



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 30 novembre 2011 (07.12)
(OR. en)**

16805/11

**Fascicolo interistituzionale:
2010/0253 (COD)**

**CODEC 2003
TRANS 312
PE 475**

NOTA

del:	Segretariato generale
al:	Comitato dei Rappresentanti permanenti / Consiglio
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 14 - 17 novembre 2011)

I. INTRODUZIONE

La relatrice, Debora SERRACCHIANI (S&D, IT), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione contenente 133 emendamenti.

Inoltre, sono stati presentati 32 ulteriori emendamenti:

- il gruppo politico ECR ne ha presentati due (emendamenti 134-135),
- il gruppo politico PPE ne ha presentati due (emendamenti 136-137),
- il gruppo politico S&D ne ha presentati quattro (emendamenti 138-140, 140, 141 rev),
- il gruppo politico GUE/NGL ne ha presentati venti (emendamenti 142-161),
- il gruppo politico Verts/ALE ne ha presentati due (emendamenti 162 e 165) e
- un gruppo di deputati (on. Cancian, on. Fidanza ed altri) ne ha presentati due (emendamenti 163-164 rev 2).

II. DISCUSSIONE

La discussione, svoltasi il 14 November 2011, è stata aperta dalla relatrice, Debora SERRACCHIANI (S&D , IT), la quale

- ha rilevato l'importanza di uno spazio ferroviario europeo unico, osservando che, rispetto ad altri settori dei trasporti, il settore ferroviario è uno dei meno progrediti in termini di mercato unico. Il primo pacchetto ferroviario del 2001 non è ancora pienamente operativo in tutti gli Stati membri e 13 procedure di infrazione sono attualmente in corso. Occorre quindi un esame più attento di alcune delle disposizioni originarie, obiettivo che si prefigge la proposta di rifusione;
- ha chiesto che siano rafforzati il ruolo e i poteri degli organismi nazionali di regolamentazione e che si crei una rete di regolatori nazionali, come punto di partenza. In futuro, dovrebbe essere presa in considerazione l'istituzione di un regolatore europeo unico;
- ha sottolineato la necessità di separare totalmente la gestione dell'infrastruttura dalle operazioni di trasporto. In quanto relatrice, vorrebbe che tale separazione avvenisse subito ma, poiché questo approccio non riscuoterebbe una maggioranza nella plenaria, ha sostenuto l'idea di chiedere alla Commissione di presentare, entro e non oltre il 31 dicembre 2012, una proposta relativa a tale separazione, nonché una proposta per l'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri che non infici la qualità dei servizi di trasporto ferroviario e tuteli gli obblighi di servizio pubblico;
- ha osservato che deve essere assicurata la separazione contabile trasparente tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie. I fondi pubblici destinati a uno dei settori di attività non dovrebbero essere trasferiti a un altro settore di attività;
- ha posto in rilievo che, in uno spazio ferroviario europeo unico, devono essere rispettati i diritti sociali, i requisiti in materia di sicurezza e il diritto del lavoro, incluso il diritto di sciopero.

Il vicepresidente della Commissione Siim KALLAS:

- si è rallegrato dei progressi compiuti su questo complesso fascicolo e ha confermato l'intenzione della Commissione di proporre una nuova importante riforma del settore ferroviario l'anno prossimo;
- ha sottolineato che il completamento dei lavori sull'attuale proposta di rifusione è una condizione preliminare per il pacchetto 2012. Le discussioni che sono risultate difficili in sede sia di Consiglio che di Parlamento europeo devono pertanto progredire. Il mantenimento dello status quo o un regresso non sarebbero accettabili;

- ha manifestato il sostegno della Commissione per la grande maggioranza degli emendamenti, fatte salve, in determinati casi, alcune modifiche redazionali;
- ha tuttavia affermato che alcuni emendamenti adottati in sede di commissione per i trasporti e il turismo e presentati alla plenaria indebolirebbero notevolmente la proposta della Commissione.

In particolare:

- tutti gli emendamenti concernenti l'articolo 6 e l'articolo 7 sono prematuri, dato che la questione della separazione tra la gestione dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie formerà oggetto di nuove proposte alla fine del 2012;
- le nuove disposizioni sulla separazione contabile sono contrarie al principio della trasparenza finanziaria e potrebbero rivelarsi estremamente difficili da controllare per i regolatori;
- occorre estendere le competenze dei regolatori nazionali, contrariamente a quanto previsto negli emendamenti del Parlamento, che rischiano di limitare e ostacolare interventi volti a correggere distorsioni inopportune del mercato;
- gli emendamenti 126 e 127 risultano problematici in quanto pregiudicano il principio dell'imputazione diretta dei costi e impongono un inutile onere amministrativo ai gestori dell'infrastruttura;
- ha sottolineato che la Commissione dovrebbe disporre di poteri adeguati per apportare modifiche tecniche che, in pratica, non dovrebbero essere introdotte mediante la procedura di codecisione.

Intervenendo a nome del gruppo politico PPE, Werner KUHN (PPE, DE):

- ha ringraziato la relatrice per l'assiduo lavoro svolto al fine di sbloccare il fascicolo;
- ha sottolineato la necessità di un organismo di regolamentazione forte e indipendente, che assicuri una concorrenza leale e garantisca che gli operatori abbiano accesso all'infrastruttura. L'organismo di regolamentazione dovrebbe prendere le sue decisioni entro il termine di un mese;
- ha chiesto che i gestori dell'infrastruttura beneficino di un finanziamento solido. Gli Stati membri dovrebbero elaborare una strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria articolata su sette anni e mettere a disposizione i finanziamenti necessari per sviluppare la loro infrastruttura ferroviaria nazionale, incluse le rotaie, la segnaletica e le misure di sicurezza.

Intervenendo a nome del gruppo politico S&D, Said EL KHADROUI (S&D, BE):

- ha ringraziato la relatrice per l'eccellente lavoro svolto ed ha ricordato che per il 2012 si attendono le sentenze della Corte di giustizia su talune procedure di infrazione, come pure il quarto pacchetto ferroviario, in cui saranno affrontate talune questioni che non possono formare oggetto della presente proposta, come la rigida separazione tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori;
- ha posto in rilievo che le questioni complesse devono essere ulteriormente esaminate al fine di garantire che la qualità dei servizi ferroviari resti elevata e che i diritti dei lavoratori siano pienamente rispettati quando sarà stato raggiunto l'obiettivo di un mercato ferroviario europeo unico;
- ha affermato che è necessaria una maggiore armonizzazione, che può essere conseguita mediante il rafforzamento degli organismi di regolamentazione e l'istituzione di un regolatore europeo;
- ha chiesto garanzie per quanto riguarda il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte degli Stati membri.

Intervenendo a nome del gruppo politico ALDE, Ramon TREMOSA I BALCELLS (ALDE, ES):

- si è rallegrato del fatto che le difficili discussioni in sede di commissione siano state portate a termine ed ha ringraziato la relatrice per l'assiduo lavoro svolto;
- si è dichiarato favorevole al ritiro dalla presente rifusione della difficile questione della disaggregazione, ossia la separazione tra la gestione dell'infrastruttura e gli operatori, dato che questo aspetto non figurava nella proposta originaria della Commissione ma era stato introdotto dalla relatrice ed aveva bloccato le discussioni. Ora si chiede alla Commissione di presentare una nuova proposta legislativa sull'argomento a seguito di una valutazione d'impatto e di una consultazione esaustiva di tutte le parti interessate;
- ha indicato che il principale problema dello spazio ferroviario europeo unico consiste nella mancanza di apertura e di concorrenza nel settore dei trasporti di merci ed ha sottolineato che ciò vale in particolare per la regione del Mediterraneo;
- si è espresso a favore di un organismo di regolamentazione europeo che intervenga negli Stati membri in cui gli organismi di regolamentazione nazionali non sono abbastanza forti e non sono in grado di garantire una reale concorrenza;
- ha annunciato che il gruppo ALDE voterà contro l'articolo 6, paragrafo 4, poiché i regolatori non dovrebbero avere il diritto di controllare le entrate dei gestori dell'infrastruttura delle imprese ferroviarie.

Intervenendo a nome del gruppo politico Verts/ALE, Michael CRAMER (Verts/ALE, DE):

- ha manifestato il proprio sostegno alla relatrice per il lavoro svolto ed ha sottolineato la necessità di aprire i mercati del trasporto ferroviario di merci, principalmente per motivi ecologici. L'esperienza ha dimostrato che l'apertura dei mercati nazionali del trasporto ferroviario di merci contribuirà allo sviluppo del settore;
- ha sostenuto che la Commissione avrebbe dovuto reagire molto prima, nel corso degli ultimi dieci anni, al fatto che le norme del primo pacchetto ferroviario non erano correttamente applicate in vari Stati membri;
- si è espresso a favore di un organismo di regolamentazione forte, che possa prendere delle decisioni in tempi brevissimi e possa garantire l'apertura del mercato ferroviario;
- ha chiesto investimenti mirati per l'infrastruttura e ha raccomandato di evitare i grandi progetti che non potrebbero essere conclusi entro un termine ragionevole. Gli investimenti devono essere efficaci e visibili.

Intervenendo a nome del gruppo politico ECR, Ivo STREJČEK (ECR, CZ):

- si è espresso a favore di una separazione totale ed efficace tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori di trasporto;
- ha rilevato che occorre giungere a un compromesso su tale difficile questione.

Intervenendo a nome del gruppo politico GUE/NGL, Sabine WILS (GUE/NGL, DE):

- si è espressa a favore di imprese ferroviarie integrate detenute dagli Stati membri;
- si è dichiarata contraria alla separazione tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori di trasporto in quanto darebbe luogo ad una divisione tra parti redditizie e parti non redditizie delle precedenti imprese pubbliche;
- ha rilevato che occorre tutelare i diritti sociali e la sicurezza dei lavoratori, in particolare il diritto allo sciopero.

Intervenendo a nome del gruppo politico EFD, John BUFTON (EFD, UK) ha segnalato che il primo pacchetto ferroviario era già pregiudizievole per il sistema ferroviario britannico. Pertanto la proposta di rifusione, non essendo nell'interesse del Regno Unito, non riceverà sostegno.

III. VOTAZIONE

Nella votazione che ha avuto luogo il 16 novembre 2011, il Parlamento ha adottato gli emendamenti il cui testo è allegato alla presente nota, unitamente alla risoluzione legislativa del Parlamento.

P7_TA-PROV(2011)0503

Spazio ferroviario europeo unico *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 16 novembre 2011 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(Procedura legislativa ordinaria – rifusione)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2010)0475),
 - 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 (C7-0268/2010),
 - visto l'articolo 14 del trattato sul funzionamento dell'Unione e il relativo protocollo n. 26 sui servizi d'interesse generale,
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - vista la sua risoluzione del 17 giugno 2010 sull'attuazione delle direttive del primo pacchetto ferroviario¹,
 - visto il parere motivato presentato, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, dalla Camera dei deputati del Lussemburgo, ove si afferma che il progetto di atto legislativo non è conforme al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 16 marzo 2011²,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 28 gennaio 2011³,
 - visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi⁴,
 - vista la lettera del 26 maggio 2011 della commissione giuridica alla commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, del suo regolamento,
 - visti gli articoli 87 e 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0000/2011),
- A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta in questione non contiene modificazioni sostanziali

¹ Testi approvati, P7_TA(2010)0240.

² GU C 132 del 3.5.2011, pag. 99.

³ GU C 104 del 2.4.2011, pag. 53.

⁴ GU C 77 del 28.3.2002, pag. 1.

se non quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto concerne le disposizioni rimaste immutate dei testi esistenti, la proposta si limita ad una mera codificazione di tali disposizioni, senza modificazioni sostanziali,

1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso, tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione;
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.

Emendamento 1

Proposta di direttiva

Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) La quota che il settore ferroviario ricopre nei trasporti non ha registrato aumenti negli ultimi dieci anni, in contrasto con gli obiettivi del pacchetto ferroviario del 2001, il che dimostra la necessità di migliorare ulteriormente la legislazione vigente, al fine di sostenere il settore. Ne consegue la necessità di eseguire la presente rifusione.

Emendamento 2

Proposta di direttiva

Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) Le numerose procedure di infrazione avviate contro Stati membri dimostrano che l'attuale legislazione dà luogo a divergenze di interpretazione e che sono necessari chiarimenti e miglioramenti del primo pacchetto ferroviario onde garantire una vera apertura del mercato ferroviario europeo.

Emendamento 3

Proposta di direttiva

Considerando 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 quater) L'insufficienza di investimenti adeguati nello sviluppo e nella manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria impedisce lo sviluppo del settore e pregiudica la sua capacità di competere.

Emendamento 4

Proposta di direttiva

Considerando 2 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 quinquies) Le direttive che costituiscono il primo pacchetto ferroviario non hanno impedito di variare notevolmente la struttura e il livello dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la forma e la durata delle procedure di assegnazione della capacità.

Emendamento 5

Proposta di direttiva

Considerando 2 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 sexies) Condizioni di mercato non trasparenti costituiscono un chiaro ostacolo per il conseguimento di servizi ferroviari competitivi.

Emendamento 6

Proposta di direttiva

Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) La coesistenza in seno agli Stati membri di diversi regimi sociali nel settore ferroviario presenta un rischio di concorrenza sleale tra i nuovi operatori ferroviari e quelli storici e richiede un'armonizzazione rispettosa delle

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) Le funzioni di supervisione degli organismi di regolamentazione devono essere garantite onde evitare la discriminazione tra imprese ferroviarie e al fine di adeguate politiche dei diritti di relativi principi di imposizione e il rispetto della separazione contabile.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 quater) Il completamento del mercato ferroviario unico europeo richiede l'interoperabilità integrale del sistema ferroviario a livello europeo. All'Agenzia ferroviaria europea dovrebbero essere attribuiti i poteri e i mezzi necessari a conseguire tale obiettivo in tempi rapidi, in particolare per elaborare norme comuni in materia di certificazione del materiale rotabile e dei sistemi di sicurezza e segnalazione.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) È opportuno che i servizi regionali, urbani ed extraurbani nonché le operazioni di trasporto mediante servizi di navetta attraverso il tunnel sotto la Manica siano esclusi dall'ambito d'applicazione della presente direttiva.

(4) È opportuno che i servizi regionali, urbani ed extraurbani nonché le operazioni di trasporto mediante servizi di navetta attraverso il tunnel sotto la Manica siano esclusi dall'ambito d'applicazione della presente direttiva. ***È altresì opportuno escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva le ferrovie storiche***

e museali che circolano su linee autonome.

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Per garantire il futuro sviluppo ed un'efficiente gestione della rete ferroviaria, è necessario operare una distinzione fra l'esercizio dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura. In queste condizioni occorre che in tutti i casi queste due attività abbiano contabilità distinte e possano essere gestite separatamente.

