 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.»;

c) al paragrafo 9, il primo comma è sostituito dal seguente:

«9. L'organismo di regolazione 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 regolazione 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 j).»;

d) il paragrafo 12 è sostituito dal seguente:

«12. Per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6 e delle disposizioni relative alla trasparenza finanziaria di cui all'articolo 7 quinquies l'organismo di regolazione ha la 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. Nel caso di imprese a integrazione verticale tale facoltà è estesa a tutte le entità giuridiche. L'organismo di regolazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, l'organismo di regolazione ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altre entità 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 regolazione può anche trarre conclusioni riguardanti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.

I flussi finanziari di cui all'articolo 7 *quinquies*, paragrafo 1, i prestiti di cui all'articolo 7 *quinquies*, paragrafi 4 e 5, e i debiti di cui all'articolo 7 *quinquies*, paragrafo 7, sono soggetti al controllo dell'organismo di regolazione.

Se uno Stato membro ha designato l'organismo di regolazione quale organismo competente indipendente di cui all'articolo 7 *quater*, paragrafo 4, l'organismo di regolazione valuta gli accordi di cooperazione di cui a tale articolo.»;

15) l'articolo 57 è così modificato:

a) è inserito il paragrafo seguente:

«3 *bis* Se le questioni riguardanti un servizio internazionale richiedono decisioni di due o più organismi di regolazione, gli stessi organismi di regolazione interessati cooperano nel predisporre le rispettive decisioni al fine di pervenire a una risoluzione della questione. A tal fine, gli organismi di regolazione interessati svolgono le loro funzioni conformemente all'articolo 56.»;

b) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. Gli organismi di regolazione elaborano principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno il potere di adottare ai sensi della presente direttiva. Detti principi e pratiche comuni includono accordi per la risoluzione delle controversie che sorgono nell'ambito del paragrafo 3 *bis*. In base all'esperienza degli organismi di regolazione e alle attività della rete di cui al paragrafo 1 e, se necessario, ai fini di una cooperazione efficiente tra gli organismi di regolazione, la Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono tali principi e pratiche comuni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.»;

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«10. In merito alle decisioni su infrastrutture binazionali, entrambi gli Stati membri interessati possono in qualsiasi momento dopo il 24 dicembre 2016 concordare di imporre un coordinamento tra gli organismi di regolazione interessati al fine di allineare l'impatto delle loro decisioni.»;

16) 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.

In particolare, la relazione analizza lo sviluppo dei servizi ferroviari ad alta velocità e valuta l'esistenza di pratiche discriminatorie per quanto riguarda l'accesso alle linee ad alta velocità. La Commissione valuta se sia necessario presentare proposte legislative.

Entro la medesima data, la Commissione valuta se sussistano pratiche discriminatorie o altri tipi di distorsione della concorrenza in relazione ai gestori dell'infrastruttura che sono parte di un'impresa a integrazione verticale. Se del caso, la Commissione propone nuove misure legislative.».

## Articolo 2

1. Fatto salvo l'articolo 3, paragrafo 2, gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 25 dicembre 2018 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie a conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

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



*Articolo 3*

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. I punti da 6 a 8 e 11 dell'articolo 1 si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2019 in tempo utile per l'orario di servizio che inizia il 14 dicembre 2020.

*Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 14 dicembre 2016

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

I. KORČOK

---