Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►**B** **DIRETTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del 21 novembre 2012

che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016	L 352	1	23.12.2016

Rettificata da:

►**C1** Rettifica, GU L 67 del 12.3.2015, pag. 32 (2012/34/UE)

▼B

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

del 21 novembre 2012

che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce:

a) le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro di cui al capo II;

b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica a opera di uno Stato membro delle licenze destinate alle imprese ferroviarie che sono stabilite o si stabiliranno nell'Unione (capo III);

c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura (capo IV).

2. La presente direttiva si applica all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali.

Articolo 2

Esclusioni dall'ambito di applicazione

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

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

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

a) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari per passeggeri sulle infrastrutture ferroviarie locali e regionali isolate;

▼B

b) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari urbani o suburbani per passeggeri;

c) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari regionali di trasporto merci;

d) le imprese che effettuano solo servizi di trasporto merci su un'infrastruttura ferroviaria privata, utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le operazioni di trasporto delle sue merci.

▼M1

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

a) le reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su infrastrutture ferroviarie;

b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri ferroviari urbani e suburbani;

c) le reti regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da un'impresa ferroviaria esclusa ai sensi del paragrafo 1, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;

d) le infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario.

▼M1

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 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*.

▼M1

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.

▼B

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

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

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

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

▼M1

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 principale nazionale. 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

▼M1

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.

▼B

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

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

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

▼M1

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.

▼B

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

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

▼M1

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;

▼M1

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;

▼B

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

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

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

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

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

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

▼B

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

▼C1

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

▼B

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

12) «operatore dell'impianto di servizio», un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;

13) «accordo transfrontaliero», un accordo tra due o più Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi destinato a facilitare la prestazione di servizi ferroviari transfrontalieri;

14) «licenza», un'autorizzazione rilasciata a un'impresa da un'autorità preposta al rilascio della licenza, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;

15) «autorità preposta al rilascio della licenza», l'organismo incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario nello Stato membro;

16) «contratto», un accordo o, per analogia, un'intesa conclusi nel quadro di misure amministrative;

17) «profitto ragionevole», un tasso di rendimento del proprio capitale che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni;

18) «assegnazione», l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria da parte di un gestore dell'infrastruttura;

19) «richiedente», un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura;

20) «infrastruttura saturata», un elemento dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità non è possibile soddisfare pienamente la domanda, in determinati periodi;

21) «piano di potenziamento della capacità», una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a ridurre le limitazioni di capacità che portano a dichiarare un elemento dell'infrastruttura «infrastruttura saturata»;

▼B

22) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;

23) «accordo quadro», un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;

24) «capacità di infrastruttura», il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo;

25) «rete», l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;

26) «prospetto informativo della rete», un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura;

27) «traccia ferroviaria», la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un dato periodo;

28) «orario di servizio», i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità.

▼C1

29) «aree di deposito», aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro;

▼B

30) «manutenzione pesante», l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio;

▼M1

31) «impresa a integrazione verticale», un'impresa per cui si verifica, ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ([1]), 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.

([1]) 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).

▼M1

Se sono pienamente indipendenti l'uno dall'altra, ma entrambi sono controllati direttamente da uno Stato membro senza un 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.

▼B

CAPO II

SVILUPPO DELLE FERROVIE DELL'UNIONE

SEZIONE 1

Indipendenza Gestionale

Articolo 4

Indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura

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

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

▼B

Articolo 5

Gestione delle imprese ferroviarie secondo principi commerciali

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

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

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

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

a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni degli articoli 7, 29 e 39;

b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione;

c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;

d) aumentare la propria quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;

e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.

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

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

▼B

SEZIONE 2

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

Articolo 6

Separazione contabile

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

▼M1

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.

▼B

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

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

▼M1

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.

▼M1

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.

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;

▼M1

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:

▼M1

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 *quinquies* 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 quinquies

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.

▼M1

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;

▼M1

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.

▼B

SEZIONE 3

Risanamento Finanziario

Articolo 8

Finanziamento del gestore dell'infrastruttura

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

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

3. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato membro interessato e tenendo conto della strategia di cui al paragrafo 1 e del finanziamento erogato dagli Stati membri di cui al paragrafo 2, il gestore dell'infrastruttura adotta un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi. Il gestore dell'infrastruttura accerta che i richiedenti noti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali abbiano accesso alle informazioni pertinenti e la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale riguardo alle condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura prima della sua approvazione da parte del gestore dell'infrastruttura.

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

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

▼B

Articolo 9

Riduzione trasparente del debito

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

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

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

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

SEZIONE 4

Accesso all'infrastruttura e ai Servizi Ferroviari

Articolo 10

Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria

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

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

▼B

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

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

Articolo 11

Limitazione del diritto di accesso e del diritto di far salire e scendere i passeggeri

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

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

a) della o delle competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;

b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso ai sensi di tale articolo;

c) del gestore dell'infrastruttura;

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

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

▼B

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

a) la o le autorità competenti;

b) il gestore dell'infrastruttura;

c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;

d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.