Emendamento

(6) Per garantire il futuro sviluppo ed un'efficiente gestione della rete ferroviaria, è necessario operare una distinzione fra l'esercizio dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura. In queste condizioni occorre che in tutti i casi queste due attività abbiano contabilità distinte e possano essere gestite separatamente, **garantendo la trasparenza ed evitando che i fondi pubblici siano deviati ad altre attività commerciali.**

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) È opportuno garantire una rigida separazione della contabilità tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria. I fondi pubblici destinati a uno dei settori di attività non dovrebbero essere trasferiti a un altro settore di attività. Tale divieto dovrebbe figurare chiaramente nelle norme contabili di ciascun settore di attività. Occorre che lo Stato membro e l'organismo nazionale di regolamentazione garantiscano l'effettiva applicazione di tale divieto.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) A prescindere dalla natura del loro modello d'impresa, tutti gli operatori

ferroviari dovrebbero rispettare la legislazione sulla protezione sociale e la salute onde evitare le pratiche di dumping sociale e concorrenza sleale.

Emendamento 13

Proposta di direttiva
Considerando 6 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 quater) Al fine di rendere il trasporto ferroviario competitivo rispetto al trasporto stradale occorre uniformare le diverse normative nazionali relative alla sicurezza del traffico ferroviario, alla standardizzazione e all'utilizzo di documenti di accompagnamento, alle regole per la composizione dei treni e la loro documentazione, la standardizzazione dei segnali e delle indicazioni per la guida dei treni, la standardizzazione delle misure e dei controlli per il trasporto di merci pericolose e la registrazione e i controlli uniformi per i trasporti di rifiuti.

Emendamento 14

Proposta di direttiva
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) L'Unione dovrebbe esplorare fonti alternative di finanziamento per progetti ferroviari europei attraverso strumenti finanziari innovativi, come le obbligazioni di progetto dell'Unione, per incoraggiare gli investimenti privati e migliorare l'accesso al capitale di rischio. Allo stesso modo, è opportuno rendere il mercato ferroviario allettante per investitori privati alternativi grazie a quadri giuridici chiari e trasparenti.

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Considerando 10 ter (nuovo)

(10 ter) Gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere in grado di finanziare gli investimenti infrastrutturali con risorse diverse dai finanziamenti statali diretti, ricorrendo ad esempio al settore privato.

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Ai fini di un trasporto merci efficiente, soprattutto quello transfrontaliero, bisogna intervenire per aprire **il mercato**.

Emendamento

(11) Ai fini di un trasporto **passenger e** merci efficiente, soprattutto quello transfrontaliero, **segnatamente allorché la differenza di scartamento ferroviario continua a costituire un ostacolo fisico alla concorrenza**, bisogna intervenire **in modo urgente** per aprire **i mercati nei singoli Stati membri e generare competitività**.

Emendamento 17

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie, **non dovrebbe essere usato per aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente** le fermate ausiliarie al percorso internazionale. Lo scopo principale **dei nuovi** servizi deve essere trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali. Per valutare se sia effettivamente quello lo scopo principale del servizio, si dovrebbero tener presenti criteri quali la percentuale del volume d'affari e di carico, rappresentata dai passeggeri sulle tratte nazionali o da quelli sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza

Emendamento

(14) L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie dovrebbe **essere focalizzato a** servire le fermate ausiliarie al percorso internazionale. Lo scopo principale **di tali** servizi dovrebbe essere quello di trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali. Per valutare se sia effettivamente quello lo scopo principale del servizio, si dovrebbero tener presenti criteri quali la percentuale del volume d'affari e di carico, rappresentata dai passeggeri sulle tratte nazionali o da quelli sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio. La valutazione dello scopo principale del

coperta dal servizio. La valutazione dello scopo principale del servizio dovrebbe essere effettuata, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione.

servizio dovrebbe essere effettuata, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione.

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) Il regolamento (CE) n. 1370/2007 consente agli Stati membri di garantire ai lavoratori il mantenimento dei loro diritti sociali nell'ambito della separazione tra fornitura dei servizi di trasporto e gestione dell'infrastruttura che può implicare un trasferimento di un'azienda .

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Considerando 16

Testo della Commissione

Emendamento

(16) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri può ripercuotersi sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero poter limitare il diritto d'accesso al mercato qualora questo compromettesse l'equilibrio economico di detti contratti di servizio pubblico e purché l'organismo di regolamentazione competente di cui all'articolo 55 della presente direttiva, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base ad un'analisi economica oggettiva.

(16) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri può ripercuotersi sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero poter limitare il diritto d'accesso al mercato qualora questo compromettesse l'equilibrio economico di detti contratti di servizio pubblico e purché l'organismo di regolamentazione competente di cui all'articolo 55 ***e, se del caso, la rete di organismi di controllo di cui all'articolo 57*** della presente direttiva, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base ad un'analisi economica oggettiva.

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Considerando 18 bis (nuovo)

(18 bis) L'evoluzione del mercato ha dimostrato che un aspetto fondamentale riguarda il rafforzamento del ruolo degli organismi di regolamentazione. Per poter svolgere un ruolo fondamentale nel garantire le giuste condizioni per un accesso equo, tali organismi dovrebbero disporre di sufficienti risorse finanziarie, nonché del personale e delle attrezzature logistiche adeguate a tal fine.

Emendamento 21

Proposta di direttiva Considerando 18 ter (nuovo)

Progetto di risoluzione legislativa

Emendamento

(18 ter) L'organismo nazionale di controllo dovrebbe essere un'autorità di regolamentazione indipendente dotata di poteri di autoconsultazione e d'inchiesta e capace di formulare altresì pareri e decisioni esecutive onde garantire un mercato aperto, senza barriere e in seno al quale si svolge una concorrenza libera e non falsata.

Emendamento 22

Proposta di direttiva Considerando 19

Testo della Commissione

Emendamento

(19) L'organismo di regolamentazione dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nell'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico in questione. Sarebbe opportuno estendere le competenze dell'organismo di regolamentazione affinché sia possibile valutare lo scopo di un servizio internazionale e, se del caso, il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti.

(19) L'organismo di regolamentazione dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nell'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico in questione, **fatta salva la possibilità che tale organismo sia finanziato dal bilancio generale dello Stato o tramite imposte sul settore ferroviario, e assicurando che tale informazione sia resa pubblica.** Sarebbe opportuno estendere le competenze dell'organismo di regolamentazione

affinché sia possibile valutare lo scopo di un servizio internazionale e, se del caso, il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti.

Emendamento 23

Proposta di direttiva Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe essere pienamente indipendente sul piano organizzativo, finanziario, giuridico e decisionale, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione o dai richiedenti. L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe disporre della necessaria capacità amministrativa in termini di personale e risorse onde garantire lo sviluppo di un mercato ferroviario aperto e trasparente. Il livello di personale richiesto dovrebbe essere direttamente connesso con le esigenze di mercato e variare di conseguenza. L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe decidere in merito a eventuali reclami, agire di propria iniziativa, svolgere indagini in caso di controversia e monitorare lo sviluppo del mercato. Dovrebbe altresì essere supportato da un servizio di regolamentazione della Commissione. L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe inoltre tenere una banca dati sui suoi progetti di decisione, accessibile alla Commissione.

Emendamenti 24 e 25

Proposta di direttiva Considerando 21

Testo della Commissione

Emendamento

(21) Gli organismi nazionali di regolamentazione dovrebbero scambiarsi

(21) Gli organismi nazionali di regolamentazione dovrebbero, *sotto l'egida*

informazioni e, se opportuno nei singoli casi, coordinare i principi e le prassi seguiti per valutare se sia compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Essi dovrebbero sviluppare progressivamente linee guida in base all'esperienza acquisita.

della Commissione, creare una rete per rafforzare la propria cooperazione attraverso lo sviluppo di principi comuni e lo scambio delle migliori prassi e informazioni. Essi dovrebbero inoltre, se opportuno nei singoli casi, coordinare i principi e le prassi seguiti per valutare se sia compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Essi dovrebbero sviluppare progressivamente linee guida comuni a livello europeo, in base all'esperienza acquisita. Sulla base dell'esperienza di tale rete degli organismi di regolamentazione, la Commissione dovrebbe presentare una proposta legislativa per l'istituzione di un organismo europeo di regolamentazione.

Emendamento 26

Proposta di direttiva Considerando 22

Testo della Commissione

(22) Al fine di assicurare una concorrenza leale tra le imprese ferroviarie ***occorre operare una distinzione fra*** la prestazione di servizi di trasporto e l'esercizio dei servizi sulla linea. ***Considerata la situazione, è necessario che questi due tipi di attività siano*** gestiti in modo ***indipendente nell'ambito di due entità giuridiche distinte. Tale indipendenza non comporta la costituzione di enti o società distinti per ciascun servizio sulla linea.***

Emendamento

(22) Al fine di assicurare una concorrenza leale tra le imprese ferroviarie, la prestazione di servizi di trasporto e l'esercizio dei servizi sulla linea ***dovrebbero essere*** gestiti in modo ***trasparente e non discriminatorio. L'organismo di controllo dovrebbe garantire che tale gestione sia trasparente e non discriminatoria secondo le procedure di cui alla presente direttiva.***

Emendamento 138

Proposta di direttiva Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(22 bis) Un migliore accesso alle informazioni di viaggio e ai servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri dovrebbe integrare le altre iniziative di regolamentazione volte a facilitare la creazione e lo sviluppo di applicazioni telematiche per i passeggeri.

Emendamento 27

Proposta di direttiva Considerando 23

Testo della Commissione

(23) Per garantire servizi adeguati e sicuri, è necessario che un'impresa ferroviaria soddisfi in qualsiasi momento taluni requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale.

Emendamento

(23) Per garantire servizi adeguati e sicuri, è necessario che un'impresa ferroviaria soddisfi in qualsiasi momento taluni requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria, **standard sociali** e competenza professionale.

Emendamento 28

Proposta di direttiva Considerando 24

Testo della Commissione

(24) Ai fini della tutela degli utenti e dei terzi, è **importante** garantire che le imprese ferroviarie siano sufficientemente assicurate *contro* la responsabilità civile.

Emendamento

(24) Ai fini della tutela degli utenti e dei terzi, è **imprescindibile** garantire che le imprese ferroviarie siano sufficientemente assicurate *per* la responsabilità civile.
Dovrebbe essere ammessa la copertura della responsabilità civile in caso di incidenti tramite garanzie fornite da banche o da altre imprese, a condizione che tale copertura sia offerta alle condizioni di mercato, non comporti l'erogazione di aiuti di stato e non contenga elementi discriminatori nei confronti di altre imprese ferroviarie.

Emendamenti 29 e 30

Proposta di direttiva Considerando 25

Testo della Commissione

(25) ***L'impresa ferroviaria rimane peraltro tenuta*** a rispettare le disposizioni nazionali e dell'Unione relative all'esercizio di servizi ferroviari, imposte in modo non discriminatorio e volte a garantire che essa sia in grado di esercitare in piena sicurezza ***la propria*** attività su percorsi ***specifici*** tenendo ***nel debito*** conto ***le*** condizioni ***sanitarie e sociali*** e i diritti dei lavoratori e

Emendamento

(25) ***Tutte le imprese ferroviarie dovrebbero peraltro essere tenute*** a rispettare ***sia*** le disposizioni nazionali ***che quelle*** dell'Unione relative all'esercizio di servizi ferroviari, imposte in modo non discriminatorio e volte a garantire che essa sia in grado di esercitare in piena sicurezza ***le proprie*** attività su ***tutti i*** percorsi tenendo ***pienamente*** conto ***degli obblighi vigenti in***

dei consumatori.

relazione alle condizioni sociali e sanitarie, nonché i diritti dei lavoratori e dei consumatori.

Emendamento 31

Proposta di direttiva Considerando 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(26 bis) Il rilascio delle licenze per il materiale rotabile alle imprese ferroviarie continua ad essere troppo spesso ingiustamente ostacolato, perturbando così l'accesso al mercato. È pertanto opportuno assegnare un forte mandato all'Agenzia ferroviaria europea. La Commissione è pertanto invitata a valutare se, nell'ambito del riesame del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea¹, la competenza dell'Agenzia ferroviaria europea possa essere estesa a tale riguardo.

¹ *GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.*

Emendamento 32

Proposta di direttiva Considerando 27

Testo della Commissione

Emendamento

(27) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e ai servizi ferroviari per tutte le imprese, le informazioni necessarie per l'uso dei diritti di accesso devono essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete.

(27) Per garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e ai servizi ferroviari per tutte le imprese, le informazioni necessarie per l'uso dei diritti di accesso devono essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete, *in formati accessibili per le persone con disabilità o a mobilità ridotta.*

Emendamento 33

Proposta di direttiva Considerando 35

Testo della Commissione

(35) I sistemi di imposizione del diritto inviano segnali economici all'utenza. È importante che tali segnali inviati alle imprese ferroviarie siano coerenti e le portino a adottare decisioni razionali.

Emendamento

(35) I sistemi di imposizione del diritto inviano segnali economici all'utenza. È importante che tali segnali inviati alle imprese ferroviarie siano coerenti e **chiari e** le portino ad adottare decisioni razionali **e sostenibili**.

Emendamento 34

Proposta di direttiva

Considerando 40 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(40 bis) È opportuno incoraggiare i richiedenti che offrono servizi di vagone a carico completo al fine di ampliare il mercato potenziale per i nuovi clienti ferroviari. È quindi importante che il gestore dell'infrastruttura tenga conto di tali richiedenti in sede di assegnazione di capacità onde consentire loro di beneficiare pienamente di tale quadro giuridico ed estendere la quota di mercato ferroviario a nuovi settori.

Emendamento 35

Proposta di direttiva

Considerando 50

Testo della Commissione

Emendamento

(50) È importante garantire un migliore coordinamento dei sistemi di assegnazione al fine di rendere più interessante il traffico ferroviario sulla rete di diversi gestori dell'infrastruttura, in particolare per il traffico internazionale.

(50) È importante garantire un migliore coordinamento dei sistemi di assegnazione al fine di rendere più interessante il traffico ferroviario sulla rete di diversi gestori dell'infrastruttura, in particolare per il traffico internazionale. ***In tale ambito dovrebbe essere auspicabile la creazione di un organismo di controllo europeo.***

Emendamento 36

Proposta di direttiva

Considerando 53

Testo della Commissione

(53) Sono necessari investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi.

Emendamento

(53) Sono necessari **maggiori** investimenti nell'infrastruttura ferroviaria **in particolare in quella esistente**, ed è opportuno che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura forniscano incentivi per i gestori ad effettuare investimenti redditizi **e sostenibili sotto il profilo ambientale**.

Emendamento 37

**Proposta di direttiva
Considerando 58 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(58 bis) In vista dell'aumento della quota del trasporto ferroviario di merci e passeggeri rispetto ad altri modi di trasporto, è opportuno che in sede di internalizzazione dei costi esterni gli Stati membri provvedano a che i diritti differenziati non abbiano effetti negativi sull'equilibrio finanziario del gestore dell'infrastruttura. Qualora quest'ultimo dovesse subire perdite a causa di una siffatta differenziazione, è consigliabile che gli Stati membri soprassiedano a tale differenza conformemente alla normativa sugli aiuti di Stato.

