



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 3 marzo 2014 (12.03)
(OR. en)**

6815/14

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0029 (COD)**

**CODEC 521
TRANS 80
PE 108**

NOTA INFORMATIVA

| | |
|----------|---|
| del: | Segretariato generale |
| al: | Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio |
| Oggetto: | Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 24-12 settembre 2013) |

I. INTRODUZIONE

Il relatore, sig. Saïd EL KHADRAOUI (S&D, BE), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo (TRAN), una relazione sulla proposta in oggetto. La relazione conteneva 86 emendamenti (emendamenti 1-86).

Gruppi politici (S&D, ALDE/ADLE e GUE/NGL) e gruppi composti da 40 o più singoli parlamentari hanno inoltre presentato altri 37 emendamenti (emendamenti 87 - 125¹).

¹ Gli emendamenti 115 e 116 sono stati soppressi.

II. DISCUSSIONE

La discussione relativa alla proposta ha avuto luogo il 25 febbraio 2014.

Si è trattato di una discussione congiunta sulle sei proposte che costituiscono il quarto pacchetto ferroviario (lo Spazio ferroviario europeo unico; l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri; l'interoperabilità del sistema ferroviario; sicurezza ferroviaria; l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) e norme comuni per la contabilità delle imprese ferroviarie)².

Il relatore sul tema **Spazio ferroviario europeo unico**, sig. Saïd EL KHADRAOUI (S&D, BE), ha aperto la discussione e:

- ha rilevato che la questione della riforma delle ferrovie europee è un processo delicato e complesso e forma oggetto di un acceso dibattito. Pur non facendosi personalmente portavoce di una richiesta di apertura dei mercati nazionali, ha riconosciuto che se l'Europa vuole uno spazio ferroviario unico, dovranno esservi determinate norme comuni sulla scelta degli operatori e sulle condizioni in cui essi potranno operare;
- ha dichiarato che le proposte della Commissione non possono essere accettate in quanto non tengono conto delle differenze nelle reti e nelle strutture e neppure delle diverse esperienze dei paesi e delle regioni con l'apertura dei mercati. Quest'ultima non dovrebbe costituire un obiettivo in se stesso, ma un mezzo per creare l'impulso adatto a fornire alle persone un servizio migliore;
- ha presentato quattro aspetti che saranno essenziali al conseguimento di questo obiettivo:
 - anzitutto occorrerebbe trovare il corretto equilibrio tra apertura dei mercati e tutela degli obblighi di servizio pubblico. Dovrebbe essere evitato il cherry-picking delle linee commercialmente attraenti, lasciando agli operatori storici soltanto linee che producono perdite;
 - in secondo luogo, una regolamentazione del mercato a livello europeo richiede un accordo su alcune regole di base riguardo alla struttura delle imprese ferroviarie, al ruolo del gestore dell'infrastruttura e alle relazioni tra questa entità e gli operatori delle linee nonché con la società holding (ove questa esista);

² Cfr. anche documenti 6816/14, 6821/14, 6822/14, 6829/14, 6830/14.

- in terzo luogo, occorrerebbe garantire condizioni paritarie riguardo agli aspetti sociali, in modo da evitare che la concorrenza si affermi a spese dei lavoratori dipendenti;
 - infine, devono essere rafforzati i diritti dei passeggeri in materia di emissione dei biglietti e informazioni di viaggio;
- ha constatato che in tutti questi settori vi sono stati proficui scambi e che è stato individuato un pacchetto su cui si è registrata la convergenza di una maggioranza in seno alla commissione, costituendo così una valida base per il prosieguo dei lavori. In particolare, ha ritenuto essenziale che sia stata reperita una modalità per tutelare i servizi pubblici dal cherry-picking;
 - ha rilevato che la questione di un corretto funzionamento del mercato è stata oggetto di divergenze in seno alla commissione. Il compromesso a cui si è pervenuti, anche riguardo alla proposta di regolamento sull'apertura dei mercati nazionali, dista anni luce dalla proposta della Commissione. In merito alla questione del livello minimo del servizio, il suo gruppo è fermamente contrario all'emendamento presentato;
 - ha concluso affermando di auspicare un ampio appoggio in modo da ricevere un consistente mandato per i negoziati con il Consiglio.

Il relatore sul tema dell'**apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri**, sig. Mathieu GROSCH (PPE, BE):

- ha accolto con favore il fatto che, malgrado l'accesso dibattito, sia stato possibile pervenire a compromessi ragionevoli con l'obiettivo di far sì che 27 mercati ferroviari diventino un mercato europeo. Contrariamente a quanto affermato da alcuni, un aumento di efficienza delle ferrovie sarebbe essenziale per creare più occupazione;
- ha messo in risalto che alla proposta della Commissione sono state apportate migliorie, ad esempio riguardo alle autorità competenti che dovrebbero disporre di certa flessibilità in modo da tener conto di aspetti locali, pur dovendo d'altra parte rispettare anche talune norme comuni (ad esempio, la sostenibilità e i diritti dei passeggeri);

- per quanto riguarda la principale questione della concorrenza, ha trovato appoggio la proposta della Commissione sull'accesso al materiale rotabile. Tuttavia, al momento di affrontare l'aspetto delle gare di appalto pubbliche, la commissione ha profondamente modificato la proposta. Non vi è motivo di modificare significativamente qualcosa che in linea di principio al momento funziona in modo soddisfacente. Si dovrebbe invece migliorare ciò che non sta funzionando ed in tal senso il Parlamento ha messo al primo posto l'efficienza, con l'obiettivo di mettere al centro le persone e i passeggeri (puntualità, efficienza del servizio clienti e affidabilità). Pertanto, si è mantenuta la possibilità di un'aggiudicazione diretta e la partecipazione ad una gara d'appalto non dovrebbe quindi essere l'unico mezzo per aggiudicarsi un contratto. Il Parlamento ha proposto criteri soglia su base chilometrica in relazione all'aggiudicazione di contratti ed è disponibile ad adattarli nelle discussioni con il Consiglio;
- infine, ha espresso appoggio al principio di reciprocità riguardo all'accesso alle gare d'appalto in altri Stati membri ed ha ritenuto che la questione del diritto di sciopero e del livello minimo dei servizi in caso di sciopero meriti una discussione. Non intende mettere in discussione il diritto di sciopero, ma ha semplicemente messo in risalto che gli scioperi hanno determinate conseguenze nocive e che ciò va riconosciuto.

Il relatore sul tema dell'**interoperabilità del sistema ferroviario**, sig.ra Izaskun BILBAO BARANDICA (ALDE/ADLE, ES):

- ha affermato che il modo migliore per migliorare la competitività è dare vita ad una politica integrata in materia di mobilità dei beni e dei servizi;
- ha sottolineato l'importanza di creare maggiore slancio per l'innovazione;
- ha messo in risalto la pletora di norme accompagnate da un'eccessiva burocrazia che costituisce una barriera per le imprese;
- ha sottolineato che avrebbe desiderato arrivare più lontano, ma che alcuni compromessi raggiunti rappresentano un progresso, tra cui:
 - l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) avrà la competenza di autorizzare il materiale rotabile nell'UE;
 - vi sarà un registro dei treni e dei corridoi con la proposta di designare un unico gestore;
 - l'ERA dovrà altresì svolgere un ruolo nell'elaborazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS).

Il relatore sul tema della **sicurezza ferroviaria**, sig. Michael CRAMER (Verts/ALE, DE):

- ha messo in risalto che il quarto pacchetto ferroviario è un passo importante nel rafforzamento di collegamenti ferroviari eco-compatibili e nella creazione di uno spazio ferroviario unico. La parte tecnica del pacchetto (cioè la proposta in questione e quelle sull'interoperabilità e sull'Agenzia ferroviaria europea) è stata negoziata in modo consensuale e in stretto coordinamento. Se riguardo agli aspetti politici del pacchetto si registrano preoccupazioni gravi, sono nondimeno importanti i relativi aspetti tecnici;
- ha dichiarato che, sebbene il mezzo di trasporto ferroviario sia il più sicuro, non si può rimanere inattivi ed occorre che sia evitato ogni incidente. Pertanto, la proposta della Commissione relativa all'introduzione di un certificato europeo di sicurezza è stata accolta favorevolmente, dato che la certificazione nazionale non funziona adeguatamente e crea ostacoli;
- ha sottolineato l'importanza dei tempi di lavoro e periodi di riposo e delle qualifiche del personale addetto alla sicurezza, nonché di provvedere affinché il personale possa riferire aspetti che possono mettere a rischio la sicurezza ad un punto di contatto indipendente, al fine di prevenire incidenti. Ha espresso personale appoggio per gli emendamenti presentati del Gruppo S&D per l'ulteriore rafforzamento di tali elementi;
- ha obiettato che occorrerebbe maggiore trasparenza nell'ambito della separazione tra rete ed operatori, come strumento per garantire che i profitti ottenuti dall'infrastruttura vengano reinvestiti nell'infrastruttura in Europa;
- ha criticato che il Consiglio non abbia portato a termine i suoi lavori su tutti i tre fascicoli tecnici, con quello sull'Agenzia ferroviaria europea ancora da mettere a punto, in modo da consentire di procedere a negoziati su tali proposte ancora durante la presente legislatura.