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

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

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

Articolo 12

▼C1

Prelievo di canoni sulle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori

▼B

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

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

2. I canoni riscossi sono destinati a compensare detta autorità per gli obblighi di servizio pubblico previsti nel quadro di contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto dell'Unione. I proventi ottenuti da tali canoni e pagati come compensazione non eccedono

▼B

quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

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

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

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

Articolo 13

Condizioni di accesso ai servizi

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

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

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

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

Se l'esercizio di un impianto di servizio è assicurato da un gestore dell'infrastruttura oppure quando l'operatore dell'impianto di servizio

▼B

è controllato, direttamente o indirettamente, da un gestore dell'infrastruttura, la conformità ai requisiti del presente paragrafo si considera dimostrata se sono rispettate le condizioni previste all'articolo 7.

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

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

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

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

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

►C1 8. Le imprese ferroviarie possono chiedere, come servizi ausiliari, al gestore dell'infrastruttura o ad altri operatori di impianti di servizio i servizi di cui all'allegato II, punto 4. L'operatore dell'impianto di servizio non è obbligato a fornire questi servizi. ◄ Se decide di offrire ad altri uno o più di tali servizi, l'operatore dell'impianto di servizio deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.

▼B

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

SEZIONE 5

Accordi Transfrontalieri

Articolo 14

Principi generali degli accordi transfrontalieri

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

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

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

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

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

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

▼B

SEZIONE 6

Compiti di Controllo della Commissione

Articolo 15

Portata del monitoraggio del mercato

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

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

►C1 3. La Commissione controlla l'uso delle reti e l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, in particolare l'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, ◄ l'assegnazione della capacità, gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, l'evoluzione dei prezzi e la qualità dei servizi di trasporto ferroviario, i servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico, le licenze e il grado di apertura del mercato e di armonizzazione tra gli Stati membri, lo sviluppo dell'occupazione e le annesse condizioni sociali del settore ferroviario. Queste attività di controllo non pregiudicano analoghe attività negli Stati membri e il ruolo delle parti sociali.

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

a) l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari e dei servizi da fornire alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II;

b) le condizioni quadro di cui al paragrafo 3, comprese quelle relative ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia;

c) lo stato della rete ferroviaria dell'Unione;

d) l'utilizzo dei diritti di accesso;

e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti;

([1]) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

▼B

f) le limitazioni di infrastruttura;

g) la necessità di una normativa.

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

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

CAPO III

RILASCIO DELLE LICENZE DELLE IMPRESE FERROVIARIE

SEZIONE 1

Autorità Preposta al Rilascio delle Licenze

Articolo 16

Autorità preposta al rilascio delle licenze

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

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

SEZIONE 2

Condizioni per il Rilascio della Licenza

Articolo 17

Requisiti generali

1. Un'impresa ha diritto di richiedere il rilascio di una licenza nello Stato membro in cui è stabilita.

2. Gli Stati membri non rilasciano né prorogano la validità delle licenze nei casi in cui non ricorrano i requisiti fissati nel presente capo.

3. Un'impresa per la quale ricorrono i requisiti di cui al presente capo ha diritto di ottenere il rilascio della licenza.

4. Nessun'impresa è autorizzata a prestare i servizi di trasporto ferroviario rientranti nell'ambito di applicazione del presente capo se non le è stata rilasciata la licenza conforme al tipo di servizi da prestare.

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

5. La Commissione adotta misure che stabiliscono i dettagli dell'utilizzo di un modello comune di licenza e, se necessario a una concorrenza equa ed effettiva sui mercati del trasporto ferroviario, i dettagli

▼B

della procedura da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

Articolo 18

Condizioni per il rilascio della licenza

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

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

Articolo 19

Requisiti in materia di onorabilità

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

a) non siano stati condannati per illeciti penali gravi, ivi compresi illeciti di natura commerciale;

b) non siano stati oggetto di una procedura fallimentare;

c) non siano stati condannati per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti;

d) non siano stati condannati per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale qualora una società intendesse effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggette a procedure doganali;

▼M1

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

▼B

Articolo 20

Requisiti in materia di capacità finanziaria

1. Ricorrono i requisiti in materia di capacità finanziaria allorché un'impresa che richiede il rilascio di una licenza può provare che potrà far fronte ai suoi obblighi effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo di dodici mesi.

2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze verifica la capacità finanziaria, in particolare in base ai conti annuali dell'impresa ferroviaria o, per le imprese che richiedono il rilascio di una licenza ma non sono in grado di presentare tali conti, in base al bilancio annuale. Ciascuna impresa che richiede il rilascio di una licenza presenta quantomeno le informazioni di cui all'allegato III.

▼B

3. L'autorità preposta al rilascio delle licenze considera che un'impresa che richiede il rilascio di una licenza non possieda la capacità finanziaria richiesta qualora siano dovuti arretrati ingenti o ricorrenti di imposte o contributi sociali in relazione alle attività svolte dall'impresa.