Emendamento 38

**Proposta di direttiva
Considerando 59**

Testo della Commissione

Emendamento

(59) Lo sviluppo del trasporto ferroviario deve essere conseguito avvalendosi anche degli strumenti dell'Unione disponibili, fatte salve le priorità già stabilite.

soppresso

Emendamento 39

**Proposta di direttiva
Considerando 61**

Testo della Commissione

Emendamento

(61) È auspicabile fornire alle imprese ferroviarie e al gestore dell'infrastruttura incentivi per ridurre al minimo le perturbazioni della rete.

soppresso

Emendamento 40

**Proposta di direttiva
Considerando 62**

Testo della Commissione

Emendamento

(62) L'assegnazione della capacità è associata ad un costo per il gestore dell'infrastruttura per il quale è richiesto un pagamento.

soppresso

Emendamento 41

**Proposta di direttiva
Considerando 63**

Testo della Commissione

Emendamento

(63) La gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono l'istituzione di un *organismo* di regolamentazione che controlli l'applicazione delle norme della presente direttiva e che intervenga come istanza d'appello, ferma restando la possibilità di sindacato giurisdizionale.

(63) La gestione efficiente e l'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria richiedono l'istituzione di *organismi* di regolamentazione *nazionali incaricati dei* controlli sull'applicazione delle norme della presente direttiva e che *intervengano* come istanza d'appello, ferma restando la possibilità di sindacato giurisdizionale.

Emendamento 42

**Proposta di direttiva
Considerando 65**

Testo della Commissione

Emendamento

(65) La Commissione deve avere il potere di adeguare gli allegati della presente direttiva. Poiché tali misure sono di portata generale e sono intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, devono essere adottate come atti delegati in conformità

(65) Al fine di garantire un adeguato monitoraggio e una giusta regolamentazione relativa all'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, e l'assegnazione della capacità per l'infrastruttura ferroviaria, il potere di adottare atti in conformità dell'articolo

all'articolo 290 del trattato.

290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea dovrebbe essere delegato alla Commissione per quanto riguarda i criteri e le procedure da seguire come la portata del monitoraggio del mercato, alcuni elementi del prospetto informativo della rete, alcuni principi dell'imposizione dei diritti, la riduzione temporanea per il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), taluni elementi del sistema di prestazioni, i criteri da seguire per le prescrizioni in materia di richiedenti per le infrastrutture, il calendario per il processo di assegnazione, la contabilità regolatoria e principi e pratiche comuni per il processo decisionale sviluppati dagli organismi di regolamentazione. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 43

Proposta di direttiva Considerando 66

Testo della Commissione

(66) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

Emendamento

(66) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹.

¹ *GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.*

Emendamento 44

Proposta di direttiva Considerando 71 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(71 bis) A seguito delle risoluzioni del Parlamento europeo del 12 luglio 2007 e dell'11 giugno 2010 a seguito dell'attuazione della direttiva 2001/12, la Commissione dovrebbe presentare una proposta legislativa sulla separazione tra il gestore dell'infrastruttura e l'operatore entro la fine del 2012. Poiché il settore ferroviario non è ancora totalmente aperto, la Commissione dovrebbe presentare una proposta legislativa sull'apertura del mercato entro tale data.

Emendamenti 134 e 135

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 6, 7, 8 e 13 e del capo IV:

- le imprese ferroviarie che effettuano esclusivamente servizi ferroviari di trasporto merci utilizzando un'infrastruttura ferroviaria gestita da tali imprese prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, e che hanno uno scartamento diverso da quello della rete principale all'interno dello Stato membro e collegata a un'infrastruttura ferroviaria sul territorio di uno Stato non membro dell'Unione, a condizione che l'infrastruttura gestita non sia oggetto della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Emendamento 45

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri possono decidere i termini e le scadenze del calendario per l'assegnazione della capacità diversi da quelli di cui all'articolo 43, paragrafo 2, all'allegato VIII, punto 4, lettera b), e allegato IX, punti 3, 4 e 5, per linee ferroviarie internazionali da definire in collaborazione con i gestori dell'infrastruttura provenienti da paesi terzi su una rete il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

Emendamento 46

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 47

Proposta di direttiva

Articolo 3 – punto 2

Testo della Commissione

Emendamento

2) "gestore dell'infrastruttura", qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della creazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compreso il traffico, la gestione, il controllo-comando e la segnalazione. I compiti del gestore dell'infrastruttura ***per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi***

2) "gestore dell'infrastruttura", qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della creazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compreso il traffico, la gestione, il controllo-comando e la segnalazione, ***nel rispetto delle vigenti norme di sicurezza***; i compiti ***essenziali*** del gestore dell'infrastruttura ***sono:***

organismi o imprese;

L'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle linee ferroviarie, comprese la definizione e la valutazione della disponibilità, nonché l'assegnazione di singole linee ferroviarie e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, tra cui la fissazione e la riscossione dei diritti e gli investimenti nell'infrastruttura;

Emendamento 48

Proposta di direttiva Articolo 3 punto 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) "organismo di regolamentazione", un organo che vigila in uno Stato membro sulla corretta applicazione della normativa pertinente, del tutto estraneo al processo legislativo e indipendente dalle imprese, in particolare dalle imprese di cui ai punti 1 e 2;

Emendamento 49

Proposta di direttiva Articolo 3 punto 3

Testo della Commissione

Emendamento

3) "infrastruttura ferroviaria", quanto definito nell'allegato I, *parte A, del regolamento (CEE) n. 2598/70 della Commissione, del 18 dicembre 1970, che fissa il contenuto delle diverse voci degli schemi per la contabilità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del 4 giugno 1970, che per ragioni di chiarezza sono inserite nell'allegato I della* presente direttiva;

3) "infrastruttura ferroviaria", quanto definito nell'allegato I della presente direttiva;

Emendamento 50

Proposta di direttiva Articolo 3 punto 7

Testo della Commissione

Emendamento

7) "servizi regionali", i servizi di trasporto

7) "servizi regionali", i servizi di trasporto

destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione;

destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione ***o di regioni frontaliere***;

Emendamento 51

Proposta di direttiva

Articolo 4 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Il gestore dell'infrastruttura gestisce i propri servizi informatici in modo da assicurare che le informazioni sensibili sul piano commerciale siano adeguatamente protette.

Emendamento 52

Proposta di direttiva

Articolo 4 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. Gli Stati membri provvedono altresì a che sia le imprese ferroviarie che i gestori dell'infrastruttura che non sono completamente indipendenti gli uni dagli altri siano responsabili della propria politica del personale.

Emendamento 53

Proposta di direttiva

Articolo 6

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 6

Articolo 6

Separazione contabile

Separazione contabile ***trasparente***

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

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

2. Gli Stati membri possono inoltre

2. Gli Stati membri possono inoltre

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

3. Gli Stati membri provvedono affinché i conti profitti e perdite e i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico devono figurare separatamente, per ciascun contratto di servizio pubblico, nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.

4. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da permettere di verificare **che il divieto di trasferire** i fondi pubblici **da settore di attività ad un altro sia rispettato**.

prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti **per garantire lo sviluppo della concorrenza, la continuità degli investimenti e l'efficienza sotto il profilo dei costi della fornitura dei servizi del settore ferroviario**.

3. Gli Stati membri provvedono affinché i conti profitti e perdite e i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico devono figurare separatamente, per ciascun contratto di servizio pubblico, nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.

4. **Per garantire la piena trasparenza dei costi infrastrutturali**, i conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da permettere di verificare **il rispetto dei precedenti paragrafi e il controllo dell'utilizzo delle entrate derivanti dai diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i fondi pubblici e privati erogati al gestore dell'infrastruttura. Le entrate del gestore dell'infrastruttura non devono in alcun modo essere utilizzate da un'impresa ferroviaria o da un ente o da una società che controlli un'impresa ferroviaria in quanto ciò potrebbe rafforzare la sua posizione di mercato o consentirgli/le di ottenere vantaggi economici rispetto ad altre imprese ferroviarie. La presente disposizione non impedisce, sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, il rimborso, compreso il pagamento di interessi a condizioni di mercato, del capitale impiegato messo a disposizione dall'ente o dalla società che controlla**

Emendamento 54 e 137

**Proposta di direttiva
Articolo 7**

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, **elencate all'allegato II**, siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato.

L'allegato II può essere riveduto alla luce dell'esperienza acquisita, in conformità alla procedura di cui all'articolo 60.

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

2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente da un'impresa ferroviaria sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al capo IV, sezioni 3 e 4, sono svolte, rispettivamente, da un organismo incaricato della determinazione dei diritti e da un organismo incaricato della ripartizione della capacità indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

3. Ove le disposizioni del capo IV, sezioni 2 e 3, facciano riferimento alle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, esse sono intese in riferimento all'organismo incaricato della determinazione dei diritti o all'organismo

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, **definite all'articolo 3**, siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato. ***Tuttavia, per la gestione del traffico sulla rete, è essenziale una cooperazione efficace tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura.***

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

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

3. Ove le disposizioni del capo IV, sezioni 2 e 3, facciano riferimento alle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, esse sono intese in riferimento all'organismo incaricato della determinazione dei diritti o all'organismo

incaricato della ripartizione di capacità in funzione delle rispettive competenze.

incaricato della ripartizione di capacità in funzione delle rispettive competenze.

3 bis. La Commissione presenta, entro il 31 dicembre 2012 una proposta di direttiva contenente disposizioni relative alla separazione tra la gestione dell'infrastruttura e le operazioni di trasporto, nonché una proposta per l'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri che non infici la qualità dei servizi di trasporto ferroviario e tuteli gli obblighi di servizio pubblico.

Emendamento 55

Proposta di direttiva Articolo 8

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri sviluppano l'infrastruttura ferroviaria nazionale tenendo conto eventualmente delle esigenze generali dell'Unione. A tale scopo essi pubblicano, entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, una strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità sulla base di un finanziamento sano e sostenibile del sistema ferroviario. Tale strategia comprende un periodo di almeno **cinque** anni e può essere rinnovata.

2. Nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 del trattato, gli Stati membri **possono** inoltre **erogare** al gestore dell'infrastruttura un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione dell'infrastruttura e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti.

Emendamento

1. Gli Stati membri sviluppano l'infrastruttura ferroviaria nazionale tenendo conto eventualmente delle esigenze generali dell'Unione. A tale scopo essi pubblicano, entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva **e previa consultazione delle parti e dei soggetti interessati, compresi le autorità regionali e locali, i sindacati, le associazioni di categoria e i rappresentanti degli utenti**, una strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità sulla base di un finanziamento sano e sostenibile del sistema ferroviario. Tale strategia comprende un periodo di almeno **sette** anni e può essere rinnovata.

2. **Ogni qual volta le entrate non sono sufficienti per coprire il fabbisogno finanziario del gestore dell'infrastruttura, fatto salvo il quadro per l'imposizione dei diritti di cui agli articoli 31 e 32 della presente direttiva**, e nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 del trattato, gli Stati membri **erogano** inoltre al gestore dell'infrastruttura un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione dell'infrastruttura e delle esigenze finanziarie, in particolare per far

3. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato e tenendo conto della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al paragrafo 1, il gestore dell'infrastruttura adotta un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi. Il gestore dell'infrastruttura accerta che tutti i richiedenti siano stati consultati prima di approvare il piano **commerciale**. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 emette un parere non vincolante **sull'adeguatezza del piano commerciale per il conseguimento di tali obiettivi**.

4. Gli Stati membri assicurano che la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e **nell'arco di** un periodo non superiore **a tre** anni, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali **e, dall'altro, i costi di infrastruttura**, compresi, se del caso, i pagamenti anticipati concessi dallo Stato.

Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei diritti di cui agli articoli

fronte a nuovi investimenti.

3. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato e tenendo conto della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al paragrafo 1, il gestore dell'infrastruttura adotta un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi. Il gestore dell'infrastruttura accerta che tutti i richiedenti siano stati consultati **in modo non discriminatorio** prima di approvare il piano **degli investimenti per quanto riguarda le condizioni di accesso e uso e la natura, la fornitura e lo sviluppo dell'infrastruttura in questione**. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 emette un parere non vincolante **che indica se il piano commerciale opera discriminazioni tra richiedenti**.

4. Gli Stati membri assicurano che la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e **per** un periodo non superiore **ai due** anni, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali, **le sovvenzioni non rimborsabili provenienti da fonti private** e i contributi statali, compresi, se del caso, i pagamenti anticipati concessi dallo Stato **e, dall'altro, i costi di infrastruttura, compreso, se del caso, il finanziamento sostenibile per il rinnovamento a lungo termine delle attività**.

Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei diritti di cui agli articoli

31 e 32, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

31 e 32, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali.

Emendamento 56

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano ai debiti o agli interessi dovuti sui debiti contratti dalle imprese dopo **il 15 marzo 2001 o, per gli Stati membri che hanno aderito all'Unione dopo il 15 marzo 2001, dopo la data di adesione.**

Emendamento

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano ai debiti o agli interessi dovuti sui debiti contratti dalle imprese dopo **l'entrata in vigore della presente direttiva.**

Emendamento 57

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

In nessun caso le condizioni di accesso alle infrastrutture ferroviarie devono comportare l'impossibilità per i viaggiatori di ricevere informazioni o di acquistare un biglietto per recarsi da una località a un'altra, a prescindere dal numero di operatori ferroviari che forniscono, integralmente o parzialmente, servizi di trasporto passeggeri tra le due località in questione.

Emendamento 58

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 4

Testo della Commissione

La Commissione **può adottare** misure di attuazione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente paragrafo. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di

Emendamento

Entro diciotto mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva la Commissione adotta, sulla base dell'esperienza maturata dagli organismi di regolamentazione, misure di attuazione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del

attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

presente paragrafo. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 63, paragrafo 3.

Emendamento 59

Proposta di direttiva

Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti le informazioni ragionevolmente necessarie per addivenire ad una decisione. L'organismo di regolamentazione valuta le informazioni ricevute consultandosi adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un ***termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro due mesi*** dal ricevimento ***di tutte le informazioni necessarie***.

Emendamento

Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti le informazioni ragionevolmente necessarie per addivenire ad una decisione. L'organismo di regolamentazione valuta le informazioni ricevute consultandosi adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un ***mese*** dal ricevimento ***del reclamo***.

Emendamento 60

Proposta di direttiva

Articolo 11 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. La Commissione ***può adottare*** misure di attuazione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

Emendamento

4. ***Entro diciotto mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva*** la Commissione ***adotta, sulla base dell'esperienza maturata dagli organismi di regolamentazione,*** misure di attuazione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità della procedura di esame di cui all'articolo 63, paragrafo 3.