Il relatore sul tema dell'**Agenzia ferroviaria dell'Unione europea (ERA)**, sig. Roberts

ZĪLE (ECR, LV):

- ha affermato che, pur mirando a dar vita ad uno spazio ferroviario comune, è evidente che ciò non si può realizzare con un solo passo, tuttavia con il presente pacchetto si è compiuto un passo importante;
- ha ritenuto che si possa trovare un rapido accordo con il Consiglio sulla parte tecnica del pacchetto e che, senza un accordo su tali fascicoli tecnici, non vi sia alcuna speranza di accordo riguardo ai fascicoli politici;

- per quanto riguarda il suo fascicolo ha rammentato che esso andrebbe considerato assieme a quello sull'interoperabilità e a quello sulla sicurezza. L'Agenzia ferroviaria europea (ERA) funzionerà da sportello unico espletando tre funzioni:
 - autorizzare l'uso di veicoli in Europa;
 - rilasciare certificati di sicurezza ferroviaria;
 - verificare l'infrastruttura ferroviaria fisica;
- ha rammentato che il Parlamento desiderava esaminare una procedura di ricorso più rapida, un collegamento più chiaro tra l'ERA e le autorità nazionali e fare in modo che i canoni non costituiscano un ostacolo. Il relatore ha ritenuto che in merito alle questioni suesposte si siano trovati validi compromessi;
- ha accolto con favore che siano state prese in considerazione le specificità dei cosiddetti mercati isolati (come gli Stati baltici);
- ha concluso esprimendo commenti sulla questione della liberalizzazione, al cui riguardo ritiene che non sia giustificato continuare a trattare il settore ferroviario in maniera del tutto diversa rispetto, ad esempio, ai trasporti aerei. Si potrebbero risparmiare 46 miliardi in sovvenzioni.

Il relatore sul tema **norme comuni per la contabilità delle imprese ferroviarie**, sig. Jaromír KOHLÍČEK (GUE/NGL, CZ):

- ha rammentato che soltanto 4 o 5 paesi si sono avvalsi del regolamento, nondimeno ha però ritenuto che sia prematuro abrogare il regolamento senza analizzare ulteriormente le conseguenze. La Commissione dovrebbe piuttosto dar vita ad un regolamento più solido che si basi su un'approfondita analisi dell'attuale regime;
- ha pertanto proposto, anziché abrogare semplicemente il regolamento quale proposto dalla Commissione, di differire l'abrogazione per due anni. Qualora l'emendamento 2, finalizzato in tal senso, non trovi appoggio, ritirerà il suo nome dalla relazione;
- infine, riguardo alla liberalizzazione, ha obiettato che nei paesi più piccoli è limitata perfino la redditività sulle linee più affollate e che la liberalizzazione di una linea significherebbe la fine dei viaggi su rotaia a lunga percorrenza.

Il Commissario KALLAS:

- ha rammentato che l'obiettivo delle sei proposte contenute nel pacchetto ferroviario è completare il mercato interno dei servizi ferroviari e creare un reale Spazio ferroviario europeo unico, superando la frammentazione dei circa 26 mercati ferroviari. Si è detto convinto che alla fine ciò accadrà. Sia i passeggeri sia le imprese chiedono servizi più attraenti, efficienti, transfrontalieri ed orientati sul cliente;
- ha affermato che le proposte hanno adottato un approccio coerente nell'affrontare le sfide che ancora si pongono malgrado l'adozione dei tre precedenti pacchetti ferroviari, cioè la frammentazione delle norme e delle procedure tecniche e i persistenti ostacoli all'ingresso sul mercato;
- ha messo in risalto talune caratteristiche principali delle proposte:
 - conferire all'Agenzia ferroviaria europea la responsabilità di promuovere norme tecniche interoperabili e di rilasciare certificati di sicurezza ed autorizzazioni di veicoli con validità in tutta l'EU, con un conseguente taglio dei costi per circa 500 milioni di EUR e una riduzione delle lungaggini procedurali;
 - al fine di far funzionare l'apertura dei mercati, rafforzare il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e garantirne l'indipendenza per assicurare un accesso alla rete equo e non discriminatorio;
 - definire precise norme in materia di governance ed obblighi di trasparenza finanziaria che, assieme ad efficaci autorità di regolamentazione, costituiscono le condizioni essenziali per assicurare che la graduale apertura dei mercati produca servizi ferroviari più efficienti e migliori dal punto di vista della qualità e dei costi;
 - introdurre il principio dell'obbligatorietà dell'aggiudicazione dei contratti di trasporto ferroviario pubblico, pur mantenendo la facoltà degli Stati membri di definire gli obblighi di servizio pubblico come migliore modalità per ottenere il massimo valore per il denaro dei contribuenti. Anche se la concorrenza non costituisce un obiettivo in se stessa, è un importante mezzo per conseguire migliore efficienza e qualità del servizio;
- ha giudicato che i compromessi raggiunti in seno al Parlamento avrebbero potuto essere più ambiziosi riguardo alle procedure di appalto di contratti per la fornitura di servizi pubblici nel settore ferroviario (con un differimento fino al 2022 e con periodi transitori ancor più lunghi); l'ampliamento delle possibilità previste per un'aggiudicazione diretta dei contratti nel settore ferroviario; una significativa attenuazione dei requisiti riguardanti la separazione e delega alle autorità di regolamentazione nazionali e la riduzione dei poteri di esecuzione della Commissione;

- ha concluso riconoscendo la complessità e la natura controversa del pacchetto, ribadendo però che occorrono mutamenti per creare un sistema ferroviario più efficiente ed equo in Europa, senza le attuali barriere. E' difficile comprendere perché non vi sia alcuna linea ferroviaria tra Berlino e Bruxelles, o perché non sia possibile gestire merci tra l'Italia e l'Estonia, o perché un operatore debba di fatto pagare un operatore concorrente per l'uso dell'infrastruttura. Si devono creare più imprese transfrontaliere per apportare più occupazione, maggiore reddito, più vantaggi economici e meno danni ambientali.

Il relatore del parere della commissione per i bilanci, sig.ra Jutta HAUG (S&D, DE), si è espressa contro ciò che ella considera un superamento della riduzione del 5% del personale dell'Agenzia ferroviaria europea. Inoltre, in seguito all'adozione del pacchetto, la Commissione dovrebbe ritornare con un nuovo quadro finanziario che tenga conto dei compiti aggiuntivi e delle relative necessità dell'Agenzia in termini finanziari e di personale.

Il relatore del parere della commissione per l'occupazione e gli affari sociali, sig. Frédéric DAERDEN (S&D, BE), ha dichiarato che la sua commissione, tra l'altro, è riuscita a rendere realizzabili il trasferimento obbligatorio di personale alle stesse condizioni di lavoro, criteri di ordine sociale nelle gare d'appalto, il rispetto degli accordi collettivi, anche tra Stati membri, e l'obbligo di certificazione del personale viaggiante. Ha chiesto il ritiro dell'emendamento sul livello minimo di servizio che va contro i diritti sindacali fondamentali.

Il relatore dell'opinione della commissione per lo sviluppo regionale, sig.ra Marie-Thérèse SANCHEZ-SCHMID (PPE, FR), ha rammentato i problemi causati dalla mancanza di interoperabilità, specialmente nelle regioni di confine. Le riforme proposte sono pertanto essenziali e consentiranno di attraversare le frontiere senza, ad esempio, dover cambiare treno e porteranno le regioni di confine fuori dall'isolamento, rendendole più attraenti.

L'altro relatore del parere della commissione per lo sviluppo regionale, sig. Joachim ZELLER (PPE, DE), è preoccupato circa gli effetti della separazione tra infrastruttura ed operatori sulle piccole e medie imprese ferroviarie, che sono in maggior parte organizzate come società integrate. Una rigorosa separazione non sarebbe sostenibile per tali imprese da sole, data la duplicazione del personale, ed in tempi di crisi minaccerebbe la loro esistenza. Si è rammaricato della mancanza di un appoggio alle opinioni della sua commissione su tale aspetto da parte della commissione per i trasporti ed ha lanciato un appello affinché venga sostenuto l'emendamento 87.

Intervenendo a nome del gruppo PPE, il sig. Luis DE GRANDES PASCUAL (ES):

- ha affermato che il quarto pacchetto ferroviario è necessario perché, malgrado la revisione compiuta durante gli ultimi 8 anni, il mezzo ferroviario non è riuscito a diventare una modalità di trasporto efficiente e sostenibile;
- ha obiettato che nel contesto del più ampio accesso ai mercati degli Stati membri proposto, è necessario che l'Agenzia ferroviaria europea funga da sportello unico per l'autorizzazione di veicoli e che si ottenga una maggiore interoperabilità attraverso la maggiore armonizzazione possibile in ambito tecnico;
- ha ritenuto che il pilastro della governance previsto nel pacchetto possa favorire un mercato dinamico, aperto e competitivo;
- ha auspicato che il Consiglio rispetti ciò che la Commissione ha fatto e ciò che il Parlamento ha cercato di conseguire.