4. L'autorità preposta al rilascio delle licenze può esigere la presentazione di una relazione di valutazione e di documenti appropriati emessi da una banca, una cassa di risparmio pubblica, un revisore dei conti o un esperto contabile giurato. Tali documenti contengono le informazioni elencate nell'allegato III.

5. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato III. Pertanto, l'allegato III può essere modificato per specificare le informazioni che devono essere fornite dall'impresa che richiede il rilascio di una licenza o integrarle alla luce dell'esperienza acquisita dalle autorità preposte al rilascio delle licenze o dell'evoluzione del mercato del trasporto ferroviario.

Articolo 21

Requisiti in materia di competenza professionale

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

Articolo 22

Requisiti in materia di copertura per la responsabilità civile

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

SEZIONE 3

Validità della Licenza

Articolo 23

Validità spaziale e temporale

1. Una licenza è valida in tutto il territorio dell'Unione.

2. La licenza resta valida fintantoché l'impresa ferroviaria adempie gli obblighi previsti dal presente capo. Tuttavia, l'autorità preposta al rilascio della licenza può prescrivere che questa sia oggetto di riesame a intervalli regolari. In tal caso il riesame è effettuato almeno ogni cinque anni.

3. Le licenze possono contenere disposizioni specifiche in materia di sospensione o di revoca delle stesse.

▼B

Articolo 24

Licenza temporanea, approvazione, sospensione e revoca

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

Articolo 25

Procedura per il rilascio di una licenza

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

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

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

CAPO IV

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

SEZIONE 1

Principi Generali

Articolo 26

Utilizzo efficace della capacità di infrastruttura

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

Articolo 27

Prospetto informativo della rete

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

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

▼B

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

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

Articolo 28

Accordi tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura

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

SEZIONE 2

Canoni per L'utilizzo dell'infrastruttura e dei Servizi

Articolo 29

▼C1

Fissazione, calcolo e riscossione dei canoni

▼B

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

Articolo 30

Costo dell'infrastruttura e contabilità

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

2. Ferma restando la loro competenza riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e fatto salvo, ove applicabile, il principio finanziario dell'annualità, gli Stati membri provvedono a che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura concludano, per un periodo minimo di cinque anni, un contratto che rispetti i principi e parametri fondamentali di cui all'allegato V.

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

Articolo 31

Principi di imposizione dei canoni

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

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

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

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

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

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

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

In base all'esperienza maturata da gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, organismi di regolamentazione e autorità competenti e tenuto conto dei sistemi esistenti di differenziazione basata sugli effetti acustici, la Commissione adotta misure di attuazione che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici, inclusa la durata dell'applicazione, e che permettono la differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione, se del caso, della sensibilità della zona esposta, in

▼B

particolare in termini di entità della popolazione interessata e composizione del treno avente un impatto sul livello delle emissioni sonore. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3. Essi non danno luogo all'indebita distorsione della concorrenza tra le imprese ferroviarie e non incidono sulla competitività complessiva del settore ferroviario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 32

▼C1

Deroghe ai principi di imposizione dei canoni

▼B

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

▼B

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

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

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

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

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

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

►C1 3. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, ◄ sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

▼M1

4. I canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui al regolamento (UE) 2016/919 della Commissione ([1]) 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 ([2]) e alle versioni successive. Detta differenziazione non comporta globalmente un aumento delle entrate del gestore dell'infrastruttura.

([1]) 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).

([2]) 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).

▼M1

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.

▼B

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

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

Articolo 33

Riduzioni

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

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

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

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

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

Articolo 34

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

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

▼B

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

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

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

Articolo 35

Sistema di prestazioni

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

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

3. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo alle modifiche dell'allegato VI, punto 2, lettera c). Pertanto, l'allegato VI, punto 2, lettera c), può essere modificato alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario e dell'esperienza acquisita dagli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55, dai gestori delle infrastrutture e dalle imprese ferroviarie. Tali modifiche adattano le classi di ritardo alle migliori prassi sviluppate dal settore.

Articolo 36

Canoni di prenotazione della capacità

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

Articolo 37

▼C1

Cooperazione in materia di sistemi di imposizione dei canoni su più reti

▼B

1. Gli Stati membri garantiscono che i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei canoni e si associno per coordinare l'imposizione dei canoni o per

▼B

imporre canoni per l'esercizio di servizi ferroviari su più di una rete infrastrutturale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione. In particolare, i gestori dell'infrastruttura mirano a garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali e assicurano l'utilizzo efficace delle reti ferroviarie. A tal fine stabiliscono le procedure appropriate a norma della presente direttiva.