Emendamento 61

Proposta di direttiva
Articolo 12 – paragrafo 4 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione prepara un'analisi comparata dei metodi per la fissazione dell'importo dei diritti negli Stati membri al fine di pervenire ad un metodo di calcolo uniforme per determinare l'importo dei diritti stessi.

Emendamento 62 e 162

Proposta di direttiva
Articolo 13

Testo della Commissione

Emendamento

1. Le imprese ferroviarie **hanno diritto**, su base non discriminatoria, **al** pacchetto minimo di accesso di cui all'allegato III, punto 1.

2. **I servizi** di cui al punto 2 dell'allegato III **sono** forniti **da tutti gli operatori dei servizi sulla linea su** base non discriminatoria .

Se l'operatore **del** servizio sulla linea fa parte di un ente o di una società che opera e detiene una posizione dominante anche su almeno uno dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, esso è organizzato in modo tale da essere indipendente da tale ente o società sotto il profilo **giuridico**, organizzativo e decisionale.

Le richieste di accesso al servizio sulla linea presentate da imprese ferroviarie possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o

1. **I gestori dell'infrastruttura mettono a disposizione di tutte** le imprese ferroviarie, su base non discriminatoria, **il** pacchetto minimo di accesso di cui all'allegato III, punto 1.

2. **Gli operatori delle strutture di servizio forniscono, a tutte le imprese ferroviarie, l'accesso, compreso l'accesso alle linee ferroviarie, alle strutture di** cui al punto 2 dell'allegato III **e ai servizi** forniti **in tali strutture su** base non discriminatoria, **sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56.**

Se l'operatore **di un** servizio sulla linea **di cui al punto 2 dell'allegato III** fa parte di un ente o di una società che opera e detiene una posizione dominante anche su almeno uno dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, esso è organizzato in modo tale da essere indipendente da tale ente o società sotto il profilo organizzativo e decisionale. **L'operatore di un servizio sulla linea e tale ente o società tengono una contabilità separata, tra cui bilanci e conti di profitti e perdite separati.**

Alle richieste di accesso al servizio sulla linea presentate da imprese ferroviarie **è data risposta entro un preciso termine fissato dall'organismo nazionale di regolamentazione ed esse** possono essere

passengeri a condizioni economicamente accettabili. **L'onere di provare l'esistenza di un'alternativa valida incombe all'operatore del servizio sulla linea.**

Quando esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore del servizio sulla linea cerca di soddisfare tutte le richieste nel miglior modo possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per il servizio in questione sulla base di esigenze dimostrate, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 prende le misure appropriate, di propria iniziativa o sulla base di un reclamo, per assicurare che una parte adeguata della capacità sia riservata alle imprese ferroviarie diverse da quelle che fanno parte dell'ente o della società a cui appartiene anche l'operatore del servizio. Tuttavia, strutture di manutenzione e altre strutture tecniche di recente costruzione destinate a materiale rotabile nuovo **specifico** possono essere riservate per l'utilizzo di un'impresa ferroviaria per un periodo di **cinque** anni a decorrere dall'inizio dell'esercizio.

Se il servizio sulla linea non è utilizzato per almeno **due anni consecutivi**, il proprietario rende pubblico che la gestione del servizio è data in locazione o in leasing.

respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri a condizioni economicamente accettabili.

Quando nega l'accesso ai suoi servizi sulla linea, l'operatore del servizio sulla linea propone un'alternativa economicamente e tecnicamente valida e giustifica il suo rifiuto per iscritto. Il rifiuto non obbliga l'operatore della linea ad effettuare investimenti in risorse o strutture al fine di accogliere tutte le richieste delle imprese ferroviarie.

Quando esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore del servizio sulla linea cerca di soddisfare tutte le richieste nel miglior modo possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per il servizio in questione sulla base di esigenze dimostrate, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 prende le misure appropriate, di propria iniziativa o sulla base di un reclamo **di un richiedente, tenendo presenti le esigenze di tutti i soggetti interessati**, per assicurare che una parte adeguata della capacità sia riservata alle imprese ferroviarie diverse da quelle che fanno parte dell'ente o della società a cui appartiene anche l'operatore del servizio. Tuttavia, strutture di manutenzione e altre strutture tecniche di recente costruzione destinate a materiale rotabile nuovo **ad alta velocità, di cui alla decisione 2008/232/CE, del 21 febbraio 2008, relativa una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema materiale rotabile del sistema ferroviario trans-europeo ad alta velocità¹ della Commissione**, possono essere riservate per l'utilizzo di un'impresa ferroviaria per un periodo di **dieci** anni a decorrere dall'inizio dell'esercizio.

Se il servizio sulla linea non è utilizzato per almeno **un anno e all'operatore di tale servizio sulla linea imprese ferroviarie hanno manifestato interesse riguardo all'accesso a tale servizio in base a esigenze dimostrate**, il proprietario rende pubblico che la gestione del servizio è data

in locazione o in leasing *per l'utilizzo in relazione ad attività collegate al settore ferroviario, a meno che l'operatore di tale linea non dimostri che un processo di riconversione in corso ne impedisce l'utilizzo da parte di un'impresa ferroviaria.*

3. Se *il gestore dell'infrastruttura* fornisce uno dei servizi indicati nel punto 3 dell'allegato III come servizi complementari, egli deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.

4. Le imprese ferroviarie possono chiedere al gestore dell'infrastruttura o ad altri *fornitori* i servizi ausiliari elencati nel punto 4 dell'allegato III. Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire questi servizi.

5. L'allegato III può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

3. Se *l'operatore del servizio* fornisce uno dei servizi indicati nel punto 3 dell'allegato III come servizi complementari, egli deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.

4. Le imprese ferroviarie possono chiedere al gestore dell'infrastruttura o ad altri *operatori dei servizi sulla linea* i servizi ausiliari elencati nel punto 4 dell'allegato III. Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire questi servizi.

¹ *GU L 84 del 26.3.2008, pag. 132*

Emendamento 63

Proposta di direttiva

Articolo 14 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

1. Dagli accordi transfrontalieri fra Stati membri è soppressa qualsiasi disposizione che rappresenti una discriminazione tra imprese ferroviarie o una limitazione della libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri.

Emendamento

1. *Gli* Stati membri *si assicurano che gli accordi transfrontalieri conclusi non discriminino talune* imprese ferroviarie o *rappresentino restrizioni alla* libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri.

Emendamento 64

Proposta di direttiva

Articolo 14 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

La Commissione può adottare misure di attuazione che *stabiliscono nei dettagli la*

Emendamento

La Commissione può adottare misure di attuazione che *precisino le modalità*

procedura da seguire per l'applicazione del presente paragrafo. Tali misure, *destinate* ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.

procedurali di cooperazione di cui al comma precedente. Tali misure *di attuazione, intese* ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità *alla procedura consultiva di cui* all'articolo 64, paragrafo 2.

Emendamento 65

Proposta di direttiva Articolo 15

Testo della Commissione

1. La Commissione adotta le disposizioni necessarie per seguire le condizioni tecniche ed economiche e gli sviluppi di mercato **del** trasporto ferroviario europeo.
2. In tale contesto, la Commissione associa strettamente ai suoi lavori rappresentanti degli Stati membri e rappresentanti dei settori interessati, compresi gli **utilizzatori**, affinché essi siano in grado di seguire meglio gli sviluppi del settore ferroviario e l'evoluzione del mercato, di procedere alla valutazione dell'effetto delle misure adottate e di fornire gli studi d'impatto delle misure previste dalla Commissione.
3. La Commissione controlla l'uso delle reti e l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, in particolare l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, l'evoluzione dei prezzi e la qualità dei servizi di trasporto ferroviario, i servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico, le licenze e il

Emendamento

1. La Commissione adotta le disposizioni necessarie per seguire le condizioni tecniche, **sociali** ed economiche e gli sviluppi di mercato, **compreso lo sviluppo occupazionale, nonché la conformità con la pertinente legislazione dell'Unione in materia di** trasporto ferroviario europeo.
2. In tale contesto, la Commissione associa strettamente ai suoi lavori rappresentanti degli Stati membri, **compresi i rappresentanti degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55, e** rappresentanti dei settori interessati, compresi **le autorità locali e regionali, le parti sociali e gli utenti del settore ferroviario**, affinché essi siano in grado di seguire meglio gli sviluppi del settore ferroviario e l'evoluzione del mercato, di procedere alla valutazione dell'effetto delle misure adottate e di fornire gli studi d'impatto delle misure previste dalla Commissione. **Ove opportuno, la Commissione coinvolge l'Agenzia ferroviaria europea.**
3. La Commissione controlla l'uso delle reti e l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, in particolare l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, l'evoluzione dei prezzi e la qualità dei servizi di trasporto ferroviario, i servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico, le licenze, il

grado di armonizzazione tra *gli* Stati membri. *Essa garantisce una cooperazione attiva fra i pertinenti organismi di regolamentazione negli Stati membri.*

4. La Commissione riferisce *periodicamente* al Parlamento europeo e al Consiglio circa:

a) l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari;

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

c) lo stato della rete ferroviaria europea;

d) l'utilizzo dei diritti di accesso;

e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti;

f) le limitazioni di infrastruttura; e

g) la necessità di una normativa.

5. Ai fini del monitoraggio del mercato da parte della Commissione gli Stati membri trasmettono annualmente le informazioni indicate nell'allegato IV e tutti gli altri dati necessari da essa chiesti.

grado di *apertura del mercato, occupazione e condizioni sociali, nonché il livello di* armonizzazione, *segnatamente in tema di diritti sociali*, tra e in seno agli Stati membri.

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

a) l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari *e dei servizi collegati, compreso il grado di apertura del mercato;*

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

b bis) lo sviluppo delle condizioni di occupazione, di lavoro e sociali nel settore;

c) lo stato della rete ferroviaria europea;

d) l'utilizzo dei diritti di accesso;

e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti;

f) le limitazioni di infrastruttura; e

g) la necessità di una normativa.

5. Ai fini del monitoraggio del mercato da parte della Commissione gli Stati membri trasmettono annualmente le *seguenti* informazioni *e quali* indicate nell'allegato IV, *nonché* tutti gli altri dati necessari da essa chiesti.

a) l'evoluzione delle prestazioni del trasporto ferroviario e la compensazione per gli obblighi di servizio pubblico (OSP);

b) il grado di apertura del mercato e di concorrenza leale in ciascuno Stato membro e la quota modale delle imprese ferroviarie nelle prestazioni di trasporto complessive;

c) le risorse e le attività degli organismi di regolamentazione dedicate alla loro funzione come organi di ricorso;

d) gli sviluppi pertinenti con riguardo alla ristrutturazione dell'impresa ferroviaria storica e all'adozione/attuazione delle

strategie di trasporto nazionali nel corso dell'anno precedente;

e) le importanti misure/iniziative di formazione nel settore del trasporto ferroviario adottate in uno Stato membro nel corso dell'anno precedente;

f) le condizioni di lavoro e sociali delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e di altre imprese attive nel settore ferroviario alla fine dell'anno precedente;

g) gli investimenti nelle reti ad alta velocità nel corso dell'anno precedente;

h) la lunghezza della rete ferroviaria alla fine dell'anno precedente;

i) i diritti per l'accesso alle linee ferroviarie nel corso dell'anno precedente;

j) l'esistenza di un sistema di prestazioni istituito a norma dell'articolo 35 della presente direttiva;

k) il numero di licenze attive rilasciate dall'autorità nazionale competente;

l) i progressi fatti nell'installazione del sistema ERTMS;

m) il numero di inconvenienti, incidenti e incidenti gravi quali definiti dalla direttiva 2004/49/CE avvenuti sulla rete nel corso dell'anno precedente;

n) altri sviluppi pertinenti;

o) lo sviluppo dei mercati di manutenzione e il grado di apertura del mercato dei servizi di manutenzione.

L'allegato IV può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui *all'articolo 60*.

L'allegato IV può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita *al fine di aggiornare le informazioni necessarie per il monitoraggio del mercato ferroviario* conformemente alla procedura di cui *all'articolo 60 bis*.

Emendamento 66

Proposta di direttiva

Articolo 17 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. La Commissione **può adottare** misure di attuazione che **stabiliscono nei dettagli la procedura** da seguire per **l'applicazione del presente articolo, compreso l'utilizzo** di un modello comune di licenza. Tali misure, **destinate** ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità **all'articolo 63, paragrafo 3**.

Emendamento

5. La Commissione **adotta** misure di attuazione che **precisino le modalità procedurali** da seguire per **il rilascio di licenze e la messa a punto di** un modello comune di licenza **conformemente ai requisiti di cui alla sezione 2**. Tali misure **di attuazione, intese** ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità **della procedura consultiva di cui all'articolo 64, paragrafo 2**.

Emendamento 67

Proposta di direttiva

Articolo 19 – lettera d

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 68

Proposta di direttiva

Articolo 20 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Ricorrono i requisiti in materia di capacità finanziaria allorché l'impresa ferroviaria richiedente la licenza può provare che potrà far fronte ai suoi obblighi effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo di dodici mesi. **Le**

autorità preposte al rilascio delle licenze effettuano l'esame di capacità finanziaria in base ai conti annuali dell'impresa ferroviaria e, per le imprese che chiedono una licenza e non sono in grado di presentare tali conti, in base al bilancio annuale.

Emendamento 69

Proposta di direttiva Articolo 20 – comma 2

Testo della Commissione

A tal fine, ogni richiesta di licenza è corredata *quantomeno* delle informazioni *di cui all'allegato V*.

Emendamento

A tal fine, ogni richiesta di licenza è corredata delle informazioni *particolareggiate sui seguenti elementi:*

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

Emendamento 70

Proposta di direttiva Articolo 20 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

L'autorità preposta al rilascio delle licenze reputa che il richiedente non possiede l'idoneità finanziaria richiesta qualora siano dovuti per l'attività dell'impresa notevoli arretrati di imposte o contributi sociali.

Emendamento 71

Proposta di direttiva

Articolo 20 – comma 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

L'autorità può esigere, in particolare, la presentazione di una relazione di valutazione e di documenti appropriati emessi da una banca, una cassa di risparmio pubblica, un revisore dei conti o un esperto contabile giurato. Tali documenti devono comprendere informazioni relative agli elementi di cui ai punti da a) ad f) del paragrafo 2 del presente articolo.

Emendamento 72

Proposta di direttiva

Articolo 20 – comma 3

Testo della Commissione

Emendamento

L'allegato V può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.

soppresso

Emendamento 73

Proposta di direttiva

Articolo 21

Testo della Commissione

Emendamento

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

Sono soddisfatti i requisiti in materia di competenza professionale allorché l'impresa ferroviaria che richiede la licenza può dimostrare che dispone o disporrà di un'organizzazione gestionale dotata delle conoscenze o dell'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo e una supervisione sicuri ed efficaci sulle operazioni del tipo specificato nella licenza. ***L'impresa dimostra altresì all'atto dell'inoltro della domanda di essere in possesso di un certificato di sicurezza ai sensi dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE.***

Emendamento 140

Proposta di direttiva Articolo 22

Testo della Commissione

Fatto salvo il capo III del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, un'impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda le merci trasportate, la posta e i terzi.