Parlando a nome del gruppo S&D, la sig.ra Inés AYALA SENDER (ES):

- ha dichiarato che le ferrovie rappresentano 70 000 posti di lavoro ed un enorme importo di investimenti pubblici e che deve esserci qualità nel servizio. Le cose, però, attualmente non stanno così ed è necessario migliorare il servizio. Gli sforzi di modernizzazione e per spostare un maggior volume di trasporti dalla strada alla rotaia non hanno finora effettivamente funzionato;
- ha obiettato che la ferrovia deve guadagnare in trasparenza e che le relazioni dei relatori sulle due proposte relative all'apertura dei mercati sono l'ultima opportunità per fare in modo che le cose non peggiorino;

- ha giudicato che i fascicoli tecnici forniscono una valida base che dovrebbe consentire di semplificare 11 000 pagine di legislazione nazionale che costituiscono un ostacolo allo sviluppo del settore. L'Agenzia ferroviaria europea dovrebbe disporre di sostanziali facoltà di certificazione in stretta collaborazione con le autorità nazionali.

Intervenendo a nome del gruppo ALDE/ADLE, il sig. DE BACKER Philippe (BE):

- ha dichiarato che, con una sufficiente dose di coraggio del Parlamento, la votazione sul quarto pacchetto ferroviario potrebbe essere il punto d'arrivo del dibattito sullo spazio ferroviario unico in Europa, che dura dal 1991. Se così sarà, finalmente esisterà un pilastro tecnico che consente una reale armonizzazione ed interoperabilità con un'Agenzia ferroviaria europea attrezzata di solide competenze e che potrà rilasciare certificati di sicurezza in tutta Europa;
- ha accolto favorevolmente che finalmente siano stati adottati provvedimenti per l'apertura dei mercati soprattutto nel settore del trasporto dei passeggeri che permetteranno di realizzare un trasporto ferroviario migliore. I paesi che hanno attuato la liberalizzazione, come la Svezia, sono quelli con i massimi risultati in termini di puntualità, servizi, qualità e soddisfazione della clientela;
- ha sottolineato l'esigenza di assicurare un sufficiente livello di trasparenza per quanto riguarda il flusso di denaro tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori in modo da creare condizioni paritarie per tutte le imprese. Si è posta l'esigenza di una separazione dando agli operatori molta più libertà di accesso ai mercati. Ha deplorato il lobbismo dei monopoli di Stato, contro gli interessi dei loro stessi cittadini, finalizzato ad impedire che venissero adottati i necessari provvedimenti;
- ha concluso affermando l'importanza di approfondire ogni sforzo per mantenere il pacchetto della Commissione, per aprire i mercati, per assicurare un miglioramento della qualità dei servizi ai passeggeri e, infine, per conseguire l'obiettivo di uno spazio ferroviario unico.

Intervenendo a nome del gruppo Verts/ALE, il sig. Karim ZÉRIBI (FR):

- ha dichiarato che l'obiettivo dell'apertura dei mercati non deve portare ad un abbassamento della qualità del servizio e delle condizioni di lavoro dei lavoratori dipendenti nel settore ferroviario. Il quarto pacchetto ferroviario arreca un progresso sotto il profilo tecnico, ma in rapporto agli aspetti politici non risulta soddisfacente. Pertanto, il suo gruppo mantiene talune riserve su un certo numero di punti;
- ha accolto con favore che il pilastro tecnico, che ha riscosso un accordo inanime in seno alla commissione, consenta di migliorare l'interoperabilità e i collegamenti transfrontalieri;

- per quanto riguarda la proposta relativa agli obblighi di servizio pubblico, ha giudicato che vi sia stata una convergenza su una soluzione che tiene conto di aspetti sociali, degli interessi dei passeggeri e di criteri di qualità, che consentirà l'aggiudicazione diretta, soggetta a condizioni, dei contratti. Ciò malgrado un'inaccettabile proposta dogmatica da parte della Commissione. Tuttavia, dissente del tutto riguardo alla questione della reciprocità applicata alla partecipazione a gare d'appalto, da egli ritenuta direttamente finalizzata a penalizzare una specifica impresa;
- ha deplorato che il relatore relativamente alla governance delle ferrovie non abbia proposto di modificare la proposta della Commissione che palesemente è un ostacolo alla realizzazione di una struttura integrata, pur garantendo la trasparenza finanziaria. Ha altresì deplorato che siano stati messi in discussione i contratti di servizio pubblico, considerando che l'attuale legislazione li tutela.

Parlando a nome del gruppo ECR, il sig. Oldřich VLASÁK (CZ):

- ha affermato che i passeggeri non sono soddisfatti del sistema attuale ed ha ritenuto che, per quanto riguarda l'apertura dei mercati, si debba guardare agli esempi in cui si registra la soddisfazione dei passeggeri. Ha accennato alla linea tra Praga ed Ostrava nella Repubblica ceca come valido esempio dell'apertura di un mercato e di come le ferrovie possano funzionare all'interno di quel quadro;
- ha ammonito sul fatto che, se le condizioni non saranno uguali per tutti, non vi sarà alcuna possibilità di vittoria sulla questione e di lavorare su altri pacchetti in futuro. Ha giudicato che lo status quo non sia soddisfacente e desidera miglioramenti.

A nome del gruppo GUE/NGL, la sig.ra Sabine WILS (DE):

- ha dichiarato che il suo gruppo sostiene la protesta contro la liberalizzazione delle ferrovie da parte dei lavoratori ferroviari, preoccupati per i loro posti di lavoro e il dumping salariale. Per il suo gruppo, la gestione delle ferrovie è una funzione pubblica;
- ha criticato il fatto che la Commissione abbia proseguito sulla linea della liberalizzazione senza avere seriamente analizzato gli effetti dei pacchetti già adottati. Adesso, i mercati nazionali del trasporto passeggeri saranno soggetti alla concorrenza, laddove l'esempio del Regno Unito ha dimostrato che da ciò è conseguito un abbassamento della sicurezza e della qualità;

- ha messo in risalto particolari ambiti che formano oggetto di preoccupazione:
 - la proposta sulla separazione tra reti ed operatori;
 - l'estensione dell'obbligo di gara d'appalto;
 - la prestazione di un livello minimo di servizio che minaccia il diritto di sciopero.

Prendendo la parola a nome del gruppo EFD, il sig. Juozas IMBRASAS (LT):

- ha rammentato che attualmente non v'è accordo unanime tra gli Stati membri sul quarto pacchetto ferroviario, specialmente riguardo alla questione della separazione tra infrastruttura ed operatori;
- si è detto convinto del fatto che la separazione di società integrate realmente funzionanti ridurrà l'efficienza, aumenterà i costi e renderà il settore maggiormente dipendente dal bilancio statale. Inoltre, in taluni paesi esiste una concorrenza da parte di imprese di paesi terzi economicamente forti con strutture ad integrazione verticale. La Commissione ha trascurato il fatto che l'apertura dei mercati in questo contesto potrebbe avere taluni effetti nocivi. Egli ha accennato come esempio al proprio paese, dove riguardo alle merci v'è un'accanita concorrenza da parte di imprese ubicate nella Comunità degli Stati indipendenti;
- ha affermato che l'UE dovrebbe concentrarsi su importanti questioni che garantirebbero una concorrenza equa e trasparente e migliorerebbero l'efficienza delle ferrovie.

Gli interventi successivi si sono concentrati sulle questioni dell'apertura dei mercati e della separazione tra gestori dell'infrastruttura ed operatori di linee ferroviarie. Si possono mettere in risalto le seguenti osservazioni:

sig. Gilles PARGNEAUX (S&D, FR):

- ha ritenuto che la liberalizzazione porterà soltanto ad una concorrenza a spese della qualità, al dumping sociale, all'abbassamento della sicurezza, ad un aumento delle spesa pubblica e alla crescita delle tariffe, mettendo quindi in rilievo l'esperienza del Regno Unito;
- ha obiettato che il modello in cui il gestore dell'infrastruttura fa parte di un gruppo che pure esplica funzioni di operatore in un gran numero di casi si è rivelato il più efficiente dal punto di vista sia finanziario sia operativo;
- in tale contesto, assieme ad altri 70 colleghi circa, ha presentato emendamenti che prevedono un maggior margine di flessibilità riguardo agli aspetti della governance.

Il sig. Ramon TREMOSA i BALCELLS (ALDE/ADLE, ES):

- ha affermato che lo status quo relativo al regolamento sull'obbligo di servizio pubblico (OSP) non costituisce un'opzione ed il mercato dovrebbe aprirsi al più presto possibile, ad esempio tramite gare d'appalto di contratti di servizio pubblico obbligatorie;
- ha appoggiato, assieme al proprio gruppo, la proposta iniziale della Commissione riguardo ad un termine previsto per il 2019 per la realizzazione, ma il relatore, assieme al relatore ombra del gruppo S&D, non vede l'urgenza di un mutamento, mantenendo la possibilità di aggiudicazioni dirette;
- ha raccomandato al suo gruppo di astenersi dalla votazione sul fascicolo OSP.

