



Bruxelles, 28 aprile 2016
(OR. en)

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

**8061/16
ADD 2 REV 1**

**TRANS 123
CODEC 488**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima)
n. doc. prec.:	6849/16 TRANS 68 CODEC 256
n. doc. Comm.:	5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Oggetto:	Quarto pacchetto ferroviario: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria - Esame del testo di compromesso finale in vista di un accordo

L'allegato del presente documento contiene il testo concordato in via provvisoria nel trilogò del 19 aprile, come indicato nel doc. 8061/16 INIT.

Comprende inoltre le modifiche al testo incluse nell'ADD 2 COR 1 e nel documento di seduta distribuito in sede di Coreper il 28 aprile 2016.

Le modifiche al mandato del Coreper sono indicate in **grassetto sottolineato** e con [...].

Articolo 1

La direttiva 2012/34/UE è così modificata:

Considerando corrispondente

"[...] Gli Stati membri dovrebbero garantire che la prestazione dei servizi ferroviari [...] **rispecchi i requisiti connessi alla garanzia di un'adeguata protezione sociale, assicurando nel contempo che si compiano progressi regolari verso il completamento dello spazio ferroviario europeo unico**. In tale contesto, è opportuno rispettare gli obblighi derivanti da contratti collettivi vincolanti o da accordi conclusi tra parti sociali, in conformità del diritto nazionale, nonché i parametri sociali pertinenti. Tali obblighi dovrebbero lasciare impregiudicata la legislazione dell'Unione nel settore del diritto in materia sociale e di lavoro. La Commissione dovrebbe sostenere attivamente il lavoro svolto dal dialogo sociale settoriale sulle ferrovie."

Considerando corrispondente

"Nel quadro della revisione in corso della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità, la Commissione dovrebbe valutare se siano necessarie nuove misure legislative sulla certificazione del personale ferroviario di bordo.";

-1. l'articolo 2 è così modificato:

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

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

a bis) è aggiunto un nuovo paragrafo 3 bis:

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

le linee locali a bassa intensità di traffico di lunghezza pari o inferiore a 100 km, utilizzate per il trasporto di merci tra la linea principale e i punti di origine e di destinazione delle spedizioni lungo tali linee, purché tali linee siano gestite da entità diverse dal gestore dell'infrastruttura principale e a) siano utilizzate da un unico operatore di trasporto di merci o b) le funzioni essenziali siano svolte da un organismo indipendente che non è controllato da un'impresa ferroviaria. Laddove sia presente un unico operatore di trasporto di merci, gli Stati membri possono inoltre escluderlo dall'ambito di applicazione del capo IV finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità da parte di un altro richiedente. La presente disposizione può essere altresì applicata qualora la linea sia utilizzata anche, in misura limitata, per i servizi passeggeri. Gli Stati membri informano la Commissione dell'intenzione di escludere tali linee dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies e 8.";

a ter) è aggiunto un nuovo paragrafo 3 ter:

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

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

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4) Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri possono escludere le infrastrutture ferroviarie locali e regionali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3, e le infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 quater e del capo IV. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di escludere dette infrastrutture ferroviarie. Secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2, la Commissione decide se detta infrastruttura ferroviaria debba essere considerata di nessuna importanza strategica, tenuto conto della lunghezza delle linee ferroviarie in questione, del loro livello di utilizzo e del volume di traffico potenzialmente interessato.";

b bis) è inserito un nuovo paragrafo 8 bis:

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

L'esenzione può essere rinnovata per periodi non superiori a 5 anni. Entro 12 mesi dalla data di scadenza dell'esenzione, lo Stato membro che intende rinnovare l'esenzione lo notifica alla Commissione. La Commissione esamina se le condizioni per un'esenzione di cui al primo comma sono ancora soddisfatte. Se le condizioni non sono soddisfatte, la Commissione adotta una decisione di cessazione dell'esenzione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.";

c) è inserito il paragrafo 12:

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

d) è inserito il paragrafo 13:

"13) I gestori dell'infrastruttura privati che sono parte di un partenariato pubblico-privato concluso prima del [data di entrata in vigore della direttiva] e non ricevono fondi pubblici sono esclusi dall'ambito di applicazione dell'articolo 7 quinquies, a condizione che imprese ferroviarie specifiche non beneficino direttamente o indirettamente di prestiti e garanzie finanziarie gestiti dal gestore dell'infrastruttura.";

1. l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

2) "gestore dell'infrastruttura", qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria su una rete e della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato membro nel quadro della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura;

2 bis) "sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria", la programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e il potenziamento dell'infrastruttura;

2 bis bis) "esercizio dell'infrastruttura ferroviaria", l'assegnazione delle tracce ferroviarie, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura;

2 ter) "manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria", i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente;

2 quater) "rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria", i lavori di sostituzione di vasta portata sull'infrastruttura esistente che non ne modificano la prestazione globale;

2 quinquies) "potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria", i lavori di modifica di vasta portata sull'infrastruttura esistente che migliorano la sua prestazione globale;

2 sexies) "funzioni essenziali" del gestore dell'infrastruttura, l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità del quadro per l'imposizione dei canoni e del quadro per l'assegnazione della capacità istituiti dagli Stati membri ai sensi degli articoli 29 e 39.";

[...]

b) sono aggiunti i punti seguenti:

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

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

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

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

[...]