Emendamento

Fatto salvo il capo III del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, un'impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione ***o avere garanzie adeguate a condizioni di mercato***, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda le merci trasportate, la posta e i terzi. ***Il livello di copertura che si considera adeguato può variare per tenere conto delle specificità dei servizi, in particolare per le attività ferroviarie a fini culturali o storici, rivolte al grande pubblico, che utilizzano la rete ferroviaria.***

Emendamento 75

Proposta di direttiva Articolo 27 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, compreso l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet dell'Agenzia ferroviaria europea.

Emendamento

1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, compreso l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione, ***una delle quali è l'inglese***. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet dell'Agenzia ferroviaria europea.

Emendamento 76

Proposta di direttiva

Articolo 27 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il prospetto informativo della rete determina la natura dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie. Esso contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione e ai servizi sulla linea. **Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato VI.**

Emendamento

2. Il prospetto informativo della rete determina la natura dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie. Esso contiene le **seguenti** informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione e ai servizi sulla linea:

a) un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa;

b) un capitolo su principi di imposizione dei diritti e diritti;

c) un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità. Gli operatori dei servizi sulla linea che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui diritti di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete;

d) un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 25 e sui certificati di sicurezza rilasciati in conformità della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie¹;

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

f) un capitolo di informazioni sull'accesso ai servizi sulla linea e sull'imposizione dei relativi diritti di cui all'allegato III;

g) un modello di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un

gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 42.

Le informazioni contenute nel prospetto informativo sulla rete sono aggiornate ogni anno e sono conformi o fanno riferimento ai registri dell'infrastruttura ferroviaria che devono essere pubblicati a norma dell'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE. L'infrastruttura che non è adeguatamente mantenuta ed evidenzia un calo della sua qualità è comunicata in modo tempestivo agli utenti.

Le informazioni di cui ai punti da a) a g) possono essere modificate e precisate dalla Commissione conformemente all'allegato VI alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60 bis.

¹ *GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.*

Emendamento 141/rev

Proposta di direttiva Articolo 29 – paragrafo 1 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Fatta salva l'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4 e posto che questo diritto sia stato conferito direttamente dal diritto costituzionale almeno due anni prima della data di entrata in vigore della presente direttiva, il parlamento nazionale può avere la facoltà di esaminare e, ove opportuno, rivedere il livello dei diritti stabilito dal gestore dell'infrastruttura. Tale revisione, se presente, assicura che i diritti siano conformi alla presente direttiva, al quadro vigente per l'imposizione dei diritti e alle relative norme.

Emendamento 77

Proposta di direttiva

Articolo 29 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Gli Stati membri accertano che i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni in materia di imposizione dei diritti hanno ripercussioni su altre infrastrutture si associno per coordinare l'imposizione dei diritti o per imporre diritti per l'utilizzo della pertinente infrastruttura a livello internazionale.

Emendamento

Gli Stati membri accertano che i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni in materia di imposizione dei diritti hanno ripercussioni su altre infrastrutture si associno per coordinare **congiuntamente** l'imposizione dei diritti o per imporre diritti per l'utilizzo della pertinente infrastruttura a livello internazionale.

Emendamento 78

Proposta di direttiva

Articolo 30

Testo della Commissione

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

2. Gli Stati membri provvedono affinché il paragrafo 1 sia attuato attraverso un contratto concluso tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura, per un periodo minimo di **cinque anni**, che contempli contributi statali .

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

I principi e i parametri fondamentali di tali contratti sono stabiliti nell'allegato VII, **che può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60.**

Gli Stati membri consultano le parti interessate almeno un mese prima della firma dell'accordo e pubblicano tale

Emendamento

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

2. Gli Stati membri provvedono affinché il paragrafo 1 sia attuato attraverso un contratto concluso tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura, per un periodo minimo di **sette anni**, che contempli contributi statali .

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

I principi e i parametri fondamentali di tali contratti sono stabiliti nell'allegato VII.

Gli Stati membri consultano le parti interessate almeno un mese prima della firma dell'accordo e pubblicano tale

accordo entro un mese dalla sua conclusione.

Il gestore dell'infrastruttura si accerta che il proprio piano commerciale sia coerente con le disposizioni del contratto.

L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 valuta se il rendimento del gestore dell'infrastruttura previsto a medio e lungo termine sia adeguato per raggiungere gli obiettivi di prestazione prefissati e formula le raccomandazioni pertinenti almeno un mese prima della firma del contratto.

Se intende discostarsi da tali raccomandazioni, l'autorità competente ne fornisce la motivazione all'organismo di regolamentazione.

4. I gestori dell'infrastruttura mettono a punto e aggiornano un inventario dei beni da essi gestiti contenente la valutazione attuale degli stessi e le spese dettate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura.

5. Il gestore dell'infrastruttura e l'operatore dei servizi sulla linea stabiliscono un metodo di imputazione dei costi relativi ai diversi servizi offerti in conformità all'allegato III e ai tipi di veicoli su rotaia basato sulle migliori conoscenze disponibili in materia di causalità dei costi e sui principi di imposizione dei diritti di cui all'articolo 31. Gli Stati membri possono richiedere un'autorizzazione preventiva. Tale metodo è aggiornato periodicamente secondo la migliore pratica internazionale.

accordo entro un mese dalla sua conclusione.

Il gestore dell'infrastruttura si accerta che il proprio piano commerciale sia coerente con le disposizioni del contratto.

4. I gestori dell'infrastruttura mettono a punto e aggiornano un inventario dei beni da essi gestiti contenente la valutazione attuale degli stessi e le spese dettate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura.

5. Il gestore dell'infrastruttura e l'operatore dei servizi sulla linea stabiliscono un metodo di imputazione dei costi relativi ai diversi servizi offerti in conformità all'allegato III e ai tipi di veicoli su rotaia basato sulle migliori conoscenze disponibili in materia di causalità dei costi e sui principi di imposizione dei diritti di cui all'articolo 31. Gli Stati membri possono richiedere un'autorizzazione preventiva. Tale metodo è aggiornato periodicamente secondo la migliore pratica internazionale.

Emendamento 79

Proposta di direttiva Articolo 31

Testo della Commissione

1. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi sulla linea sono pagati, rispettivamente, al gestore dell'infrastruttura e all'operatore dei servizi sulla linea, che li usano per finanziare le

Emendamento

1. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi sulla linea sono pagati, rispettivamente, al gestore dell'infrastruttura e all'operatore dei servizi sulla linea, che li usano per finanziare le

loro attività.

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

3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 del presente articolo o l'articolo 32, i diritti per il pacchetto minimo di accesso sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario in conformità dell'allegato VIII, punto 1.

L'allegato VIII, punto 1, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita in conformità alla procedura di cui *all'articolo 60*.

4. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un elemento che rispecchi la penuria di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

5. Quando la legislazione dell'Unione consente l'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici al trasporto stradale di merci, i diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura sono modificati in conformità all'allegato VIII, punto 2, per tener conto del costo degli effetti acustici causati dal funzionamento del treno.

loro attività.

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

3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 del presente articolo o l'articolo 32, i diritti per il pacchetto minimo di accesso sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario in conformità dell'allegato VIII, punto 1.

L'allegato VIII, punto 1, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita in conformità alla procedura di cui *all'articolo 60 bis*.

4. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un elemento che rispecchi la penuria di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione.

5. I diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura sono modificati in conformità all'allegato VIII, punto 2, per tener conto del costo degli effetti acustici causati dal funzionamento del treno. Tali modifiche dei diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura consentono il recupero degli investimenti per adeguare il materiale ferroviario alle tecnologie più vantaggiose economicamente disponibili sul mercato. Gli Stati membri provvedono affinché l'introduzione di tali diritti differenziati non abbiano effetti negativi sull'equilibrio finanziario del gestore dell'infrastruttura. Le norme per il co-finanziamento europeo sono modificate in modo da garantire che il co-finanziamento per l'ammodernamento del materiale ferroviario sia destinato alla

L'allegato VIII, punto 2, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui **all'articolo 60**, in particolare per specificare gli elementi dei diritti differenziati per l'utilizzo dell'infrastruttura.

I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli altri effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni non indicati nell'allegato VIII, punto 2. Qualsiasi modifica di questo tipo, che può garantire l'internalizzazione dei costi esterni degli inquinanti atmosferici dovuti al funzionamento del servizio ferroviario, è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto.

Tuttavia, l'imputazione di altri costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è ammessa solo se è **autorizzata** dalla legislazione dell'Unione per il trasporto stradale di merci. Se l'imputazione di tali costi ambientali per il trasporto stradale di merci non è consentito dalla legislazione dell'Unione, detta modifica non deve incidere globalmente nelle entrate del gestore dell'infrastruttura.

Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, gli Stati membri decidono in merito all'uso degli introiti supplementari. Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'utilizzo degli stessi. Gli Stati membri forniscono periodicamente tali informazioni alla Commissione.

6. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i diritti di cui ai paragrafi 3, 4

riduzione delle emissioni di rumorosità, come già avviene per il sistema ERTMS.

L'allegato VIII, punto 2, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui **all'articolo 60 bis**, in particolare per specificare gli elementi dei diritti differenziati per l'utilizzo dell'infrastruttura, **a condizione che ciò non comporti una distorsione della concorrenza all'interno del settore del trasporto ferroviario o con il trasporto stradale a discapito del trasporto ferroviario.**

I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli altri effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni non indicati nell'allegato VIII, punto 2. Qualsiasi modifica di questo tipo, che può garantire l'internalizzazione dei costi esterni degli inquinanti atmosferici dovuti al funzionamento del servizio ferroviario, è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto.

Tuttavia, l'imputazione di altri costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è ammessa solo se è **applicata** dalla legislazione dell'Unione per il trasporto stradale di merci. Se l'imputazione di tali costi ambientali per il trasporto stradale di merci non è consentito dalla legislazione dell'Unione, detta modifica non deve incidere globalmente nelle entrate del gestore dell'infrastruttura.

Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, gli Stati membri decidono in merito all'uso degli introiti supplementari **a beneficio dei sistemi di trasporto**. Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'utilizzo degli stessi. Gli Stati membri forniscono periodicamente tali informazioni alla Commissione.

6. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i diritti di cui ai paragrafi 3, 4

e 5 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

7. La fornitura dei servizi di cui all'allegato III, punto 2, non è contemplata dal presente articolo. I diritti imposti per tali servizi non superano comunque il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

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

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

10. L'operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all'allegato III, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell'infrastruttura le informazioni sui diritti da inserire nel prospetto informativo della rete a norma dell'articolo 27.

e 5 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

7. La fornitura dei servizi di cui all'allegato III, punto 2, non è contemplata dal presente articolo. I diritti imposti per tali servizi non superano comunque il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

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

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

10. L'operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all'allegato III, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell'infrastruttura le informazioni sui diritti da inserire nel prospetto informativo della rete a norma dell'articolo 27.

Emendamento 80

Proposta di direttiva

Articolo 32

Testo della Commissione

1. Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale, ***in particolare per il trasporto internazionale di merci per ferrovia***. Il sistema di imposizione dei diritti deve rispettare gli aumenti di produttività

Emendamento

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

conseguiti dalle imprese ferroviarie.

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

Tali segmenti di mercato sono stabiliti in conformità ai criteri fissati nell'allegato VIII, punto 3, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione. Per i segmenti di mercato per i quali non esiste traffico i coefficienti di maggiorazione non possono essere inclusi nel sistema di imposizione dei diritti.

L'allegato VIII, punto 3, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita in conformità alla procedura di cui all'articolo 60.

imprese ferroviarie.

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

Prima di approvare il prelievo di tali coefficienti di maggiorazione, uno Stato membro garantisce che il gestore dell'infrastruttura valuti la loro pertinenza per specifici segmenti di mercato. L'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura deve contenere almeno i tre segmenti seguenti: servizi di trasporto merci, servizi per passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico e altri servizi per passeggeri. I gestori dell'infrastruttura possono distinguere ulteriori segmenti di mercato.

Vanno inoltre definiti i segmenti di mercato nei quali le imprese ferroviarie non sono attualmente operative ma possono fornire servizi durante il periodo di validità del sistema di imposizione dei diritti. Il gestore dell'infrastruttura non include un coefficiente di maggiorazione nel sistema di imposizione dei diritti per questi segmenti di mercato.

L'elenco dei segmenti di mercato è pubblicato nel prospetto informativo della rete ed è riesaminato almeno ogni cinque anni.

*Segmenti di mercato **addizionali** sono stabiliti in conformità alla procedura fissata nell'allegato VIII, punto 3.*

1 bis. Per il trasporto merci da e verso

paesi terzi effettuato su una rete il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, i gestori dell'infrastruttura possono fissare diritti più elevati per ottenere il pieno recupero dei costi sostenuti.

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

3. I treni dotati di sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) che circolano su linee attrezzate con sistemi nazionali di controllo-comando e di segnalazione beneficiano di una riduzione temporanea dei diritti imposti per l'utilizzo per l'infrastruttura in conformità all'allegato VIII, punto 5.

L'allegato VIII, punto 5, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita in conformità alla procedura di cui **all'articolo 60**.

4. Per impedire discriminazioni, occorre garantire che i diritti medi e marginali di ogni gestore dell'infrastruttura per usi equivalenti della sua infrastruttura siano comparabili e che i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato siano soggetti agli stessi diritti. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali

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

3. I treni dotati di sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) che circolano su linee attrezzate con sistemi nazionali di controllo-comando e di segnalazione beneficiano di una riduzione temporanea dei diritti imposti per l'utilizzo per l'infrastruttura in conformità all'allegato VIII, punto 5. **Il gestore dell'infrastruttura è in grado di garantire che tale riduzione non comporti una perdita di proventi. Tale riduzione è compensata da una maggiorazione dei diritti sulla medesima linea ferroviaria per i treni non dotati di ETCS.**

L'allegato VIII, punto 5, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita in conformità alla procedura di cui **all'articolo 60 bis al fine di promuovere ulteriormente il sistema ERTMS.**

4. Per impedire discriminazioni, occorre garantire che i diritti medi e marginali di ogni gestore dell'infrastruttura per usi equivalenti della sua infrastruttura siano comparabili e che i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato siano soggetti agli stessi diritti. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali

riservate, che il sistema di imposizione dei diritti soddisfa questi requisiti.

5. Se un gestore di infrastruttura intende modificare gli elementi essenziali del sistema di imposizione dei diritti di cui al paragrafo 1 deve renderli pubblici con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete in conformità all'articolo 27, paragrafo 4 .

riservate, che il sistema di imposizione dei diritti soddisfa questi requisiti.