Il sig. Markus FERBER (PPE, DE):

- ha messo in discussione che sia davvero necessario separare il gestore dell'infrastruttura dall'operatore per ottenere una situazione di concorrenza. La situazione negli Stati membri varia molto a tale riguardo, ma non verrebbe arrecata maggiore concorrenza al settore ferroviario;
- ha obiettato che la tematica dell'interoperabilità è di ben maggiore importanza, così da garantire che un treno autorizzato nel paese "A" possa circolare pure nel paese "B". Gestire le ferrovie come nel 19° secolo, quando tutto si fermava alla frontiera, è anacronistico. L'omologazione delle attrezzature tecniche è il solo modo per ottenere una maggiore concorrenza nel settore ferroviario.

Il sig. Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT):

- ha criticato il Commissario KALLAS per trasformare la politica dei trasporti in ideologia, l'eco-compatibilità in liberalizzazione e l'ottimizzazione in privatizzazione con effetti nocivi per i passeggeri;
- ha dichiarato di non essere disposto a votare per una politica dei trasporti a vantaggio di pochi e a danno di molti. Inoltre, quando è stato detto che il diritto di sciopero dovrebbe essere limitato per farlo funzionare, è stata l'occasione in cui ha affermato che il 25 maggio 2014 sarà un'opportunità per far sì che in futuro vi sia una politica diversa.

III. VOTAZIONE

La votazione relativa alla proposta ha avuto luogo il 26 febbraio 2014. Il Parlamento europeo ha adottato 92 emendamenti alla proposta.

Sono stati adottati tutti gli emendamenti della commissione tranne sei (emendamenti 11, 46, 48, 51, 57 e 58); alcuni emendamenti sono stati adottati soltanto parzialmente. Inoltre, sono stati adottati altri 12 emendamenti (emendamenti 87, da 117 a 125 da parte di gruppi composti da 40 o più singoli parlamentari, emendamento 101 da parte del gruppo GUE/NGL ed emendamento 114 da parte del gruppo S&D)³.

Gli emendamenti adottati sono riportati nell'allegato unitamente alla risoluzione legislativa.

³ Alcuni di questi emendamenti sono identici.

Spazio ferroviario europeo unico *I**

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

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0029),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0025/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visti i pareri motivati presentati, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, dal Senato francese, dal Parlamento lituano, dalla Camera dei deputati lussemburghese, dalla Prima camera dei Paesi Bassi, dalla Seconda camera dei Paesi Bassi e dal Parlamento svedese, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo, dell'11 luglio 2013⁴,
 - visto il parere del Comitato delle regioni dell'8 ottobre 2013⁵,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e della commissione per lo sviluppo regionale (A7-0037/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

⁴ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁵ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Nell'ultimo decennio la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea. In termini di offerta e qualità i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze.

Emendamento

(1) Nell'ultimo decennio, **la rete autostradale europea è cresciuta del 27% mentre la rete ferroviaria utilizzata si è ridotta del 2%. Inoltre** la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea **e** in termini di offerta e qualità i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) L'insufficienza della quota modale della ferrovia in Europa è dovuta, in particolare, alla presenza di una concorrenza sleale da parte delle altre modalità di trasporto, alla mancanza di volontà politica di sviluppare il trasporto ferroviario e agli scarsi investimenti nelle reti ferroviarie.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) È necessario valutare gli effetti dell'attuazione delle disposizioni della presente direttiva in termini di controllo della qualità dei servizi erogati sulla base

di elementi di fatto, dei livelli delle offerte e dell'utilizzo, nonché dei costi e delle tariffe praticate.

Emendamento 4

Proposta di direttiva
Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) Lo sviluppo di uno spazio ferroviario europeo unico dipende enormemente dall'applicazione effettiva, integrale ed entro i termini previsti, in tutti gli Stati membri, della legislazione adottata. In considerazione delle carenze riscontrate in questo senso, è opportuno che gli Stati membri vigilino scrupolosamente sull'applicazione della legislazione dell'Unione.

Emendamento 5

Proposta di direttiva
Considerando 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 quater) Diversi studi e questionari dimostrano che negli Stati membri che hanno aperto i propri mercati del trasporto nazionale di passeggeri, come la Svezia e il Regno Unito, il mercato ferroviario è cresciuto, così come è aumentato il livello di soddisfazione dei passeggeri e del personale.

Emendamento 6

Proposta di direttiva
Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

(3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico⁸, crea tale

(3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico⁸, crea tale

spazio con regole comuni sulla governance delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, sul finanziamento dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni per il suo utilizzo, sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari e sulla vigilanza regolamentare sul mercato ferroviario. Essendo ormai presenti tutti questi elementi, è ora possibile completare l'apertura del mercato ferroviario dell'Unione e riformare la governance dei gestori dell'infrastruttura con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura.

⁸ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

spazio con regole comuni sulla governance delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, sul finanziamento dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni per il suo utilizzo, sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari e sulla vigilanza regolamentare sul mercato ferroviario. Essendo ormai presenti tutti questi elementi, è ora possibile completare l'apertura del mercato ferroviario dell'Unione e riformare la governance dei gestori dell'infrastruttura con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura ***al fine di migliorare la qualità dei servizi ferroviari in tutta l'Unione tutelando nel contempo le norme sociali e le condizioni di occupazione.***

⁸ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

Emendamento

(3 bis) Il completamento dell'apertura del mercato ferroviario dell'Unione dovrebbe essere considerato essenziale, così da consentire al trasporto ferroviario di diventare un'alternativa credibile ad altri modi di trasporto in termini di prezzo e qualità.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

(4) La direttiva 2012/34/UE prevede che la Commissione proponga, se del caso, misure legislative relative all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri e allo sviluppo di condizioni adatte ad assicurare un accesso ***non***

Emendamento

(4) La direttiva 2012/34/UE prevede che la Commissione proponga, se del caso, misure legislative relative all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri e allo sviluppo di condizioni adatte ad assicurare un accesso

discriminatorio all'infrastruttura, sulla base dei requisiti esistenti riguardo alla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.

all'infrastruttura, *compresa quella di vendita di proprietà degli operatori storici, che sia il più possibile efficiente sotto il profilo dei costi e non discriminatorio*, sulla base dei requisiti esistenti riguardo alla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) L'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri avrà un impatto positivo sul funzionamento del mercato ferroviario europeo, conducendo a una maggiore flessibilità e a più ampie possibilità per le società e per i passeggeri. Anche il personale del settore ferroviario beneficerà di tale apertura, grazie all'aumento delle opportunità di prestazione dei propri servizi a nuovi operatori del mercato. I lavoratori con esperienza possono fornire un valore aggiunto ai nuovi operatori, il che condurrà a migliori condizioni lavorative.

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 ter) Gli Stati membri sono responsabili dell'organizzazione dei propri mercati del lavoro per il personale ferroviario. È opportuno, tuttavia, che si assicurino che il modo in cui il mercato del lavoro è organizzato non danneggi la qualità del servizio. Il diritto europeo prevede già un quadro chiaro per la tutela dei lavoratori del settore ferroviario.

Emendamento 117

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

(5) È **necessario** assicurare un miglior coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie attraverso l'istituzione di un comitato di coordinamento, allo scopo di ottenere una gestione ed un utilizzo dell'infrastruttura efficienti.

Emendamento

(5) È **opportuno** assicurare un miglior coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie attraverso l'istituzione di un comitato di coordinamento, allo scopo di ottenere una gestione ed un utilizzo dell'infrastruttura efficienti.

Inoltre, al fine di garantire il regolare svolgimento delle operazioni nella gestione quotidiana della rete, inclusa la gestione del traffico sulla rete durante la stagione invernale, il gestore dell'infrastruttura a livello di controllo del traffico dovrebbe coordinarsi con le imprese ferroviarie, senza compromettere la sua indipendenza e responsabilità nella gestione della rete e rispettando le norme in vigore.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Per assicurare una concorrenza sufficiente e leale all'interno dello spazio ferroviario europeo, è necessario non solo garantire un accesso non discriminatorio all'infrastruttura ma anche integrare le reti ferroviarie nazionali e rafforzare gli organismi di regolamentazione. È opportuno che tale rafforzamento sia attuato sotto forma di ampliamento delle competenze degli organismi di regolamentazione competenti e di sviluppo di una rete di organismi di regolamentazione che sarà in futuro uno degli attori chiave nella regolamentazione del mercato del trasporto ferroviario nell'Unione.

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) Il gestore dell'infrastruttura, nell'esercizio di tutte le pertinenti funzioni previste dalla presente direttiva, dovrebbe essere tenuto a utilizzare le proprie competenze per migliorare costantemente l'efficienza della gestione delle infrastrutture ferroviarie al fine di fornire ai propri utenti servizi di alta qualità.

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) È opportuno che le questioni transfrontaliere siano affrontate in modo efficiente tra i gestori dell'infrastruttura dei diversi Stati membri attraverso l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura.