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

SEZIONE 3

Assegnazione della Capacità di Infrastruttura

Articolo 38

Diritti connessi alla capacità

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

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

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

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

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

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

4. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per poter valutare se lo scopo del servizio internazionale consista nel trasporto di passeggeri su un percorso tra stazioni situate in Stati membri diversi e quale sia il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che siano informate l'autorità competente che su

▼B

tale percorso ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

Articolo 39

Assegnazione della capacità

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

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

Articolo 40

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

1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 42. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine a norma della presente direttiva e organizzano di conseguenza le tracce ferroviarie che insistono su più reti.

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

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

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

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

▼B

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

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

Articolo 41

Richiedenti

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

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

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

Articolo 42

Accordi quadro

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 43

Schema della procedura di assegnazione

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

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

▼B

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

Articolo 44

Richieste

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

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

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

4. Per le tracce ferroviarie su più reti i gestori dell'infrastruttura assicurano che le richieste possano essere presentate a uno sportello unico sotto forma di organismo congiunto istituito dai gestori dell'infrastruttura medesimi oppure di un gestore unico dell'infrastruttura attivo sulla traccia ferroviaria in questione. Questi può agire per conto del richiedente nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione. La presente disposizione lascia impregiudicato il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo ([1]).

Articolo 45

Programmazione

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

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

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

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

([1]) GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

▼B

Articolo 46

Procedura di coordinamento

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

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

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

a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del paragrafo 2;

d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

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

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

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

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

Articolo 47

Infrastruttura saturata

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 48

Richieste ad hoc

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

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

Articolo 49

Infrastruttura specializzata

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

▼B

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

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

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

Articolo 50

Analisi della capacità

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

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

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

Articolo 51

Piano di potenziamento della capacità

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

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

Il piano indica:

a) i motivi della saturazione;

b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;

c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;

d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso.

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

▼B

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

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

a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità; o

b) non porti avanti le azioni stabilite nel piano di potenziamento della capacità.

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

a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo; o

b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

Articolo 52

Utilizzo delle tracce ferroviarie

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

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

Articolo 53

Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione

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

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

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

▼M1

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

▼B

Articolo 54

Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni

▼M1

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.

▼B

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

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

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

SEZIONE 4

Organismo di Regolamentazione

Articolo 55

Organismo di regolamentazione

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

2. Gli Stati membri possono istituire organismi di regolamentazione competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al paragrafo 1 del presente articolo. L'organismo di regolamentazione del settore ferroviario può altresì essere fuso, sotto il profilo organizzativo, con l'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 della Commissione, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di

▼B

cui agli articoli 101 e 102 del trattato ([1]), l'autorità preposta alla sicurezza istituita a norma della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie ([2]), oppure l'autorità preposta al rilascio della licenza di cui al capo III, purché l'organismo risultante dalla fusione risponda ai criteri di indipendenza stabiliti nel paragrafo 1 del presente articolo.

▼C1

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

▼B

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

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

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

▼C1

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

([1]) GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1.
Nota: Il titolo del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio è stato adeguato per tener conto della rinumerazione degli articoli del trattato che istituisce la Comunità europea a norma dell'articolo 5 del trattato di Lisbona; il riferimento originario era agli articoli 81 e 82 del trattato.

([2]) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

▼B

Articolo 56

Funzioni dell'organismo di regolamentazione

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

a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;

b) criteri in esso contenuti;

c) procedura di assegnazione e relativo esito;

d) sistema di imposizione dei canoni;

e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;

f) accordi per l'accesso di cui agli articoli da 10 a 13;

g) accesso ai servizi e canoni imposti per il loro utilizzo a norma dell'articolo 13;

▼M1

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*.

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.

▼B

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 ([1]), 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

([1]) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

▼B

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.

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

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

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

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

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

►C1 Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolamentazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali. L'organismo di regolamentazione impone il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della sua funzione di organo di appello e della sua 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.

▼M1

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).

▼B

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

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

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

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

▼M1

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 altri 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.

▼M1

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.

▼B

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

Articolo 57

Cooperazione tra organismi di regolamentazione

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

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

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

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

[1] GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.
[2] GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

▼M1

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

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

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

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

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

▼M1

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.

▼B

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

▼M1

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.

▼B

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 58

Norme sulle procedure d'appalto

Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali ([1]).

Articolo 59

Deroghe

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

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

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

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

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

([1]) GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

▼B

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

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

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

Articolo 60

Esercizio della delega

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 20, paragrafo 5, all'articolo 35, paragrafo 3, all'articolo 43, paragrafo 2, e all'articolo 56, paragrafo 13, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere da 15 dicembre 2012. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

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

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

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

▼B

Articolo 61

Misure di attuazione

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

Articolo 62

Procedure di comitato

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

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

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

Articolo 63

Relazione

▼M1

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.

▼B

2. Alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete di organismi di regolamentazione, la Commissione, entro 16 dicembre 2014, presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla cooperazione tra

▼B

organismi di regolamentazione. Se del caso, la Commissione propone misure complementari per assicurare una vigilanza regolamentare integrata del mercato ferroviario europeo, segnatamente per i servizi internazionali. A tal fine, se del caso, sono esaminate misure legislative.