5. Se un gestore di infrastruttura intende modificare gli elementi essenziali del sistema di imposizione dei diritti di cui al paragrafo 1 deve renderli pubblici con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete in conformità all'articolo 27, paragrafo 4 .

Gli Stati membri possono decidere di pubblicare il quadro per l'imposizione dei diritti e le relative norme applicabili specificamente ai servizi internazionali di trasporto merci da o verso paesi terzi su una rete avente uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione con strumenti e scadenze diverse da quelle previste ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, qualora ciò si renda necessario per garantire una concorrenza leale.

Emendamento 81

Proposta di direttiva

Articolo 35 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

I principi di base del sistema di prestazioni ***indicati nell'allegato VIII, punto 4***, si applicano a tutta la rete.

Emendamento

I principi di base del sistema di prestazioni ***comprendono i seguenti elementi che*** si applicano a tutta la rete:

- a) per raggiungere il livello convenuto di qualità del servizio e per non pregiudicare la redditività economica di un servizio, il gestore dell'infrastruttura si accorda con i richiedenti, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione, sui parametri principali del sistema di prestazioni, in particolare sul costo dei ritardi e sulle soglie dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni con riguardo alla circolazione di singoli treni e di tutti i treni di un'impresa ferroviaria in un determinato periodo di tempo;***
- b) il gestore dell'infrastruttura comunica alle imprese ferroviarie, almeno cinque giorni prima della circolazione del treno,***

l'orario sulla base del quale saranno calcolati i ritardi;

c) fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni dell'articolo 50, in caso di controversie relative al sistema di prestazioni si predispone un sistema di risoluzione delle controversie al fine di risolvere tempestivamente tali questioni. In applicazione di tale sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi;

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

Emendamento 82

Proposta di direttiva

Articolo 35 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

L'allegato VIII, punto 4, può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita in conformità alla procedura di cui **all'articolo 60**.

Emendamento

L'allegato VIII, punto 4, **contenente ulteriori elementi riguardanti il sistema di prestazioni** può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita in conformità alla procedura di cui **all'articolo 60 bis**.

Emendamento 83

Proposta di direttiva

Articolo 36

Testo della Commissione

I gestori dell'infrastruttura possono applicare un diritto adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale diritto serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. È imposto un diritto di prenotazione se più **di un richiedente chiede** l'assegnazione di **una linea ferroviaria** nell'ambito dell'elaborazione dell'orario annuale.

Emendamento

I gestori dell'infrastruttura possono applicare un diritto adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale diritto serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. Se **due o più richiedenti chiedono** l'assegnazione di linee ferroviarie **coincidenti** nell'ambito dell'elaborazione dell'orario annuale, è imposto un diritto di prenotazione **a carico del richiedente cui è stata assegnata una parte o la totalità della linea ferroviaria**

ma che non l'ha utilizzata.

Emendamento 85

Proposta di direttiva

Articolo 40 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura si associno al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dalla legislazione dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di paesi terzi.

Emendamento

Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura si associno al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dalla legislazione dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. ***I partecipanti a tale cooperazione provvedono affinché la partecipazione, le modalità di funzionamento di questa collaborazione e tutti i criteri utilizzati per valutare e assegnare la capacità di infrastruttura siano resi pubblici.*** Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di paesi terzi.

Emendamento 86

Proposta di direttiva

Articolo 40 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La Commissione e i rappresentanti degli organismi di regolamentazione, che cooperano ai sensi dell'articolo 57, sono informati ***di tutte le riunioni in cui sono elaborati i*** principi e le pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura ***e sono invitati a parteciparvi come osservatori.*** Nel caso di sistemi di assegnazione informatici, gli organismi di regolamentazione ricevono da questi sistemi informazioni sufficienti per consentire loro di svolgere il controllo regolamentare ai sensi dell'articolo 56.

Emendamento

2. La Commissione e i rappresentanti degli organismi di regolamentazione, che cooperano ai sensi dell'articolo 57, sono informati dei principi e delle pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura. Nel caso di sistemi di assegnazione informatici, gli organismi di regolamentazione ricevono da questi sistemi informazioni sufficienti per consentire loro di svolgere il controllo regolamentare ai sensi dell'articolo 56.

Emendamento 84

Proposta di direttiva Articolo 41 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le richieste di capacità di infrastruttura possono essere presentate da richiedenti **ai sensi della presente direttiva**.

Emendamento

1. Le richieste di capacità di infrastruttura possono essere presentate da richiedenti. **Per utilizzare tale capacità di infrastruttura i richiedenti incaricano un'impresa ferroviaria di stipulare un accordo con il gestore dell'infrastruttura conformemente all'articolo 28.**

Emendamento 87

Proposta di direttiva Articolo 41 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. **La Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscano nei** dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2. **Tali misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.**

Emendamento

3. **I** dettagli **dei** criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2 **possono essere modificati alla luce dell'esperienza** in conformità **alla procedura di cui all'articolo 60 bis.**

Emendamento 88

Proposta di direttiva Articolo 43 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. I gestori dell'infrastruttura decidono insieme agli altri gestori interessati le linee ferroviarie internazionali da integrare nell'orario di servizio prima di iniziare le consultazioni sul progetto di orario di servizio. Sono operati adeguamenti soltanto in caso di assoluta necessità.

Emendamento

2. I gestori dell'infrastruttura decidono insieme agli altri gestori interessati le linee ferroviarie internazionali da integrare nell'orario di servizio prima di iniziare le consultazioni sul progetto di orario di servizio. Sono operati adeguamenti soltanto in caso di assoluta necessità **devono essere debitamente motivati.**

Emendamento 89

Proposta di direttiva Articolo 47 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 90

Proposta di direttiva

Articolo 47 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

5. I criteri di priorità comprendono i servizi di trasporto di merci, in particolare internazionali.

Emendamento 91

Proposta di direttiva

Articolo 51 – paragrafo 2 – comma 4

Testo della Commissione

Il piano può essere sottoposto all'approvazione preliminare dello Stato membro. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 **può emettere un parere sull'adeguatezza delle azioni indicate nel piano.**

Emendamento

Il piano può essere sottoposto all'approvazione preliminare dello Stato membro. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 **monitora il processo di consultazione per assicurare che sia effettuato in modo non discriminatorio.**

Emendamento 92

Proposta di direttiva

Articolo 51 – paragrafo 2 – comma 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Nel caso di saturazione di una rete trans-europea o di una linea ferroviaria con un impatto significativo su una o più reti

trans-europee, la rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57 può emettere un parere sull'adeguatezza delle azioni di cui al presente piano.

Emendamento 93

Proposta di direttiva

Articolo 53 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il gestore dell'infrastruttura informa **tempestivamente** le parti interessate dei lavori di manutenzione non programmata.

Emendamento

3. Il gestore dell'infrastruttura informa le parti interessate dei lavori di manutenzione non programmata, **con almeno una settimana di anticipo rispetto all'avvio di tali lavori.**

Emendamento 94

Proposta di direttiva

Articolo 54 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. I gestori dell'infrastruttura dispongono di protocolli d'azione per far fronte ad incidenti o problemi tecnici.

Emendamento 95

Proposta di direttiva

Articolo 54 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano al controllo dell'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e dell'osservanza, da parte delle stesse, degli standard e delle norme di sicurezza.

Emendamento

3. Salvo casi di forza maggiore, tra cui lavori urgenti ed essenziali per la messa in sicurezza, una traccia ferroviaria assegnata a un'operazione di traffico merci a norma del presente articolo non può essere annullata meno di due mesi prima dell'orario di servizio, se il richiedente interessato non dà il proprio consenso a tale annullamento. In tal caso, il gestore dell'infrastruttura interessato si adopera per proporre al richiedente una traccia ferroviaria di qualità e affidabilità equivalenti, che il richiedente ha diritto di accettare o rifiutare. In quest'ultimo caso ha almeno diritto al rimborso degli oneri

Emendamento 96

Proposta di direttiva Articolo 55

Testo della Commissione

Articolo 55

Organismo di regolamentazione

1. Ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altra autorità pubblica. Esso inoltre è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.

2. Gli Stati membri possono istituire organismi di regolamentazione competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al paragrafo 1.

3. Il presidente e il consiglio direttivo dell'organismo di regolamentazione del settore ferroviario sono nominati per un mandato fisso e rinnovabile conformemente a norme chiare che

Emendamento

Articolo 55

Organismi nazionali di regolamentazione

1. Ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altra autorità pubblica. Esso inoltre è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico. ***L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria in termini di risorse umane e materiali adeguata al livello di attività del settore ferroviario dello Stato membro, come ad esempio il volume del traffico, e alle dimensioni della rete ai fini dello svolgimento dei compiti assegnatigli in virtù dell'articolo 56.***

2. Gli Stati membri possono istituire organismi di regolamentazione competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al paragrafo 1.

3. Il presidente e il consiglio direttivo dell'organismo di regolamentazione del settore ferroviario sono nominati ***dal parlamento nazionale o da un altro parlamento competente*** per un mandato

garantiscono l'indipendenza. Essi sono selezionati fra persone che nei **tre** anni precedenti la nomina e per tutta la durata del mandato non hanno ricoperto, o non ricoprono, ruoli professionali e non hanno avuto, o non hanno, responsabilità, interessi o relazioni di affari, direttamente o indirettamente, con le imprese o i soggetti regolamentati. Allo scadere del mandato non ricopriranno ruoli professionali e non avranno responsabilità, interessi o relazioni di affari con le imprese o i soggetti regolamentati per un periodo non inferiore a **tre** anni. Essi hanno pieni poteri per quanto riguarda l'assunzione e la gestione del personale dell'organismo di regolamentazione.

fisso e rinnovabile conformemente a norme chiare che garantiscono l'indipendenza. Essi sono selezionati fra persone **in possesso di conoscenze e/o esperienza nell'ambito della regolamentazione del settore ferroviario, ovvero di conoscenze e/o esperienza nella regolamentazione di altri settori, e preferibilmente tra persone che almeno nei due anni precedenti la nomina, o per un periodo più lungo, fissato a norma del diritto nazionale**, e per tutta la durata del mandato non hanno ricoperto, o non ricoprono, ruoli professionali e non hanno avuto, o non hanno, responsabilità, interessi o relazioni di affari, direttamente o indirettamente, con le imprese o i soggetti regolamentati. **Essi dichiarano esplicitamente quanto sopra mediante un'apposita dichiarazione di interessi.** Allo scadere del mandato non ricopriranno ruoli professionali e non avranno responsabilità, interessi o relazioni di affari con le imprese o i soggetti regolamentati per un periodo non inferiore a **due anni o per un periodo più lungo, fissato a norma del diritto nazionale.** Essi hanno pieni poteri per quanto riguarda l'assunzione e la gestione del personale dell'organismo di regolamentazione. **Essi agiscono in completa indipendenza e non possono in alcun caso essere influenzati dalle istruzioni di un governo o di un'impresa privata o pubblica.**

Emendamento 97

Proposta di direttiva

Articolo 56 – paragrafi 1, 2 e 3

Testo della Commissione

Articolo 56

Funzioni **dell'organismo** di regolamentazione

1. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso

Emendamento

Articolo 56

Funzioni **degli organismi nazionali** 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 servizio sulla linea in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei diritti;
- e) livello o struttura dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 10, 11 e 12.
- g) accesso ai servizi e diritti imposti per il loro utilizzo in conformità all'articolo 13;

2. L'organismo di regolamentazione

decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un servizio sulla linea in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei diritti;
- e) livello o struttura dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 10, 11 e 12.
- g) accesso ai servizi e diritti imposti per il loro utilizzo in conformità all'articolo 13;

g bis) decisioni sul rilascio delle licenze, nei casi in cui l'organismo di regolamentazione non sia anche l'ente preposto al rilascio delle licenze in conformità dell'articolo 16.

1 bis. L'organismo di regolamentazione è tenuto ad adottare una decisione sugli eventuali reclami onde rimediare alla situazione entro il termine massimo di un mese dal ricevimento del reclamo e agire di propria iniziativa. 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.

La Commissione di propria iniziativa esamina l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni della presente direttiva relative al mandato degli organismi di regolamentazione e alle scadenze delle loro decisioni, secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 63, paragrafo 2.

2. L'organismo di regolamentazione

dispone ***inoltre*** della facoltà di monitorare la concorrenza ***sui*** mercati dei servizi ferroviari e di rivedere le lettere da a) a g) del paragrafo 1 di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni tra i 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. ***L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere tali funzioni.***

3. L'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti 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 diritti 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.

dispone della facoltà di monitorare la concorrenza ***e porre termine alle discriminazioni e alle distorsioni degli sviluppi dei*** mercati dei servizi ferroviari e di rivedere le lettere da a) a ***g bis)*** del paragrafo 1 di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni tra i richiedenti, ***anche mediante opportune misure correttive.*** 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. ***A tal fine, l'organismo di regolamentazione coopera inoltre strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza responsabile di valutare la conformità o l'idoneità all'uso dei componenti di interoperabilità o di valutare la procedura CE per la verifica dei sottosistemi in conformità della direttiva 2008/57/CE. Su richiesta dei richiedenti nelle procedure dinanzi all'autorità nazionale di sicurezza che possono avere conseguenze per l'accesso al mercato, l'autorità nazionale di sicurezza informa l'organismo di regolamentazione degli aspetti rilevanti della procedura. L'organismo di regolamentazione formula raccomandazioni. Se intende discostarsi da tali raccomandazioni, l'autorità nazionale di sicurezza ne fornisce la motivazione all'organismo di regolamentazione.***

3. L'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti 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 diritti 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.

3 bis. L'organismo di regolamentazione verifica che la contabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura

sia conforme alle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6.

3 ter. Qualora il diritto nazionale lo preveda, l'organismo di regolamentazione determina, in conformità dell'articolo 10, paragrafo 2, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e, in conformità dell'articolo 11, paragrafo 2, se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso dai servizi di cui all'articolo 10 da origine a destinazione che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico.

3 quater. L'organismo di regolamentazione comunica alla Commissione qualunque reclamo riguardante una decisione di un organismo di regolamentazione relativa ai paragrafi da 1 a 3 ter. Entro due settimane dal ricevimento del reclamo la Commissione, se del caso, richiede delle modifiche alla decisione in questione al fine di garantirne la compatibilità con il diritto dell'Unione. L'organismo di regolamentazione modifica la propria decisione, tenendo conto delle modifiche richieste dalla Commissione.

3 quinquies. L'organismo di regolamentazione consulta, almeno una volta all'anno, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista sul mercato ferroviario, compresi le prestazioni del servizio, i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'ammontare e la trasparenza dei prezzi del servizio ferroviario.