(7) Fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di pianificazione e finanziamento dell'infrastruttura, è opportuno che le questioni transfrontaliere, come quella dei diritti di accesso alle linee ferroviarie, siano affrontate in modo efficiente tra i gestori dell'infrastruttura dei diversi Stati membri attraverso l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura.

Emendamento 15

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

Emendamento

(8) Al fine di garantire la parità delle condizioni di accesso all'infrastruttura è necessario eliminare tutti i conflitti di interesse derivanti dalla presenza di strutture integrate che includono la gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto. Eliminare gli incentivi a operare discriminazioni nei confronti dei

(8) Al fine di garantire la parità delle condizioni di accesso all'infrastruttura è necessario ***che*** le strutture integrate ***siano configurate in modo tale da non generare conflitti d'interesse tra*** la gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto. Eliminare gli eventuali incentivi a operare discriminazioni nei confronti dei

concorrenti è l'unico modo per garantire la parità di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Si tratta di un requisito necessario per il successo dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, che permetterebbe altresì di eliminare le possibilità di sussidi incrociati presenti in tali strutture integrate, che portano anch'esse a distorsioni del mercato.

concorrenti è l'unico modo per garantire la parità di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Si tratta di un requisito necessario per il successo dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, che permetterebbe altresì di eliminare le possibilità di sussidi incrociati presenti in tali strutture integrate, che portano anch'esse a distorsioni del mercato, ***nonché le disposizioni relative alle remunerazioni del personale e altri benefici che potrebbero risultare in trattamento preferenziale rispetto ai concorrenti.***

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(9) I vigenti requisiti relativi all'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura dalle imprese di trasporto ferroviario, stabiliti nella direttiva 2012/34/UE, riguardano solo le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, vale a dire le decisioni relative all'assegnazione della traccia ferroviaria e quelle relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura. È tuttavia necessario che tutte le funzioni siano esercitate in modo indipendente, in quanto anche altre funzioni possono essere utilizzate per operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti, in particolare le decisioni sugli investimenti o sulla manutenzione, che possono essere prese in modo da favorire le parti della rete utilizzate principalmente dagli operatori di trasporto inseriti nell'impresa integrata. Le decisioni relative alla programmazione dei lavori di manutenzione possono influenzare la disponibilità delle tracce ferroviarie per i concorrenti.

Emendamento

(9) I vigenti requisiti relativi all'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura dalle imprese di trasporto ferroviario, stabiliti nella direttiva 2012/34/UE, riguardano solo le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, vale a dire le decisioni relative all'assegnazione della traccia ferroviaria e quelle relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura. È tuttavia necessario che tutte le funzioni siano esercitate in modo indipendente, in quanto anche altre funzioni possono essere utilizzate per operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti, in particolare le decisioni ***sull'accesso ai servizi di biglietteria, alle stazioni e ai depositi,*** sugli investimenti o sulla manutenzione, che possono essere prese in modo da favorire le parti della rete utilizzate principalmente dagli operatori di trasporto inseriti nell'impresa integrata. Le decisioni relative alla programmazione dei lavori di manutenzione possono influenzare la disponibilità delle tracce ferroviarie per i concorrenti.

Emendamento 17

Proposta di direttiva Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Nonostante l'applicazione delle misure di salvaguardia di cui alla direttiva 2013/34/UE a tutela dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, le imprese a integrazione verticale potrebbero utilizzare la propria struttura per offrire un vantaggio concorrenziale indebito agli operatori ferroviari di loro proprietà.

Emendamento 18

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

Emendamento

(11) È necessario quindi che gli Stati membri facciano in modo che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non abbiano diritto di esercitare il controllo su un gestore dell'infrastruttura e, contemporaneamente, di esercitare il controllo o un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria. Per converso, il controllo su un'impresa ferroviaria dovrebbe precludere la possibilità di esercitare il controllo o un qualsiasi diritto su un gestore dell'infrastruttura.

(11) La presente direttiva mira a stabilire una concorrenza libera ed equa tra tutte le imprese ferroviarie e quindi preclude a un'impresa ferroviaria la possibilità di mantenere un modello a integrazione verticale quale definito all'articolo 3.

Emendamento 19

Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) È opportuno che nel processo di apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri su rotaia si consideri seriamente la questione del miglioramento della sicurezza ferroviaria, in particolare in relazione alla riforma

delle attuali strutture integrate, onde evitare di creare nuovi ostacoli amministrativi che possano compromettere il mantenimento e il miglioramento della sicurezza.

Emendamento 107

**Proposta di direttiva
Considerando 12 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(12 ter) La possibilità che il gestore dell'infrastruttura paghi dividendi al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale non dovrebbe impedire che il gestore dell'infrastruttura costituisca riserve per migliorare la sua situazione finanziaria e conseguire l'equilibrio della contabilità su un arco di tempo ragionevole, come stabilito dalla presente direttiva. Tutti i dividendi pagati dal gestore dell'infrastruttura dovrebbero essere destinati a investimenti finalizzati al rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria in uso.

Emendamento 108

**Proposta di direttiva
Considerando 12 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(12 quater) La società holding di un'impresa a integrazione verticale può partecipare alle decisioni strategiche necessarie per il buon funzionamento del sistema ferroviario nel suo complesso, nell'interesse di tutte parti operanti sul mercato ferroviario, ferme restando le decisioni relative alle funzioni del gestore dell'infrastruttura.

Emendamento 109

**Proposta di direttiva
Considerando 12 quinquies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(12 quinquies) Fra i rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale in seno al consiglio di vigilanza dovrebbero inoltre poter figurare persone nominate dai proprietari finali ma non alle loro dipendenze, a condizione che non abbiano responsabilità o interessi in un'altra entità inserita nell'impresa a integrazione verticale.

Emendamento 110

**Proposta di direttiva
Considerando 12 sexies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(12 sexies) Le disposizioni intese a garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale dovrebbero lasciare impregiudicati i criteri Eurostat su disavanzo e debito pubblico, poiché la società holding, anche tenendo conto delle misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, può in ogni caso continuare a mantenere la proprietà dell'infrastruttura, oltre a un numero sufficiente di funzioni, per non essere considerata un'entità puramente artificiale avente come unico scopo la riduzione del debito pubblico ai sensi dei suddetti criteri.

Emendamento 20

**Proposta di direttiva
Considerando 13 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Tenendo conto dell'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni e densità e della varietà delle strutture

organizzative delle autorità nazionali e locali o regionali e delle rispettive esperienze nel processo di apertura del mercato, ogni Stato membro dovrebbe godere di sufficiente flessibilità per organizzare la propria rete in modo da ottenere un mix ottimale di servizi ad accesso aperto e di servizi prestati in esecuzione di contratti di servizio pubblico, al fine di garantire un'elevata qualità di servizi prontamente accessibili a tutti i passeggeri. Una volta selezionati i contratti di servizio pubblico da mettere a gara, ogni Stato membro dovrebbe definire caso per caso i meccanismi di salvaguardia da introdurre per ciascun servizio nel caso in cui la procedura di gara non vada a buon fine. Tali meccanismi non dovrebbero in alcun modo prevedere oneri aggiuntivi per le imprese ferroviarie che gestiranno i servizi in questione.

Emendamento 21

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.

Emendamento

(14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico ***o la qualità del servizio che offrono***, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.

Emendamento 22

Proposta di direttiva Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Su richiesta delle parti interessate e in base a un'analisi economica oggettiva, gli organismi di regolamentazione dovrebbero valutare il potenziale impatto economico, sui vigenti contratti di servizio pubblico, dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri prestati in regime di libero accesso.

Emendamento

(15) **Di propria iniziativa o** su richiesta delle parti interessate, gli organismi di regolamentazione dovrebbero valutare, **in base a un'analisi economica oggettiva**, il potenziale impatto economico, sui vigenti contratti di servizio pubblico, dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri prestati in regime di libero accesso.

Emendamento 23

Proposta di direttiva Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Nel valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, è necessario che gli organismi di regolamentazione prendano in considerazione l'impatto economico del servizio previsto sui vigenti contratti di servizio pubblico, tenendo conto delle ripercussioni sulla redditività dei servizi contemplati da tali contratti di servizio pubblico **e** delle conseguenze **in termini di** costi netti per la competente autorità pubblica che ha aggiudicato i contratti in questione. Per effettuare tale valutazione è necessario esaminare fattori come la domanda di passeggeri, il prezzo dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate, nonché gli orari e la frequenza del nuovo servizio proposto.

Emendamento

(18) Nel valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, è necessario che gli organismi di regolamentazione prendano in considerazione l'impatto economico **e sociale** del servizio previsto sui vigenti contratti di servizio pubblico, tenendo conto delle ripercussioni sulla redditività dei servizi contemplati da tali contratti di servizio pubblico, delle conseguenze **per il rafforzamento della politica di coesione nell'ambito interessato e dei** costi netti per la competente autorità pubblica che ha aggiudicato i contratti in questione. Per effettuare tale valutazione è necessario esaminare fattori come la domanda di passeggeri, il prezzo dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate, nonché gli orari e la frequenza del nuovo servizio proposto.