32) "partenariato pubblico-privato", un accordo vincolante tra organismi pubblici e una o più imprese diverse dal gestore dell'infrastruttura principale di uno Stato membro, in base al quale le imprese in tutto o in parte costruiscono e/o finanziano l'infrastruttura ferroviaria e/o acquisiscono il diritto di esercitare qualsiasi funzione elencata al punto 2) per un periodo di tempo predefinito. L'accordo può assumere qualsiasi opportuna forma giuridicamente vincolante prevista nella legislazione nazionale;

33) "consiglio di amministrazione", organo superiore di un'impresa che esercita funzioni esecutive e amministrative ed è incaricato e responsabile della gestione quotidiana dell'impresa;

33 bis) "consiglio di vigilanza", il più alto organo di un'impresa che svolge compiti di vigilanza, incluso l'esercizio del controllo sul consiglio di amministrazione e sulle decisioni strategiche generali concernenti l'impresa;

33 ter) "biglietto cumulativo", uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto per servizi ferroviari successivi effettuati da una o più imprese ferroviarie;

36) "servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità", servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia effettuati senza fermate intermedie tra due luoghi separati almeno da una distanza superiore a 200 km su linee appositamente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h e operanti in media a tali velocità."

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

"Ai fini del presente articolo, gli Stati membri che applicano l'articolo 7 bis, paragrafo 3, richiedono che l'impresa sia organizzata in divisioni distinte non dotate di personalità giuridica distinta all'interno di una stessa impresa.";

3. l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

Indipendenza del gestore dell'infrastruttura

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

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

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

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

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

- come membri del consiglio di amministrazione di un gestore dell'infrastruttura e di un'impresa ferroviaria,
- come responsabili decisionali sulle funzioni essenziali e come membri del consiglio di amministrazione di un'impresa ferroviaria,
- ove esista un consiglio di vigilanza, come membri del consiglio di vigilanza di un gestore dell'infrastruttura e di un'impresa ferroviaria,

- come membri del consiglio di vigilanza di un'impresa che faccia parte di un'impresa a integrazione verticale e che eserciti un controllo **sia** su un'impresa ferroviaria **sia** su un gestore dell'infrastruttura, nonché come membri del consiglio di amministrazione di detto gestore dell'infrastruttura.

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

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

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

4. sono inseriti i seguenti articoli da 7 bis a 7 octies:

"Articolo 7 bis

Indipendenza delle funzioni essenziali

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

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

Ai capi di divisione incaricati della gestione dell'infrastruttura e della prestazione dei servizi ferroviari si applicano mutatis mutandis l'articolo 7, paragrafo 3, primo trattino, e l'articolo 7, paragrafo 4.

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

Articolo 7 ter

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

1. **Gli Stati membri assicurano che** le funzioni di gestione del traffico e programmazione della manutenzione siano svolte in maniera trasparente e non discriminatoria **e che i responsabili decisionali su tali funzioni non siano soggetti a conflitti di interessi.**

Considerando corrispondente

"Gli Stati membri dovrebbero istituire un quadro nazionale concernente la valutazione del conflitto di interessi, entro il quale l'organismo di regolamentazione dovrebbe prendere in considerazione ogni interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale che possa influire indebitamente sull'imparzialità del gestore dell'infrastruttura."

Considerando corrispondente

"L'eventualità che un gestore dell'infrastruttura e un'impresa ferroviaria siano indipendenti l'uno dall'altra ma siano controllati direttamente dalla stessa autorità di uno Stato membro non dovrebbe considerarsi una fonte di conflitto di interessi quale definito nella presente direttiva."

2. Per quanto riguarda la gestione del traffico, gli Stati membri assicurano che le imprese ferroviarie abbiano pieno e tempestivo accesso alle pertinenti informazioni in caso di interruzioni che le riguardano. Il gestore dell'infrastruttura concede un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate.

3. Per quanto riguarda la programmazione a lungo termine di grande manutenzione e/o rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti e tiene conto quanto più possibile delle osservazioni formulate.

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

Articolo 7 quater

Esternalizzazione e ripartizione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura

1. A condizione che non sorgano conflitti di interesse e sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può:

- a) esternalizzare funzioni a un'entità diversa, purché questa non sia un'impresa ferroviaria, né controlli un'impresa ferroviaria, né sia controllata da un'impresa ferroviaria. All'interno di un'impresa a integrazione verticale, le funzioni essenziali non sono esternalizzate ad alcuna altra entità inserita nell'impresa a integrazione verticale, a meno che tale entità svolga esclusivamente funzioni essenziali;
- b) esternalizzare l'esecuzione di lavori e i relativi compiti su sviluppo, manutenzione e rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria a imprese ferroviarie o società che controllano l'impresa ferroviaria o sono controllate dall'impresa ferroviaria.