Emendamento 98

Proposta di direttiva Articolo 56 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 56 bis

Poteri degli organismi nazionali di

regolamentazione

1. Per svolgere le funzioni elencate all'articolo 56, l'organismo di regolamentazione ha il potere di:

a) dare attuazione alle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. 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 nazionale;

b) chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione e dare attuazione a 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 richiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato. Le informazioni richieste devono essere fornite senza indebiti ritardi;

c) effettuare audit o far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso non ha effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolamentazione.

3. In caso di conflitti concernenti decisioni adottate dagli organi di regolamentazione per i servizi di trasporto transfrontalieri, le parti interessate possono fare appello alla Commissione europea per ottenere una decisione vincolante sulla compatibilità delle decisioni con il diritto dell'Unione entro

un mese dal ricevimento del ricorso.

4. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano pubblicate.

5. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura e tutte le imprese o gli altri enti che effettuano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura, ivi compresi gli operatori dei servizi sulla linea, di cui all'articolo 6 trasmettano una contabilità regolatoria dettagliata all'organismo di regolamentazione in modo che possa svolgere le proprie diverse funzioni. La contabilità regolatoria deve contenere almeno gli elementi menzionati nell'allegato X. Da essa l'organismo di regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa le autorità responsabili della risoluzione di tali questioni.

L'allegato X può essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita conformemente alla procedura di cui all'articolo 60 bis.

Emendamento 99

Proposta di direttiva Articolo 57

Testo della Commissione

Cooperazione tra organismi di regolamentazione

1. Gli organismi nazionali di regolamentazione si scambiano informazioni *sulla propria* attività e sui principi e le prassi decisionali e cooperano in altri modi al fine di coordinare i loro processi decisionali nell'insieme dell'Unione. A tale scopo essi cooperano in **un gruppo di lavoro** che si riunisce periodicamente. **La Commissione assiste gli organismi di regolamentazione in tale**

Emendamento

Cooperazione tra organismi **nazionali** di regolamentazione **e poteri della Commissione**

1. Gli organismi nazionali di regolamentazione si scambiano informazioni sulle relative attività e sui principi e le prassi decisionali e cooperano in altri modi al fine di coordinare i loro processi decisionali nell'insieme dell'Unione. A tale scopo essi cooperano in **una rete istituita ufficialmente** che si riunisce periodicamente **su invito della Commissione e sotto la sua presidenza. A**

compito.

2. Gli organismi di regolamentazione hanno facoltà di cooperare strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.
3. In caso di reclamo o di un'indagine condotta di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione dei diritti per una linea ferroviaria internazionale, nonché nell'ambito del monitoraggio della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolamentazione interessato consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla linea ferroviaria internazionale in questione e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.
4. Gli organismi di regolamentazione consultati in conformità al paragrafo 3

tal fine la Commissione assicura una cooperazione attiva tra gli organismi di regolamentazione e adotta provvedimenti nel caso in cui detti organismi non assolvano il loro mandato.

I rappresentanti della Commissione comprendono sia rappresentanti dei servizi incaricati dei trasporti sia rappresentanti dei servizi preposti alla concorrenza.

La Commissione istituisce una banca dati nella quale gli organismi di regolamentazione nazionali inseriscono i dati relativi a tutte le procedure di reclamo, come le date dei reclami, l'avvio di procedure d'ufficio, tutti i progetti di decisione e le decisioni definitive, i soggetti interessati, le principali questioni delle procedure e i problemi di interpretazione del diritto ferroviario o le indagini condotte di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione di diritti relative a servizi ferroviari internazionali.

2. Gli organismi di regolamentazione hanno facoltà di cooperare strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini.
3. In caso di reclamo o di un'indagine condotta di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione dei diritti per una linea ferroviaria internazionale, nonché nell'ambito del monitoraggio della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolamentazione interessato **informa la Commissione e** consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla linea ferroviaria internazionale in questione e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione. **Anche la rete degli organismi di regolamentazione emette un parere.**
4. Gli organismi di regolamentazione consultati in conformità al paragrafo 3

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

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

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

7. **Gli** organismi di regolamentazione **elaborano** principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno facoltà di adottare ai sensi della presente direttiva. La Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscano tali principi e pratiche comuni. **Dette misure, destinate ad assicurare l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi, sono adottate come misure di attuazione in conformità all'articolo 63, paragrafo 3.**

Gli organismi di regolamentazione **riesaminano** inoltre le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40,

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

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

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

6 bis. La Commissione può partecipare di propria iniziativa alle attività elencate ai paragrafi da 2 a 6, informando al riguardo la rete degli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 1.

7. **La rete degli** organismi di regolamentazione **istituita a norma del paragrafo 1 elabora** principi e pratiche comuni per le decisioni che **questi** hanno facoltà di adottare ai sensi della presente direttiva. La Commissione può adottare e completare tali principi e pratiche comuni **in conformità della procedura di cui all'articolo 60 bis.**

La rete degli organismi di regolamentazione **riesamina** inoltre le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo

paragrafo 1, che attuano le disposizioni della presente direttiva o facilitano in altro modo il trasporto ferroviario internazionale.

40, paragrafo 1, che attuano le disposizioni della presente direttiva o facilitano in altro modo il trasporto ferroviario internazionale.

Emendamento 100

Proposta di direttiva Articolo 57 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 57 bis

Organismo di regolamentazione europeo
Sulla base dell'esperienza acquisita attraverso la rete degli organismi nazionali di regolamentazione, la Commissione presenta, entro due anni dalla pubblicazione della presente direttiva, una proposta legislativa volta a istituire un organismo di regolamentazione europeo. Tale organismo ha funzioni di controllo e di arbitraggio su problemi di natura transfrontaliera e internazionale e una funzione di ricorso nei confronti delle decisioni adottate da organismi nazionali di regolamentazione.

Emendamento 101

Proposta di direttiva Articolo 59 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 59 bis

Delega dei poteri

La Commissione ha la facoltà di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 bis per quanto riguarda la portata del monitoraggio del mercato ai sensi dell'articolo 15, alcuni elementi del prospetto informativo della rete ai sensi dell'articolo 27, alcuni principi dell'imposizione dei diritti ai sensi dell'articolo 31, la riduzione temporanea dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura per

l'ETCS ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 3, taluni elementi del sistema di prestazioni ai sensi dell'articolo 35, i criteri da seguire per le prescrizioni in materia di richiedenti per le infrastrutture ai sensi dell'articolo 41, il calendario per il processo di assegnazione ai sensi dell'articolo 43, la contabilità regolatoria ai sensi dell'articolo 56 bis e principi e pratiche comuni per il processo decisionale sviluppati dagli organismi di regolamentazione ai sensi dell'articolo 57.

Emendamento 102

Proposta di direttiva Articolo 60

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 60

soppresso

Esercizio della delega

1. Alla Commissione sono conferiti per un periodo indeterminato i poteri di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 1, secondo comma, all'articolo 13, paragrafo 5, secondo comma, all'articolo 15, paragrafo 5, secondo comma, all'articolo 20, terzo comma, all'articolo 27, paragrafo 2, all'articolo 30, paragrafo 3, secondo comma, all'articolo 31, paragrafo 5, secondo comma, all'articolo 32, paragrafo 1, terzo comma, all'articolo 32, paragrafo 3, all'articolo 35, paragrafo 2, all'articolo 43, paragrafo 1, e all'articolo 56, paragrafo 8, terzo comma.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. I poteri di adottare gli atti delegati sono conferiti alla Commissione alle condizioni di cui agli articoli 61 e 62.

Emendamento 103

Proposta di direttiva Articolo 60 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 60 bis

Esercizio della delega

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 5, all'articolo 27, paragrafo 2, all'articolo 31, paragrafi 3 e 5, all'articolo 32, paragrafo 3, all'articolo 35, paragrafo 2, all'articolo 41, paragrafo 3, all'articolo 43, paragrafo 1, all'articolo 56 bis, paragrafo 6, e all'articolo 57, paragrafo 7, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'atto legislativo di base. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di poteri è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano alla proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 15, paragrafo 5, all'articolo 27, paragrafo 2, all'articolo 31, paragrafi 3 e 5, all'articolo 32, paragrafo 3, all'articolo 35, paragrafo 2, all'articolo 41, paragrafo 3, all'articolo 43, paragrafo 1, all'articolo 56 bis, paragrafo 6, e all'articolo 57, paragrafo 7, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti

delegati già in vigore.

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

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 5, dell'articolo 27, paragrafo 3, dell'articolo 31, paragrafi 3 e 5, dell'articolo 32, paragrafo 3, dell'articolo 35, paragrafo 2, dell'articolo 41, paragrafo 3, dell'articolo 43, paragrafo 1, dell'articolo 56 bis, paragrafo 6, e dell'articolo 57, paragrafo 7, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 104

Proposta di direttiva Articolo 61

Testo della Commissione

Articolo 61

Revoca della delega

1. La delega dei poteri di cui all'articolo 60, paragrafo 1, può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere se revocare la delega dei poteri informa l'altro legislatore e la Commissione almeno un mese prima che la decisione definitiva sia adottata, indicando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto della revoca e i motivi della stessa.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri in essa specificati. La decisione prende effetto immediatamente o a una data successiva in essa

Emendamento

soppresso

specificata. Essa lascia impregiudicata la validità degli atti delegati già in vigore. È pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Emendamento 105

Proposta di direttiva Articolo 62

Testo della Commissione

Articolo 62

Obiezioni agli atti delegati

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato entro due mesi a decorrere dalla data di notifica. Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio tale periodo è prorogato di un mese.

2. Se, allo scadere di detto periodo, né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato o se, anteriormente a tale data, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che hanno deciso di non sollevare obiezioni, l'atto delegato entra in vigore alla data indicata nelle sue disposizioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio sollevano obiezioni a un atto delegato, esso non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

Emendamento

soppresso

Emendamento 106

Proposta di direttiva Articolo 63 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

2. Su richiesta di **uno Stato membro** o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni della presente direttiva **e nei** due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 64,

Emendamento

2. Su richiesta di **un organismo di regolamentazione nazionale e di altre autorità nazionali competenti** o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni della presente direttiva. **Gli organismi nazionali di**

paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o no. La Commissione comunica la sua decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

regolamentazione gestiscono una base di dati, accessibile alla Commissione europea, contenente i loro progetti di decisione. Nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta, la Commissione europea decide, secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o no. La Commissione comunica la sua decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

Emendamento 107

Proposta di direttiva

Articolo 63 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Fatto salvo l'articolo 258 del trattato, gli Stati membri possono sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese dalla data della decisione. Il Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata, può in casi eccezionali adottare una decisione diversa entro un mese dalla data in cui gli è stata presentata la decisione.

Emendamento

Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni della presente direttiva e adotta una decisione al riguardo secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 3.

Emendamento 108

Proposta di direttiva

Articolo 63 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Le misure intese a garantire l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi ***sono adottate dalla Commissione come atti di attuazione*** secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 3.

Emendamento

3. La Commissione adotta atti di esecuzione in conformità dell'articolo 10, paragrafo 2, dell'articolo 11, paragrafo 4, dell'articolo 14, paragrafo 2 e dell'articolo 17, paragrafo 5, intese a garantire l'attuazione della presente direttiva in condizioni uniformi. ***Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura*** secondo la procedura di cui all'articolo 64, paragrafo 3.

Emendamento 109

Proposta di direttiva Articolo 64 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione è assistita da un comitato.

Emendamento

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

Emendamento 110

Proposta di direttiva Articolo 64 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si ***applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.***

Emendamento

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

Emendamento 111

Proposta di direttiva Articolo 64 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano ***l'articolo 5 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.***

Emendamento

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

Emendamento 112

Proposta di direttiva Articolo 66 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] e agli allegati [...] entro ***il [...].*** Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra dette disposizioni e la

Emendamento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli [...] e agli allegati [...] entro ...*. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra dette

presente direttiva.

disposizioni e la presente direttiva.

** Dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.*

Emendamento 113

Proposta di direttiva Allegato I – trattino 6

Testo della Commissione

– Sistemazione dei piazzali per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi stradali.

Emendamento

– Sistemazione dei piazzali per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi **pedonali** e stradali.

Emendamento 114

Proposta di direttiva Allegato II

Testo della Commissione

ALLEGATO II

**Funzioni essenziali del gestore
dell'infrastruttura
(di cui all'articolo 7)**

**Elenco delle funzioni essenziali di cui
all'articolo 7:**

– **adozione di decisioni relative
all'assegnazione delle linee ferroviarie,
comprese la definizione e la valutazione
della disponibilità, nonché l'assegnazione
di singole linee ferroviarie,**

– **adozione di decisioni relative
all'imposizione dei diritti per l'utilizzo
dell'infrastruttura, comprendenti la
fissazione e la riscossione dei diritti,**

Emendamento

soppresso

Emendamento 115 e 165

Proposta di direttiva Allegato III

Testo della Commissione

1. Il pacchetto minimo di accesso

Emendamento

1. Il pacchetto minimo di accesso

comprende:

- a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria;
- b) diritto di usare la capacità concessa;
- c) uso di scambi e raccordi;
- d) controllo dei treni, compresi segnalazione, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;
- e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

f) impianti di approvvigionamento di combustibile, ove disponibili;

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

2. L'accesso ai servizi sulla linea **e la fornitura dei servizi sono offerti anche nelle seguenti** strutture :

- a) stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture **incluse quelle** di biglietteria **e di informazione** ;
- b) scali merci;
- c) scali di smistamento;
- d) aree di composizione dei treni;
- e) stazioni di deposito;
- f) centri di manutenzione e altre infrastrutture tecniche;
- g) infrastrutture portuali collegate a servizi ferroviari;
- h) strutture di soccorso, anche per il rimorchio;

3. I servizi complementari possono comprendere:

comprende:

- a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria;
- b) diritto di usare la capacità concessa;
- c) uso di scambi e raccordi;
- d) controllo dei treni, compresi segnalazione, regolazione, smistamento, nonché comunicazione e fornitura di informazioni sulla circolazione dei treni;
- e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;

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

2. **È altresì fornito** l'accesso ai **seguenti** servizi sulla linea, **ove esistono, e ai servizi forniti in dette** strutture:

- a) stazioni passeggeri, loro edifici ed altre strutture **inclusi i servizi di informazione e una sede comune idonea per i servizi** di biglietteria;
- b) scali merci;
- c) scali di smistamento;
- d) aree di composizione dei treni;
- e) stazioni di deposito;
- f) centri di manutenzione e altre infrastrutture tecniche;
- g) infrastrutture portuali collegate a servizi ferroviari;
- h) strutture di soccorso, anche per il rimorchio;

h bis) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile presso detti impianti, i cui diritti sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo degli impianti di approvvigionamento di combustibile.

3. I servizi complementari possono comprendere:

a) corrente di trazione, i **cui** diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica;

b) preriscaldamento dei treni passeggeri;

c) fornitura di combustibile, i cui diritti sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo degli impianti di approvvigionamento di combustibile;

d) contratti su misura per:

- il controllo dei trasporti di merci pericolose,
- l'assistenza alla circolazione di treni speciali.