Articolo 64

Recepimento

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

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

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

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

Articolo 65

Abrogazione

Le direttive 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE, modificate dalle direttive elencate nell'allegato IX, parte A, sono ►C1 abrogate a decorrere dal 17 giugno 2015, ◄ fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento delle direttive nel diritto nazionale indicati nell'allegato IX, parte B.

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

Articolo 66

Entrata in vigore

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

Articolo 67

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B

ALLEGATO I

ELENCO DEGLI ELEMENTI DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

▼C1

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

▼B

— terreni,

— corpo stradale e piattaforma dei binari, in particolare rilevati, trincee, drenaggi, scoli, fossati in mattoni, acquedotti, muri di rivestimento, piantagioni di protezione delle scarpate ecc.; banchine per viaggiatori e per merci, anche nelle stazioni passeggeri e negli scali merci; banchine e piste; muri di cinta, siepi vive, palizzate; bande protettive contro il fuoco; impianti per il riscaldamento degli scambi; schermi paraneve,

— opere d'arte: ponti, ponticelli e altri passaggi superiori, gallerie, trincee coperte e altri passaggi inferiori; muri di sostegno e opere di protezione contro le valanghe, la caduta di massi, ecc.,

— passaggi a livello, compresi gli impianti destinati a garantire la sicurezza della circolazione stradale,

— sovrastruttura, in particolare: rotaie, rotaie scanalate e controrotaie; traverse e longherine, materiale minuto utilizzato per l'unione delle rotaie tra loro e con le traverse, massicciata, compresi pietrisco e sabbia; scambi; piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori (eccettuati quelli riservati esclusivamente ai mezzi di trazione),

▼C1

— vie di accesso per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi stradali e pedonali per i passeggeri in arrivo e in partenza,

▼B

— impianti di sicurezza, di segnalamento e di telecomunicazione di piena linea, di stazione e di smistamento, compresi gli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione di energia elettrica per il servizio del segnalamento e delle telecomunicazioni; edifici destinati ai suddetti impianti; freni di binario,

— impianti di illuminazione destinati ad assicurare la circolazione dei veicoli e la sicurezza della circolazione stessa,

— impianti per la trasformazione e il trasporto di energia elettrica per la trazione dei treni: sottostazioni, linee di alimentazione tra le sottostazioni e la linea di contatto, linee di contatto e supporti; terza rotaia con supporti,

— edifici adibiti al servizio delle infrastrutture, compresa una percentuale degli impianti per la riscossione dei canoni di trasporto.

▼B

ALLEGATO II

SERVIZI CHE DEVONO FORNIRSI ALLE IMPRESE FERROVIARIE

(di cui all'articolo 13)

1. Il pacchetto minimo di accesso comprende:

   a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria;

   b) diritto di usare la capacità concessa;

   c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;

   d) controllo dei treni, compresi segnalamento, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;

   e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

   f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

2. L'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito:

   a) stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria;

   b) scali merci;

   c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra;

▼C1

   d) aree di deposito;

▼B

   e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;

   f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio;

   g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;

   h) impianti e attrezzature di soccorso;

   i) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.

3. I servizi complementari possono comprendere:

▼C1

   a) corrente di trazione, i cui canoni di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica, fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/72/CE;

▼B

   b) preriscaldamento dei treni passeggeri;

   c) contratti su misura per:

      — il controllo dei trasporti di merci pericolose,

      — l'assistenza alla circolazione di treni speciali.

▼B

4. I servizi ausiliari possono comprendere:

a) accesso alla rete di telecomunicazioni;

b) fornitura di informazioni complementari;

c) ispezione tecnica del materiale rotabile;

d) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;

e) servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.

▼B

ALLEGATO III

CAPACITÀ FINANZIARIA

(di cui all'articolo 20)

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

a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente e prestiti;

b) fondi e elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;

c) capitale di esercizio;

d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;

e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa;

f) imposte e contributi sociali.

▼B

ALLEGATO IV

CONTENUTO DEL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE

(di cui all'articolo 27)

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

1) un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa. Le informazioni contenute in questo capitolo sono rese annualmente conformi o fanno riferimento ai registri dell'infrastruttura ferroviaria che devono essere pubblicati a norma dell'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE;

►C1 2) un capitolo su principi di imposizione dei canoni e sui canoni, contenente opportune informazioni dettagliate ◄ sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso applicabili ai servizi elencati nell'allegato II che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 31 a 36 per quanto riguarda i costi e i canoni. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei canoni già decise o previste nei prossimi cinque anni, se disponibili;

3) un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute a interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare:

   a) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;

   b) le condizioni imposte ai richiedenti;

   c) le scadenze per la presentazione delle richieste e l'assegnazione e le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione nonché le procedure per i lavori di manutenzione programmati e imprevisti;

   d) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e il sistema di risoluzione delle controversie reso disponibile nell'ambito di tale procedura;

   e) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura è saturata;

   f) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura;

   g) le condizioni previste per tener conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacità nella determinazione delle priorità nell'ambito della procedura di assegnazione.