Emendamento 24

Proposta di direttiva Considerando 18 bis (nuovo)

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

Emendamento 25

Proposta di direttiva Considerando 19

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

(19) Allo scopo di rendere i servizi ferroviari più interessanti per i passeggeri, è opportuno che gli Stati membri **impongano** alle imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un sistema comune d'informazione e a un servizio integrato di emissione dei biglietti per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni. Un sistema di questo tipo **dovrebbe assicurare di non dare** adito a distorsioni di mercato o a discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Emendamento 26

Proposta di direttiva Considerando 19 bis (nuovo)

(19 bis) È importante che le imprese ferroviarie si impegnino nello sviluppo di sistemi integrati di emissione dei biglietti, in particolare per quanto riguarda i trasporti locali e regionali, al fine di aumentare l'attrattività del trasporto

ferroviario per i passeggeri. Sistemi di questo tipo non dovrebbero generare distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Emendamento 27

**Proposta di direttiva
Considerando 19 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 28

**Proposta di direttiva
Considerando 19 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quater) Alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete di organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57 della direttiva 2012/34/UE, la Commissione dovrebbe elaborare entro il 31 dicembre 2016 una proposta legislativa per rafforzare suddetta rete, formalizzandone le procedure e attribuendole personalità giuridica. Tale organismo dovrebbe avere funzioni di

vigilanza e arbitraggio per trattare problemi di natura transfrontaliera e internazionale e conoscere ricorsi avverso le decisioni prese da organismi nazionali di regolamentazione.

Emendamento 29

Proposta di direttiva
Considerando 19 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 30

Proposta di direttiva
Considerando 19 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Considerando 19 septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Considerando 19 octies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Considerando 19 nonies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 nonies) *L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe approvare le disposizioni relative al trasferimento del personale o chiederne la modifica. Ciò può contemplare l'applicazione di un periodo di riflessione per il personale che deve essere trasferito. Nel prendere la decisione, l'organismo di regolamentazione dovrebbe mirare a evitare il trasferimento di informazioni sensibili dal gestore dell'infrastruttura a un altro soggetto nell'ambito dell'impresa integrata.*

Emendamento 34

Proposta di direttiva
Considerando 19 decies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 decies) *L'apertura del mercato non dovrebbe determinare conseguenze negative per le condizioni lavorative e sociali dei lavoratori del settore ferroviario. È opportuno rispettare le clausole sociali al fine di evitare il dumping sociale e la concorrenza sleale da parte di nuovi operatori che non rispettano gli standard sociali minimi nel settore ferroviario.*

Emendamento 35

Proposta di direttiva
Considerando 19 undecies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 undecies) *Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero creare nell'ambito della loro cultura della sicurezza una "cultura corretta" ("just culture") affinché il personale sia incoraggiato attivamente a riferire incidenti, inconvenienti e "quasi"*

incidenti" correlati alla sicurezza senza essere soggetto a punizione o discriminazione. Una cultura corretta consente al settore ferroviario di trarre insegnamenti da incidenti, inconvenienti e "quasi incidenti" e in tal modo di migliorare la sicurezza ferroviaria per i lavoratori e i passeggeri.

Emendamento 36

**Proposta di direttiva
Considerando 19 duodecies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 duodecies) La Commissione dovrebbe garantire la piena e corretta applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2005/47/CE del Consiglio^{8a}.

^{8a} Direttiva 2005/47/CE del Consiglio del 18 luglio 2005 concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario (GU L 195 del 27.7.2005, pag. 15)

Emendamento 37

**Proposta di direttiva
Considerando 19 terdecies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 terdecies) Alla luce dello sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico e dell'ulteriore apertura del mercato del trasporto ferroviario, gli Stati membri dovrebbero avvalersi dei contratti collettivi al fine di evitare il dumping sociale e la concorrenza sleale.

Emendamento 38

**Proposta di direttiva
Considerando 19 quaterdecies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quaterdecies) La Commissione dovrebbe valutare l'impatto della presente direttiva sullo sviluppo del mercato del lavoro per il personale ferroviario di bordo e, se del caso, proporre nuove misure legislative sulla certificazione di tale personale.

Emendamento 39

**Proposta di direttiva
Considerando 19 quindecies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quindecies) Il personale di bordo costituisce una categoria professionale del settore ferroviario con mansioni inerenti alla sicurezza. Tradizionalmente svolge compiti operativi legati alla sicurezza nell'ambito del sistema ferroviario, oltre ad avere responsabilità per quanto riguarda il comfort e la sicurezza dei passeggeri a bordo dei treni. Una certificazione simile a quella rilasciata ai macchinisti è utile per garantire un livello elevato di qualifiche e competenze, per riconoscere l'importanza di questa categoria professionale per la sicurezza dei servizi ferroviari nonché per agevolare la mobilità dei lavoratori.

Emendamento 40

**Proposta di direttiva
Considerando 19 sexdecies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 sexdecies) L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe approvare o richiedere modifiche delle disposizioni

relative al trasferimento del personale. Ciò può comprendere l'applicazione di un periodo di riflessione per il personale che deve essere trasferito. Nel prendere la decisione, l'organismo di regolamentazione dovrebbe mirare a evitare il trasferimento di informazioni sensibili dal gestore dell'infrastruttura a un'altra entità nell'ambito dell'impresa integrata.

Emendamento 41

**Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero collaborare nei casi riguardanti incidenti o inconvenienti con ripercussioni sul traffico transfrontaliero al fine di condividere qualsiasi informazione pertinente e quindi evitare il propagarsi di effetti negativi;

Emendamento 42

**Proposta di direttiva
Considerando 20 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 ter) L'organismo di regolamentazione dovrebbe avere la competenza di controllare i lavori di manutenzione dell'infrastruttura per assicurarsi che non siano intrapresi con modalità tali da provocare discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Emendamento 43

**Proposta di direttiva
Considerando 20 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 quater) Il gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale dovrebbe poter offrire al proprio personale determinati servizi sociali in strutture utilizzate da altre entità dell'impresa a integrazione verticale.

Emendamento 44

**Proposta di direttiva
Considerando 20 quinquies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 quinquies) Al gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale dovrebbe essere consentito di collaborare con altre entità di tale impresa per lo sviluppo di sistemi informatici, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione.

Emendamento 45

**Proposta di direttiva
Considerando 20 sexies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 sexies) Le condizioni per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni in tutta l'Unione, come previsto all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1371/2007, andrebbero ritenute adempiute una volta istituito il sistema comune di informazioni di viaggio e di emissione biglietti entro il 12 dicembre 2019, in linea con le disposizioni della presente direttiva.

Emendamento 118

Proposta di direttiva
Considerando 20 septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 septies) L'organismo di regolamentazione può elaborare linee guida concernenti il rafforzamento dell'indipendenza del personale e della dirigenza del gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale per quanto riguarda l'assegnazione delle tracce ferroviarie e l'imposizione di canoni.

Emendamento 47

Proposta di direttiva
Considerando 20 octies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 octies) Ai sensi della presente direttiva, gli Stati membri sono liberi in qualsiasi momento di scegliere tra diversi tipi di strutture per i gestori dell'infrastruttura che coesistono all'interno dello spazio ferroviario europeo unico, vale a dire le imprese separate e a integrazione verticale, anche se hanno già introdotto un tipo separato di struttura. La presente direttiva stabilisce diverse regole e principi che disciplinano l'organizzazione interna di tali strutture.

Emendamento 119

Proposta di direttiva
Considerando 20 nonies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 nonies) Ai fini della presente direttiva, le nozioni di consiglio di vigilanza, consiglio di amministrazione, consiglio di gestione o organismi che rappresentano

legalmente l'impresa dovrebbero essere applicate alle strutture aziendali esistenti negli Stati membri, evitando la creazione di organi supplementari.

Emendamento 49

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto -1 (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 1 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1. all'articolo 1 è aggiunto il paragrafo seguente:

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

Emendamento 50

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto -1 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 1 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1 bis. all'articolo 1 è aggiunto il paragrafo seguente:

"2 ter. L'obiettivo della direttiva, che consiste nel portare a completamento lo spazio ferroviario europeo unico, sarà conseguito sulla base del dialogo sociale a

livello dell'Unione al fine di garantire che i lavoratori del settore ferroviario siano adeguatamente tutelati dagli effetti indesiderati causati dall'apertura del mercato."

Emendamento 87

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto -1 (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

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

b) sono isolate sul piano tecnico e organizzativo dalla rete ferroviaria principale nazionale."