4. I servizi ausiliari possono comprendere:

- a) accesso alla rete di telecomunicazioni;
- b) fornitura di informazioni complementari;
- c) ispezione tecnica del materiale rotabile.

a) corrente di trazione, **per la quale l'impresa ferroviaria ha la facoltà di scegliere il fornitore; ove il fornitore della corrente di trazione sia lo stesso operatore del servizio**, i diritti di utilizzo **della corrente di trazione** sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica;

a bis) condizioni e prezzi per l'uso dell'alimentazione elettrica e delle linee di trasmissione che siano equi per tutti gli operatori;

b) preriscaldamento dei treni passeggeri;

d) contratti su misura per:

- il controllo dei trasporti di merci pericolose,
- l'assistenza alla circolazione di treni speciali.

4. I servizi ausiliari possono comprendere:

- a) accesso alla rete di telecomunicazioni;
- b) fornitura di informazioni complementari;
- c) ispezione tecnica del materiale rotabile.

Emendamento 116

Proposta di direttiva Allegato IV – punto 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

16 bis. Avarie, incidenti e incidenti gravi conformemente alla direttiva 2004/49/CE avvenuti nel corso dell'anno precedente.

Emendamento 117

Proposta di direttiva Allegato V

Testo della Commissione

Emendamento

ALLEGATO V

soppresso

Capacità finanziaria

(di cui all'articolo 20)

1. L'esame di capacità finanziaria si effettua in base ai conti annuali dell'impresa ferroviaria e, per le imprese che chiedono una licenza e non sono in grado di presentare tali conti, in base al bilancio annuale. Ai fini del suddetto esame devono essere fornite informazioni particolareggiate, segnatamente sui seguenti elementi:

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

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

c) capitale di esercizio;

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

e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa.

2. Il richiedente non possiede, in particolare, l'idoneità finanziaria richiesta qualora siano dovuti per l'attività dell'impresa notevoli arretrati di imposte o contributi sociali.

3. L'autorità può esigere, in particolare, la presentazione di una relazione di valutazione e di documenti appropriati emessi da una banca, una cassa di risparmio pubblica, un revisore dei conti o un esperto contabile giurato. Tali documenti devono comprendere informazioni relative agli elementi di cui al punto 1.

Emendamento 118

Proposta di direttiva Allegato VI – frase introduttiva

Testo della Commissione

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

Emendamento

Le sezioni del prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 **contengono** le seguenti informazioni:

Emendamento 119

Proposta di direttiva Allegato VI – punto 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 120

Proposta di direttiva Allegato VI – punto 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. Il capitolo su principi di imposizione dei diritti e diritti, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui diritti nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso applicabili ai servizi elencati nell'allegato III che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme e, se del caso, i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 31, paragrafi 4 e 5, a 36 per quanto riguarda i costi e i diritti. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei diritti già decise o previste nei prossimi cinque anni.

Emendamento 121

Proposta di direttiva

Allegato VI – punto 3 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 122

Proposta di direttiva

Allegato VI – punti 4 e 5

Testo della Commissione

4. **Un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 25 e sui certificati di sicurezza rilasciati in conformità della direttiva 2004/49/CE.**

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

Emendamento

soppressi

Emendamento 123

Proposta di direttiva

Allegato VI – punto 6

Testo della Commissione

6. **Un capitolo di informazioni sull'accesso ai servizi sulla linea e sull'imposizione dei relativi diritti di cui all'allegato III. Gli operatori dei servizi sulla linea che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui diritti di accesso a tali**

Emendamento

soppresso

servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete.

Emendamento 124

Proposta di direttiva Allegato VI – punto 7

Testo della Commissione

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

Emendamento

soppresso

Emendamento 125

Proposta di direttiva Allegato VII

Testo della Commissione

I contratti specificano quanto disposto all'articolo 30, compresi i seguenti aspetti:

1. l'ambito di applicazione dell'accordo per quanto riguarda l'infrastruttura e i servizi sulla linea, strutturati secondo i punti dell'allegato III. Esso comprende tutti gli aspetti **dello sviluppo dell'infrastruttura, compresi** la manutenzione e il rinnovamento dell'infrastruttura già in uso. La costruzione di nuova infrastruttura può essere inclusa come un punto distinto;

2. la ripartizione dei pagamenti convenuti per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato III, per la manutenzione, la costruzione di nuova infrastruttura e i ritardi accumulati nella manutenzione;

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

a) prestazione del treno e soddisfazione del cliente,

Emendamento

I contratti specificano quanto disposto all'articolo 30, compresi i seguenti aspetti:

1. l'ambito di applicazione dell'accordo per quanto riguarda l'infrastruttura e i servizi sulla linea, strutturati secondo i punti dell'allegato III. Esso comprende tutti gli aspetti della manutenzione e del rinnovamento dell'infrastruttura già in uso. La costruzione di nuova infrastruttura può essere inclusa come un punto distinto;

2. la ripartizione dei pagamenti convenuti, **comprese le previsioni indicative dei loro livelli**, per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato III, per la manutenzione, **inclusi il rinnovo e il potenziamento**, e i ritardi accumulati nella manutenzione; **i pagamenti per nuova infrastruttura possono essere inclusi come un punto distinto**;

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

a) prestazione del treno e soddisfazione del cliente, **in particolare l'effetto della**

- b) capacità della rete,
 - c) gestione patrimoniale,
 - d) volumi di attività,
 - e) livelli di sicurezza e
 - f) protezione ambientale;
4. l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione, la spesa ad esso destinata e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari;
5. gli incentivi ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 1;
6. gli obblighi minimi di comunicazione del gestore dell'infrastruttura in termini di contenuto e frequenza delle relazioni, comprese le informazioni da pubblicare annualmente;
7. un meccanismo volto a garantire che una quota significativa delle riduzioni dei costi sia trasferita agli utenti sotto forma di riduzione dei diritti;
8. la durata convenuta del contratto, che sarà sincronizzata con la durata del programma di attività del gestore dell'infrastruttura, con la concessione o la licenza e conforme ai principi di imposizione dei diritti e alle norme fissati dallo Stato;
9. le norme da applicare in caso di perturbazioni gravi e di situazioni di emergenza, **comprendenti un livello minimo di servizio in caso di scioperi** e di risoluzione anticipata del contratto, nonché sulle informazioni agli utenti;
10. le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto,

qualità dell'infrastruttura sull'affidabilità del treno;

- b) capacità della rete **e disponibilità dell'infrastruttura,**
 - c) gestione patrimoniale,
 - d) volumi di attività,
 - e) livelli di sicurezza e
 - f) protezione ambientale;
4. l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione, la spesa ad esso destinata e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari;
5. gli incentivi ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 1;
6. gli obblighi minimi di comunicazione del gestore dell'infrastruttura in termini di contenuto e frequenza delle relazioni, comprese le informazioni da pubblicare annualmente;
7. un meccanismo volto a garantire che una quota significativa delle riduzioni dei costi sia trasferita agli utenti sotto forma di riduzione dei diritti, **conformemente ai requisiti di cui all'articolo 30, paragrafo 1, senza compromettere l'equilibrio dei conti del gestore dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4;**
8. la durata convenuta del contratto, che sarà sincronizzata con la durata del programma di attività del gestore dell'infrastruttura, con la concessione o la licenza e conforme ai principi di imposizione dei diritti e alle norme fissati dallo Stato;
9. le norme da applicare in caso di perturbazioni gravi e di situazioni di emergenza e di risoluzione anticipata del contratto, nonché sulle informazioni **tempestive** agli utenti;
10. le misure correttive da adottare se una delle parti viene meno ai propri obblighi contrattuali; tali misure contemplano condizioni e procedure per rinegoziare e risolvere anticipatamente il contratto,

incluso il ruolo dell'organismo di regolamentazione.

incluso il ruolo dell'organismo di regolamentazione.

Emendamento 126

Proposta di direttiva Allegato VIII – punto 1

Testo della Commissione

1. I costi diretti del servizio ferroviario di cui all'articolo 31, paragrafo 3, correlati all'usura dell'infrastruttura, non comprendono i seguenti elementi:

a) i costi generali per tutta la rete, **compresi salari e pensioni**;

b) gli interessi dovuti sul capitale;

c) più di un decimo dei costi riguardanti la programmazione, l'assegnazione delle linee ferroviarie, la gestione del traffico, lo smistamento e la segnalazione della circolazione di un treno;

d) deprezzamento delle attrezzature di informazione, comunicazione o telecomunicazione;

e) costi inerenti alla gestione immobiliare, in particolare l'acquisizione, la vendita, lo smantellamento, la decontaminazione, la ricoltivazione o la locazione di terreni o altre immobilizzazioni materiali;

f) **servizi sociali**, scuole, asili, **ristoranti**;

g) costi dovuti a cause di forza maggiore, incidenti o perturbazioni del servizio.

Quando i costi diretti superano, in una media di tutta la rete, il 35% dei costi medi di manutenzione, gestione e rinnovamento calcolati per chilometro delle rete su cui i treni prestano servizio, il gestore dell'infrastruttura ne dà una giustificazione circostanziata all'organismo di regolamentazione. I costi medi calcolati a tal fine non comprendono gli elementi di costo indicati alle lettere e), f) o g).

Emendamento

1. I costi diretti del servizio ferroviario di cui all'articolo 31, paragrafo 3, correlati all'usura dell'infrastruttura, non comprendono i seguenti elementi:

a) i costi generali per tutta la rete;

b) gli interessi dovuti sul capitale;

d) deprezzamento delle attrezzature di informazione, comunicazione o telecomunicazione;

e) costi inerenti alla gestione immobiliare, in particolare l'acquisizione, la vendita, lo smantellamento, la decontaminazione, la ricoltivazione o la locazione di terreni o altre immobilizzazioni materiali;

f) scuole, asili;

g) costi dovuti a cause di forza maggiore, incidenti o perturbazioni del servizio.

Quando i costi diretti superano, in una media di tutta la rete, il 35% dei costi medi di manutenzione, gestione e rinnovamento calcolati per chilometro delle rete su cui i treni prestano servizio, il gestore dell'infrastruttura ne dà una giustificazione circostanziata all'organismo di regolamentazione. I costi medi calcolati a tal fine non comprendono gli elementi di costo indicati alle lettere e), f) o g).

Emendamento 127

Proposta di direttiva Allegato VIII – punto 3

Testo della Commissione

3. Il gestore dell'infrastruttura dimostra all'organismo di regolamentazione la capacità di un servizio ferroviario di pagare coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, *secondo cui ciascuno dei servizi elencati in una delle lettere seguenti appartiene a segmenti di mercato diversi:*

- a) servizi passeggeri /servizi merci*
- b) treni che trasportano merci pericolose/altri treni merci*
- c) servizi nazionali/servizi internazionali*
- d) trasporto combinato/treni diretti*
- e) servi passeggeri urbani o regionali/servizi passeggeri interurbani*
- f) treni blocco/treni a vagoni singoli*
- g) servizi ferroviari ordinari/servizi ferroviari straordinari*

Emendamento

3. Il gestore dell'infrastruttura definisce segmenti di mercato omogenei e corrispondenti coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, sulla base di uno studio di mercato e previa consultazione dei richiedenti. Ad eccezione dei trasporti di cui all'articolo 32, paragrafo 1 bis, il gestore dell'infrastruttura dimostra all'organismo di regolamentazione la capacità di un servizio ferroviario di pagare coefficienti di maggiorazione ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1. Nel caso in cui il gestore dell'infrastruttura applichi coefficienti di maggiorazione, esso elabora un elenco dei segmenti di mercato che sottopone all'approvazione preventiva dell'organismo di regolamentazione.

Emendamento 128

Proposta di direttiva Allegato VIII – punto 4 – lettera a

Testo della Commissione

a) per raggiungere il livello convenuto di qualità del servizio e per non pregiudicare la redditività economica di un servizio, il gestore dell'infrastruttura si accorda con i richiedenti, previa approvazione

Emendamento

soppresso

dell'organismo di regolamentazione, sui parametri principali del sistema di prestazioni, in particolare sul valore dei ritardi, sulle soglie dei pagamenti dovuti nell'ambito del sistema di prestazioni con riguardo alla circolazione di singoli treni e di tutti i treni di un'impresa ferroviaria in un determinato periodo di tempo;

Emendamento 129

**Proposta di direttiva
Allegato VIII – punto 4 – lettera b**

Testo della Commissione

Emendamento

b) il gestore dell'infrastruttura comunica alle imprese ferroviarie, almeno cinque giorni prima della circolazione del treno, l'orario sulla base del quale saranno calcolati i ritardi;

soppresso

Emendamento 130

**Proposta di direttiva
Allegato VIII – punto 4 – lettera g**

Testo della Commissione

Emendamento

g) Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e le disposizioni dell'articolo 50, in caso di controversie relative al sistema di prestazioni si predispongono un sistema di risoluzione delle controversie al fine di risolvere tempestivamente tali questioni. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.

soppresso

Emendamento 131

**Proposta di direttiva
Allegato VIII – punto 4 – lettera h**

Testo della Commissione

Emendamento

h) Una volta all'anno il gestore dell'infrastruttura pubblica il livello medio annuale della qualità del servizio raggiunto dalle imprese ferroviarie sulla base dei parametri principali convenuti

soppresso

nel sistema di prestazioni.

Emendamento 132

**Proposta di direttiva
Allegato VIII – punto 5**

Testo della Commissione

5. La riduzione temporanea dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura di cui fruiscono i treni dotati di sistema ETCS, prevista all'articolo 32, paragrafo 3, è stabilita come segue:

Per il trasporto merci:

Anno	Riduzione
2015	5%
2016	5%
2017	5%
2018	5%
2019	5%
2020	5%
2021	4%
2022	3%
2023	2%
2024	1%

Per il trasporto passeggeri:

Anno	Riduzione
2020	5%
2021	5%
2022	5%
2023	5%

Emendamento

5. La riduzione temporanea dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura di cui fruiscono i treni dotati di sistema ETCS, prevista all'articolo 32, paragrafo 3, è stabilita come segue:

Per il trasporto merci:

Anno	Riduzione
2015	20%
2016	20%
2017	20%
2018	15%
2019	10%
2020	8%
2021	6%
2022	4%
2023	3%
2024	3%

Per il trasporto passeggeri:

Anno	Riduzione
2015	10%
2016	10%
2017	10%
2018	10%
2019	10%
2020	8%
2021	6%
2022	5%
2023	4%

2024

5%

2024

2%

Emendamento 133

Proposta di direttiva

Allegato X – punto 1 – lettera c

Testo della Commissione

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

Emendamento

c) include le categorie di costi e profitti che rendono possibile stabilire se sono state erogate sovvenzioni incrociate fra queste diverse attività, tenendo conto dei requisiti ***di cui all'articolo 6 e come ritenuto necessario e proporzionato dall'***organismo di regolamentazione;