   Esso descrive le misure prese per garantire un trattamento adeguato dei servizi merci, dei servizi internazionali e delle richieste soggette alla procedura ad hoc. Contiene un modello da compilare per le richieste di capacità. Il gestore dell'infrastruttura pubblica anche informazioni dettagliate sulle procedure di assegnazione delle tracce ferroviarie internazionali;

4) un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 25 della presente direttiva e sui certificati di sicurezza rilasciati a norma della direttiva 2004/49/CE ovvero indicante un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico;

▼B

5) un capitolo di informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 35;

6) un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio e sull'imposizione dei relativi canoni di cui all'allegato II. Gli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui canoni di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico;

7) un modello di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 42.

▼B

ALLEGATO V

PRINCIPI E PARAMETRI FONDAMENTALI DEI CONTRATTI FRA LE AUTORITÀ COMPETENTI E I GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA

(di cui all'articolo 30)

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

1) l'ambito di applicazione dell'accordo per quanto riguarda l'infrastruttura e gli impianti di servizio, strutturati in conformità dell'allegato II. Esso comprende tutti gli aspetti della gestione dell'infrastruttura, compresi la manutenzione e il rinnovamento dell'infrastruttura già in uso. Se del caso può essere compresa la costruzione di nuove infrastrutture;

►C1 2) la ripartizione dei pagamenti o i fondi assegnati per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato II, per la manutenzione e il rinnovo, nonché come gestire i ritardi accumulati nella manutenzione e nel rinnovo; ◄ se del caso può essere compresa l'articolazione dei pagamenti o dei fondi destinati alla nuova infrastruttura;

3) gli obiettivi di prestazione orientati agli utenti sotto forma di indicatori e di criteri di qualità comprendenti elementi quali:

   a) prestazione del treno, ad esempio in termini di velocità di regime e affidabilità, e soddisfazione del cliente;

   b) capacità della rete;

   c) gestione patrimoniale;

   d) volumi di attività;

   e) livelli di sicurezza; e

   f) protezione ambientale;

4) l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari;

5) gli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, ad eccezione di quelli attuati attraverso misure di regolamentazione ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 3;

6) gli obblighi minimi di comunicazione del gestore dell'infrastruttura in termini di contenuto e frequenza delle relazioni, comprese le informazioni da pubblicare annualmente;

7) la durata convenuta del contratto, che sarà sincronizzata e conforme alla durata del programma di attività del gestore dell'infrastruttura, della concessione o della licenza, ove appropriato, e ai principi di imposizione dei canoni e alle norme fissati dallo Stato;

8) le norme da applicare in caso di perturbazioni gravi e di situazioni di emergenza, comprendenti i piani d'intervento e la risoluzione anticipata del contratto, nonché le informazioni tempestive agli utenti;

9) le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali o in circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto.

▼B

ALLEGATO VI

REQUISITI DEI COSTI E DEI CANONI RELATIVI ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

(di cui all'articolo 32, paragrafo 1, e all'articolo 35)

1. I binomi che il gestore dell'infrastruttura deve considerare nel definire un elenco di segmenti di mercato al fine di introdurre nel sistema di imposizione coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, comprendono almeno i seguenti:

   a) servizi passeggeri/servizi merci;

   b) treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci;

   c) servizi nazionali/servizi internazionali;

   d) trasporto combinato/treni diretti;

▼C1

   e) servizi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani;

▼B

   f) treni blocco/treni a vagoni singoli;

   g) servizi ferroviari regolari/servizi ferroviari straordinari.

2. Il sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 è basato sui principi seguenti:

   a) per raggiungere il livello convenuto di prestazioni e per non pregiudicare la redditività economica di un servizio, il gestore dell'infrastruttura si accorda con i richiedenti sui parametri principali del sistema di prestazioni, in particolare sul valore dei ritardi, sulle soglie dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni con riguardo alla circolazione di singoli treni e di tutti i treni di un'impresa ferroviaria in un determinato periodo di tempo;

   b) il gestore dell'infrastruttura comunica alle imprese ferroviarie, almeno cinque giorni prima della circolazione del treno, l'orario di servizio sulla base del quale saranno calcolati i ritardi; può applicare un preavviso più breve in caso di forza maggiore o di variazioni tardive dell'orario di servizio;

   c) tutti i ritardi sono riconducibili a una delle seguenti classi e sottoclassi di ritardo:

      1. Gestione del funzionamento/della pianificazione attribuibile al gestore dell'infrastruttura

      1.1. Compilazione dell'orario

      1.2. Formazione del treno

      1.3. Errori nella procedura operativa

      1.4. Applicazione erronea delle regole di precedenza

      1.5. Personale

      1.6. Altre cause

      2. Impianti infrastrutturali di cui è responsabile il gestore dell'infrastruttura

      2.1. Impianti di segnalamento

      2.2. Impianti di segnalamento ai passaggi a livello

      2.3. Impianti di telecomunicazioni

      2.4. Sistema di alimentazione elettrica

▼B

2.5. Binari

2.6. Strutture

2.7. Personale

2.8. Altre cause

3. Problemi di ingegneria civile attribuibili al gestore dell'infrastruttura

3.1. Lavori di costruzione programmati

3.2. Irregolarità nell'esecuzione dei lavori di costruzione

3.3. Limitazioni di velocità dovute a binari difettosi

3.4. Altre cause

4. Cause attribuibili ai gestori dell'infrastruttura

4.1. Causate dal gestore dell'infrastruttura precedente

4.2. Causate dal gestore dell'infrastruttura successivo

5. Cause commerciali attribuibili all'impresa ferroviaria

5.1. Superamento del tempo di fermata

5.2. Richiesta dell'impresa ferroviaria

5.3. Operazioni di carico

5.4. Irregolarità di carico

5.5. Preparazione commerciale del treno

5.6. Personale

5.7. Altre cause

6. Materiale rotabile attribuibile all'impresa ferroviaria

6.1. Pianificazione/ripianificazione del registro

6.2. Formazione del treno da parte dell'impresa ferroviaria

6.3. Problemi riguardanti le carrozze (trasporto passeggeri)

6.4. Problemi riguardanti i carri (trasporto merci)

6.5. Problemi riguardanti vagoni, locomotive e veicoli ferroviari

6.6. Personale

6.7. Altre cause

7. Cause attribuibili ad altre imprese ferroviarie

7.1. Causate dall'impresa ferroviaria successiva

7.2. Causate dall'impresa ferroviaria precedente

8. Cause esterne non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria

8.1. Sciopero

8.2. Formalità amministrative

8.3. Influenze esterne

8.4. Effetti delle condizioni meteorologiche e cause naturali

8.5. Ritardo dovuto a motivi esterni sulla rete successiva

8.6. Altre cause

9. Cause secondarie non attribuibili né al gestore dell'infrastruttura né all'impresa ferroviaria

9.1. Situazioni pericolose, incidenti e pericoli

▼B

9.2. Occupazione dei binari causata dal ritardo dello stesso treno

9.3. Occupazione dei binari causata dal ritardo di un altro treno

9.4. Rotazione del materiale rotabile

9.5. Coincidenza

9.6. Necessità di ulteriori indagini;

d) ove possibile, i ritardi devono essere attribuiti a un'unica organizzazione, prendendo in considerazione sia la responsabilità della causa della perturbazione che la capacità di ripristinare condizioni di traffico normali;

e) il calcolo dei pagamenti tiene conto del ritardo medio dei servizi ferroviari con requisiti di puntualità simili;

f) il gestore dell'infrastruttura comunica il prima possibile alle imprese ferroviarie un calcolo dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni. Tale calcolo comprende tutti i treni in ritardo entro un periodo di un mese al massimo;

g) fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni dell'articolo 56, in caso di controversie relative al sistema di prestazioni si predispone un sistema di risoluzione delle controversie al fine di risolvere tempestivamente tali questioni. Il sistema di risoluzione delle controversie è imparziale nei confronti delle parti coinvolte. In applicazione di tale sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi;

h) una volta all'anno il gestore dell'infrastruttura pubblica il livello medio annuale delle prestazioni raggiunto dalle imprese ferroviarie sulla base dei parametri principali convenuti nel sistema di prestazioni.

▼B

ALLEGATO VII

SCHEMA DELLA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE

(di cui all'articolo 43)

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

▼B

ALLEGATO VIII

INFORMAZIONI CONTABILI DA FORNIRE, SU RICHIESTA, ALL'ORGANISMO DI REGOLAMENTAZIONE

(di cui all'articolo 56, paragrafo 12)

1. Separazione contabile

   a) conto di profitti e perdite e bilancio separati delle attività di trasporto merci, trasporto passeggeri e gestione dell'infrastruttura;

   b) informazioni sulle singole fonti e utilizzazioni dei fondi pubblici e di altre forme di compensazione in modo trasparente e particolareggiato, compreso un esame dettagliato dei flussi di cassa delle imprese al fine di determinare in che modo i fondi pubblici e le altre forme di compensazione sono stati utilizzati;

   c) categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra queste diverse attività, tenendo conto dei requisiti dell'organismo di regolamentazione;

   d) metodo seguito per ripartire i costi fra le diverse attività;

   e) se la società regolamentata è parte di un gruppo, dati dettagliati sui pagamenti fra società.

2. Monitoraggio dei canoni di accesso

   a) diverse categorie di costi, fornendo in particolare informazioni sufficienti sui costi marginali/diretti dei diversi servizi o gruppi di servizi in modo da poter monitorare i canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura;

   b) informazioni sufficienti per consentire il monitoraggio dei canoni individuali versati per i servizi (o gruppi di servizi); se richiesto dall'organismo di regolamentazione, le informazioni includeranno anche i dati sui volumi dei singoli servizi, sui prezzi dei singoli servizi e sugli introiti totali dei singoli servizi pagati da clienti interni ed esterni;

   c) costi e introiti dei singoli servizi (o gruppi di servizi) utilizzando la metodologia di costo pertinente, come richiesto dall'organismo di regolamentazione, per individuare prezzi potenzialmente anticoncorrenziali (sovvenzioni incrociate, prezzi predatori e prezzi eccessivi).