Emendamento 52

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettere c bis e c ter (nuove)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 3

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) è aggiunto il punto seguente:

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

c ter) è aggiunto il punto seguente:

"33) "biglietto cumulativo": uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie;";

Emendamento 53

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettera c quater (nuova)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 3

Testo della Commissione

Emendamento

c quater) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

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

35) "consiglio di gestione", qualsiasi gruppo di individui con funzioni dirigenziali incaricato della gestione corrente dell'impresa;";

Emendamento 54

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettera c quinquies (nuova)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 3

Testo della Commissione

Emendamento

c quinquies) è aggiunto il punto seguente:

"36) "servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità", servizi passeggeri effettuati su linee appositamente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h e operanti a tali velocità per la maggior

parte del viaggio.";

Emendamento 120

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. è inserito il seguente articolo 6 bis:

"Articolo 6 bis

A condizione che non sorgano conflitti di interesse e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, la presente direttiva non impedisce in alcun modo agli Stati membri di autorizzare il gestore dell'infrastruttura a impegnarsi in accordi di cooperazione, in modo trasparente, non esclusivo e non discriminatorio, con uno o più richiedenti per quanto riguarda una linea specifica o una parte locale o regionale della rete, in modo tale da offrire incentivi finanziari per aumentare l'efficienza della sua cooperazione in relazione alla parte della rete in questione. Tali incentivi possono consistere in riduzioni o aumenti dei canoni di accesso alle linee ferroviarie corrispondenti a possibili risparmi sui costi o aumenti delle entrate per l'impresa ferroviaria o per il gestore dell'infrastruttura a seguito di tale cooperazione. La cooperazione in questione è intesa a garantire una gestione più efficiente delle interruzioni, dei lavori di manutenzione o delle infrastrutture congestionate, o di una linea o di una parte della rete soggetta a ritardi, o a migliorare la sicurezza. La sua durata è limitata a un massimo di cinque anni ed è prorogabile. Il gestore dell'infrastruttura informa l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della cooperazione prevista. L'organismo di regolamentazione dà la sua

approvazione preventiva all'accordo di cooperazione, ne chiede la modifica o lo respinge se le condizioni di cui sopra non sono soddisfatte. Esso può chiedere la modifica dell'accordo in qualsiasi momento lungo la sua intera durata. Il gestore dell'infrastruttura informa il comitato di coordinamento di cui all'articolo 7 quinquies in merito all'accordo di cooperazione. Il presente paragrafo non si applica alla cooperazione autorizzata a norma degli articoli 7 bis e 7 ter tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie inseriti nella stessa impresa a integrazione verticale.

Emendamento 121

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

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

Emendamento

1. Gli Stati membri assicurano che il gestore dell'infrastruttura sia indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria.

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

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

Emendamento 56

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. A condizione che siano rispettate le disposizioni relative alla separazione istituzionale del gestore dell'infrastruttura, di cui ai paragrafi da 1 a 3, che non emerga nessun conflitto di interessi e che sia garantita la riservatezza delle informazioni commercialmente sensibili, gli Stati membri possono autorizzare il gestore dell'infrastruttura a impegnarsi in accordi di cooperazione, in modo trasparente, non esclusivo e non discriminatorio, con uno o più richiedenti per quanto riguarda una linea specifica o una parte locale o regionale della rete, in modo tale da dare a tale richiedente un incentivo ad aumentare l'efficienza della sua cooperazione in relazione alla parte della rete in questione. Tali incentivi consistono in riduzioni dei canoni di accesso alle linee ferroviarie corrispondenti ai possibili risparmi sui costi per il gestore dell'infrastruttura a seguito di tale cooperazione. Tale cooperazione è intesa a fornire una più efficiente gestione delle interruzioni, dei lavori di manutenzione o delle infrastrutture congestionate, o di una linea o di una parte della rete soggetta a ritardi, o a migliorare la sicurezza. La sua durata è limitata a un massimo di cinque anni ed è prorogabile. Il gestore dell'infrastruttura informa l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della progettata cooperazione. L'organismo di regolamentazione dà la sua approvazione preventiva per l'accordo di cooperazione, ne chiede la modifica o lo respinge se le condizioni di cui sopra non sono soddisfatte. Esso può chiedere la modifica dell'accordo in qualsiasi momento lungo la sua intera durata. Il

gestore dell'infrastruttura informa il comitato di coordinamento di cui all'articolo 7 quinquies in merito all'accordo di cooperazione.

Emendamento 122

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

5. Laddove il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, lo Stato membro interessato può decidere di non applicare i paragrafi da 2 a 4. In tal caso lo Stato membro assicura che il gestore dell'infrastruttura goda di effettiva indipendenza organizzativa e decisionale rispetto a qualsiasi impresa ferroviaria conformemente agli articoli 7 bis **e 7 ter**.

Emendamento 123

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 bis

Testo della Commissione

Articolo 7 bis

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

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

Emendamento

Articolo 7 bis

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

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

un'impresa a integrazione verticale.

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

3. Le entrate del gestore dell'infrastruttura non possono essere usate per finanziare un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, ma soltanto per finanziare l'attività del gestore dell'infrastruttura ***e per pagare*** dividendi al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale. Il gestore dell'infrastruttura ***non*** può concedere prestiti ***alle altre entità giuridiche inserite*** nell'impresa a integrazione verticale ***né queste possono concedere prestiti al gestore dell'infrastruttura***. I servizi prestati dalle altre entità giuridiche al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato. I debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale ***e sono onorati separatamente***. La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da rispettare le presenti disposizioni ***e permettere di avere circuiti finanziari***

un'impresa a integrazione verticale.

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

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

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

separati per il gestore dell'infrastruttura e per le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale.

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

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

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

La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da rispettare le presenti disposizioni.

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

5. Il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, che mette a disposizione dell'organismo di

5. Il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, che mette a disposizione dell'organismo di

regolamentazione, su sua richiesta, a norma dell'articolo 56, paragrafo 12.

regolamentazione, su sua richiesta, a norma dell'articolo 56, paragrafo 12.

Emendamento 124/rev

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 ter

Testo della Commissione

Articolo 7 ter

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

1. Fatte salve le decisioni dell'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56, il gestore dell'infrastruttura dispone di poteri decisionali effettivi, a prescindere dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, per ***tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2***. La struttura gestionale generale e lo statuto societario del gestore dell'infrastruttura assicurano che nessuna delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale determini, direttamente o indirettamente, la condotta del gestore dell'infrastruttura in relazione ***a tali funzioni***.

2. I membri del consiglio di

Emendamento

Articolo 7 ter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale proprio e ha sede in locali separati dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. L'accesso ai sistemi informatici è protetto per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Il regolamento interno o i contratti del personale limitano chiaramente i contatti con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale alle comunicazioni ufficiali connesse all'esercizio delle funzioni del gestore dell'infrastruttura che sono esercitate anche in relazione ad altre imprese ferroviarie esterne all'impresa a integrazione verticale. I trasferimenti di personale diversi da quelli indicati alla lettera c) tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono consentiti solo se è possibile garantire che non avvenga nessuna comunicazione di informazioni sensibili.

5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale direttivo proprio. Le informazioni sensibili in possesso del gestore dell'infrastruttura sono debitamente protette e non sono trasmesse ad altre entità.

Il gestore dell'infrastruttura può offrire al proprio personale servizi di carattere

sociale, come quelli erogati da scuole, asili, centri sportivi e ristoranti, presso i locali utilizzati da altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. Il gestore dell'infrastruttura può cooperare con altre entità dell'impresa a integrazione verticale per quanto riguarda lo sviluppo dei sistemi informatici.

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

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

6. Il gestore dell'infrastruttura dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere le sue funzioni.

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

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

altre entità giuridiche da essa controllate, ma esclusivamente dai risultati del gestore dell'infrastruttura.

Emendamenti 101 e 125/rev

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quater

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 7 quater

soppresso

Procedura di verifica della conformità

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

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

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

a) non sono pervenute risposte soddisfacenti alle richieste d'informazioni da essa inoltrate a norma del paragrafo 2;

b) il gestore dell'infrastruttura in questione non soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter;

c) i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter non sono applicati in modo atto ad assicurare pari condizioni di concorrenza per tutte le imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza nello Stato membro in cui è stabilito il gestore dell'infrastruttura in questione. La Commissione decide entro tempi ragionevoli.

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

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

Emendamento 59

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 60

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 2 – lettera e

Testo della Commissione

e) il processo di assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse le regole di priorità per l'assegnazione della capacità tra le diverse categorie di utenti;

Emendamento

e) il processo di assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse le regole di priorità per l'assegnazione della capacità tra le diverse categorie di utenti; ***i principi di coordinamento in caso di richieste confliggenti per operare un servizio ferroviario sono disciplinati dall'articolo 46, paragrafo 4;***

Emendamento 61

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 2 – lettera g bis (nuova)

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

Emendamento 62

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 63

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. Il comitato di coordinamento redige il regolamento interno nel quale sono precisate, in particolare, le norme sulla partecipazione alle riunioni e la relativa frequenza, che è almeno trimestrale. **Il regolamento interno prevede tra l'altro la consultazione periodica, almeno una volta all'anno, degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e dei rappresentanti dei lavoratori del settore ferroviario.** Una relazione sulle

rispettive posizioni assunte dai membri del comitato.

deliberazioni del comitato di coordinamento è trasmessa annualmente al gestore dell'infrastruttura, allo Stato membro, all'organismo di regolamentazione interessato, **agli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e ai rappresentanti dei lavoratori del settore ferroviario interessati, nonché** alla Commissione, con indicazione delle rispettive posizioni assunte dai membri del comitato.

Emendamento 64

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura partecipino e cooperino in una rete al fine di sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, in particolare per assicurare l'attuazione tempestiva ed efficiente della rete transeuropea di trasporto, inclusi i corridoi della rete centrale, i corridoi merci ferroviari a norma del regolamento (UE) n. 913/2010¹¹ e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2012/88/UE¹².

Emendamento

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

i) l'attuazione tempestiva ed efficiente della rete transeuropea di trasporto, inclusi i corridoi della rete centrale, i corridoi merci ferroviari a norma del regolamento (UE) n. 913/2010¹¹ e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2012/88/UE¹² **e**,

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

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

¹¹ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

¹² GU L 51 del 23.2.2012, pag. 51.

¹¹ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

¹² GU L 51 del 23.2.2012, pag. 51.

Emendamento 65

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La rete partecipa alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 e valuta l'efficienza dei gestori dell'infrastruttura sulla base di indicatori comuni e di criteri di qualità, quali affidabilità, capacità, disponibilità, puntualità e sicurezza delle reti, qualità e utilizzo del patrimonio, manutenzione, rinnovi, miglioramenti, investimenti e efficienza finanziaria.

Emendamento

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

Emendamento 66

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La Commissione *può adottare* misure che fissano i principi e le pratiche comuni

Emendamento

3. La Commissione, *tenendo conto delle opinioni espresse dalla rete, adotta* misure

della rete, in particolare per assicurare la coerenza dei parametri di valutazione, e le procedure da seguire per la cooperazione nella rete. Tali misure sono adottate mediante atto *di esecuzione* secondo la procedura di cui all'articolo **62, paragrafo 3**.

che fissano i principi e le pratiche comuni della rete, in particolare per assicurare la coerenza dei parametri di valutazione, e le procedure da seguire per la cooperazione nella rete. Tali misure sono adottate mediante *atto delegato* secondo la procedura di cui all'articolo **60**.

Emendamento 67

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5 – lettera a bis (nuova)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 10 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) è inserito il paragrafo seguente:

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

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

b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle deliberazioni o sulle decisioni degli organi di un'impresa.";

Emendamento 68

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera a

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

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

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

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

* Regolamento (CE) n. 1370/2007 del

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

Emendamenti 69 e 114

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

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

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

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

Le limitazioni di cui al presente paragrafo non determinano una restrizione del diritto di far salire passeggeri in qualsiasi stazione ubicata lungo il percorso di un servizio internazionale e di farli scendere

in un'altra stazione, incluse le stazioni ubicate nello stesso Stato membro.

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

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

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

d bis) l'impresa ferroviaria che ha richiesto capacità conformemente all'articolo 38, paragrafo 4.

Emendamento 70

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera c

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 11 – paragrafi 3 e 4

Testo della Commissione

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

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

Emendamento

c) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

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

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

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

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

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**.

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

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

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 *delegati* sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo **60.**";

Emendamento 71

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 13 bis – titolo

Testo della Commissione

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

Emendamento

Servizio comune d'informazione e sistema di emissione dei biglietti

Emendamento 72

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 13 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. *Fermi restando il regolamento (CE) n.*

Emendamento

1. *Tutti i dati relativi agli orari sono*

*1371/2007¹³ e la direttiva 2010/40/UE¹⁴, gli Stati membri possono imporre alle imprese ferroviarie **che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri** di partecipare ad un **servizio** comune d'informazione e **a un sistema integrato** di emissione dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità **competenti** di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese **ferroviarie** che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.*

considerati dati pubblici e sono quindi messi a disposizione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

discriminazioni tra imprese ferroviarie e **altri fornitori di trasporto di passeggeri** e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

¹³ *GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.*

¹⁴ *GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.*

Emendamento 73

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

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

Emendamento 74

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 19 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

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

"d bis) *si siano impegnati ad applicare i rispettivi contratti collettivi vigenti negli Stati membri nei quali l'impresa intende operare.";*

Emendamento 75

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 42 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

notifica della decisione dell'organismo di regolamentazione. Nell'adempimento delle funzioni di cui al presente paragrafo, l'organismo di regolamentazione dedica particolare attenzione alla protezione dei segreti aziendali."

Emendamento 76

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 ter (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 46 – paragrafo 4

Testo in vigore

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.

Emendamento

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

"4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono stabiliti nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre tracce ferroviarie internazionali e dell'effetto che ogni modificazione può avere su altri gestori dell'infrastruttura. In caso di richieste concorrenti per operare un servizio ferroviario nello stesso segmento di mercato, nell'assegnare le capacità il gestore dell'infrastruttura tiene in considerazione soltanto le infrastrutture contese e non il volume complessivo di capacità di cui hanno fatto richiesta i richiedenti concorrenti."

Emendamento 77

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 quater (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 54 – paragrafo 1

Testo in vigore

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.

Emendamento

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

"1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni. ***Nell'eventualità di perturbazioni con potenziale impatto sul traffico transfrontaliero, il gestore dell'infrastruttura condivide le pertinenti informazioni con gli altri gestori dell'infrastruttura la cui rete e il cui traffico possono subirne le conseguenze. I gestori dell'infrastruttura interessati cooperano per riportare il traffico transfrontaliero alla normalità.***"

Emendamento 78

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 quinquies (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 55 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 79

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 sexies (nuovo)

Testo in vigore

Funzioni dell'organismo di
regolamentazione

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

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

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla il paragrafo 1, lettere da a) a g), di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei

Emendamento

8 sexies. l'articolo 56 è così modificato:

Funzioni dell'organismo di
regolamentazione

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

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

g bis) lavori di manutenzione dell'infrastruttura programmati e non programmati.

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla il paragrafo 1, lettere da a) a **g bis**), di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei

richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

3. L'organismo di regolamentazione collabora strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario [19], e con l'autorità preposta al rilascio della licenza, ai sensi della presente direttiva.

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

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

richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

3. L'organismo di regolamentazione collabora strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario [19], e con l'autorità preposta al rilascio della licenza, ai sensi della presente direttiva.

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

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

questione sono compatibili con la situazione concorrenziale nei mercati dei servizi ferroviari.

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

6. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2, e non siano discriminatori. ***L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura, dagli operatori degli impianti di servizio o dalle imprese ferroviarie per l'accesso – tra l'altro ai binari, alle stazioni, ai relativi edifici e ad altre strutture, inclusi i dispositivi di presentazione delle informazioni di viaggio – non siano discriminatori. A tale proposito, le modifiche programmate della struttura o del livello dei canoni di accesso di cui al presente paragrafo sono notificate all'organismo di regolamentazione al più tardi due mesi prima della loro prevista entrata in vigore. Fino a un mese prima dell'entrata in vigore delle modifiche proposte, l'organismo di regolamentazione può insistere per ottenerne la riduzione l'estensione, il rinvio o l'annullamento.*** Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente capo.

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

8. L'organismo di regolamentazione ha il potere di chiedere le informazioni utili al

gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione.

Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolamentazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali.

L'organismo di regolamentazione impone il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari a norma del paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

9. L'organismo di regolamentazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al paragrafo 1, lettere da a) a g).

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le

gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione.

Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolamentazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali.

L'organismo di regolamentazione impone il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari a norma del paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

9. L'organismo di regolamentazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al paragrafo 1, lettere da a) a **g bis**).

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le

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

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

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

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

12. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o

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

In caso di **reclamo** contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolamentazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo **le sue istruzioni. Il gestore dell'infrastruttura ottempera alla decisione dell'organismo di regolamentazione al più tardi un mese dopo averne ricevuto notifica**.

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

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

12. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o

altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

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

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

altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

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

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

Emendamento 80

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 septies (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 57 – paragrafo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

all'organismo nazionale di regolamentazione interessato. Essa adotta e pubblica il proprio parere e lo comunica all'organismo nazionale di regolamentazione interessato.

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

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

Emendamento 81

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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

Emendamento 82

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

Entro la medesima data **l'organismo di regolamentazione europeo** valuta se sussistono pratiche discriminatorie o altri tipi di distorsione della concorrenza **e pubblica raccomandazioni su ulteriori misure politiche**. Se del caso, la Commissione propone nuove misure legislative **sulla base di tali raccomandazioni**.

Emendamento 83

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

9 bis. all'articolo 63, paragrafo 1, è aggiunto il comma seguente:

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

Emendamento 84

Proposta di direttiva

Articolo 1 bis (nuovo)

Testo in vigore

3. Al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, gli articoli 9, 11, 12 e 19, l'articolo 20, paragrafo 1, e l'articolo 26 si applicano a tutti i servizi ferroviari per passeggeri in tutta **la Comunità**

Emendamento

Articolo 1 bis

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

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

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

Emendamento 85

Proposta di direttiva

Articolo 3 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 86

Proposta di direttiva

Articolo 3 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Fino alla data di applicazione del punto 5 e fatti salvi i servizi passeggeri internazionali, gli Stati membri non sono tenuti a concedere il diritto di accesso alle

imprese ferroviarie e alle relative imprese figlie controllate direttamente o indirettamente con licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di accesso di natura analoga.