3. Indicazione dei risultati finanziari

   a) dichiarazione sui risultati finanziari;

   b) dichiarazione di spesa riepilogativa;

   c) dichiarazione delle spese di manutenzione;

   d) dichiarazione delle spese di gestione;

   e) conto economico;

   f) note giustificative che illustrano in dettaglio e spiegano le dichiarazioni, ove necessario.

▼B

ALLEGATO IX

PARTE A

DIRETTIVE ABROGATE CON L'ELENCO DELLE MODIFICHE SUCCESSIVE

(di cui all'articolo 65)

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

PARTE B

ELENCO DEI TERMINI PER IL RECEPIMENTO NEL DIRITTO NAZIONALE

(di cui all'articolo 65)

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

▼B

ALLEGATO X

TAVOLA DI CONCORDANZA

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

▼B

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
Articolo 9, paragrafi 1 e 2			Articolo 9, paragrafi 1 e 2
Articolo 10, paragrafi 3 e 3 *bis*			Articolo 10, paragrafi 1 e 2
Articolo 10, paragrafo 3 *ter*			Articolo 11, paragrafi 1, 2 e 3
			Articolo 11, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafi 3 *quater* e 3 *sexies*			Articolo 11, paragrafi 5 e 6
Articolo 10, paragrafo 3 *septies*			Articolo 12, paragrafi da 1 a 4
			Articolo 12, paragrafo 5
		Articolo 5	Articolo 13
			Articolo 14
Articolo 10 *ter*			Articolo 15
	Articolo 3		Articolo 16
	Articolo 4, paragrafi da 1 a 4		Articolo 17, paragrafi da 1 a 4
	Articolo 5		Articolo 18
	Articolo 6		Articolo 19
	Articolo 7, paragrafo 1		Articolo 20, paragrafo 1
	Allegato, parte I, punto 1		Articolo 20, paragrafo 2
			Articolo 20, paragrafo 3
	Articolo 8		Articolo 21
	Articolo 9		Articolo 22
	Articolo 4, paragrafo 5		Articolo 23, paragrafo 1
	Articolo 10		Articolo 23, paragrafi 2 e 3
	Articolo 11		Articolo 24
	Articolo 15		Articolo 25
		Articolo 1, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 26
		Articolo 3	Articolo 27
Articolo 10, paragrafo 5			Articolo 28
		Articolo 4, paragrafi 1, 3, 4, 5 e 6	Articolo 29
		Articolo 6, paragrafi da 2 a 5	Articolo 30
		Articolo 7	Articolo 31

▼B

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
		Articolo 8	Articolo 32
		Articolo 9	Articolo 33
		Articolo 10	Articolo 34
		Articolo 11	Articolo 35
		Articolo 12	Articolo 36
			Articolo 37
		Articolo 13	Articolo 38
		Articolo 14, paragrafi 1 e 3	Articolo 39
		Articolo 15	Articolo 40
		Articolo 16	Articolo 41
		Articolo 17	Articolo 42
		Articolo 18	Articolo 43
		Articolo 19	Articolo 44
		Articolo 20, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 45, paragrafi 1, 2 e 3
			Articolo 45, paragrafo 4
		Articolo 20, paragrafo 4	Articolo 45, paragrafo 5
		Articolo 21	Articolo 46
		Articolo 22	Articolo 47
		Articolo 23	Articolo 48
		Articolo 24	Articolo 49
		Articolo 25	Articolo 50
		Articolo 26	Articolo 51
		Articolo 27	Articolo 52
		Articolo 28	Articolo 53
		Articolo 29	Articolo 54
		Articolo 30, paragrafo 1	Articolo 55
		Articolo 30, paragrafo 2	Articolo 56, paragrafo 1
		Articolo 31	Articolo 57
Articolo 12			Articolo 58
Articolo 14 *bis*		Articolo 33, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 59
			Articolo 60
		Articolo 34, paragrafo 2	Articolo 61

▼B

Direttiva 91/440/CEE	Direttiva 95/18/CE	Direttiva 2001/14/CE	Presente direttiva
Articolo 11 *bis*		Articolo 35, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 62
Articolo 10, paragrafo 9			Articolo 63
		Articolo 38	Articolo 64
			Articolo 65
	Articolo 17	Articolo 39	Articolo 66
Articolo 16	Articolo 18	Articolo 40	Articolo 67
			Allegato I
		Allegato II	Allegato II
	Allegato		Allegato III
		Allegato I	Allegato IV
			Allegato V
			Allegato VI
		Allegato III	Allegato VII
			Allegato VIII