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

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

2 bis. Qualora funzioni essenziali non siano assegnate a un operatore della rete elettrica, quest'ultimo è esentato dalle regole applicabili ai gestori dell'infrastruttura, a condizione che sia assicurata la conformità alle pertinenti disposizioni concernenti lo sviluppo della rete, in particolare l'articolo 8.

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

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

Articolo 7 quinquies

Trasparenza finanziaria

Oltre all'articolo 6 si applicano le disposizioni seguenti:

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

Considerando corrispondente

"I gestori dell'infrastruttura possono utilizzare le entrate derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura, che comporta l'impiego di fondi pubblici, per finanziare la propria attività o per pagare dividendi agli investitori in quanto rendimento dei loro investimenti nell'infrastruttura ferroviaria. Tali investitori possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo su un'impresa ferroviaria e sul gestore dell'infrastruttura. I dividendi prodotti da attività che non comportano l'impiego di fondi pubblici o le entrate derivanti da canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possono essere utilizzati anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo su un'impresa ferroviaria e sul gestore dell'infrastruttura."

b) i gestori dell'infrastruttura non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti alle imprese ferroviarie;

b ter) le imprese ferroviarie non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti ai gestori dell'infrastruttura;

c) i prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale sono concessi, erogati e gestiti soltanto a tassi e condizioni di mercato che rispecchiano il singolo profilo di rischio dell'entità interessata;

c quater) i prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale concessi prima [data di entrata in vigore della presente direttiva] restano in essere fino a scadenza, purché siano stati stipulati a condizioni di mercato e siano effettivamente erogati e onorati;

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

d quinquies) i debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite nelle imprese a integrazione verticale. Questi debiti sono onorati separatamente. Ciò non osta a che il pagamento finale dei debiti sia effettuato attraverso l'impresa menzionata all'articolo 3, punto 31, primo trattino, oppure attraverso un'altra entità nell'ambito dell'impresa;

d sexies) la contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da assicurare il rispetto delle presenti disposizioni e permettere di avere contabilità separate e circuiti finanziari trasparenti nell'ambito dell'impresa;

f) nelle imprese a integrazione verticale il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche nell'ambito dell'impresa in questione;

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

Articolo 7 sexies

Meccanismi di coordinamento

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

- a) le necessità dei richiedenti relative alla manutenzione e allo sviluppo della capacità di infrastruttura;
- b) il contenuto degli obiettivi di prestazione orientati agli utenti contenuti negli accordi contrattuali di cui all'articolo 30 e degli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, e la relativa attuazione;
- c) il contenuto e l'attuazione del prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27;
- d) questioni di intermodalità e interoperabilità;
- e) qualsiasi altra questione relativa alle condizioni di accesso e uso dell'infrastruttura e alla qualità dei servizi del gestore dell'infrastruttura.

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

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

Articolo 7 septies

Rete europea dei gestori dell'infrastruttura

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

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

Ai fini della lettera d) la rete individua principi e pratiche comuni per il monitoraggio e la valutazione della prestazione in modo coerente.

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

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

5. l'articolo 10 è così modificato:

a) è aggiunto un nuovo paragrafo 1 bis:

"1 bis. Fatti salvi gli obblighi internazionali dell'Unione e degli Stati membri, gli Stati membri che confinano con un paese terzo possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10 per i servizi prestati a partire da o verso questo paese su una rete con scartamento diverso dalla rete ferroviaria principale all'interno dell'UE qualora insorgano distorsioni di concorrenza nel trasporto ferroviario transfrontaliero tra gli Stati membri e detto paese terzo. Queste distorsioni possono tra l'altro derivare dalla carenza di accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e relativi servizi nel paese terzo in questione.

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

Se, entro tre mesi, né la Commissione né uno Stato membro formulano obiezioni, lo Stato membro può adottare la decisione.

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

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1370/2007, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio [...] dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia.

Le imprese ferroviarie hanno diritto di far salire passeggeri in ogni stazione e di farli scendere in un'altra. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2.";

c) i paragrafi 3 e 4 sono soppressi;

6. l'articolo 11 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

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

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

a) la o le competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;

b) qualsiasi altra autorità competente interessata che gode del diritto di limitare l'accesso ai sensi del presente articolo;

c) il gestore dell'infrastruttura;

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

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

a) la o le autorità competenti;

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

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

- d) al paragrafo 4, è aggiunto **il** seguente secondo **comma** [...]:

[...]

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

- e) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

- siano stati concessi diritti esclusivi al trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione nell'ambito di un contratto di servizio pubblico aggiudicato prima del 16 giugno 2015 o

- siano stati concessi un diritto/una licenza aggiuntivi per effettuare servizi commerciali di trasporto di passeggeri in concorrenza con un altro operatore tra le stazioni in questione prima del termine del periodo di recepimento della presente direttiva sulla base di un'equa procedura di gara e qualora tali operatori non ricevano compensazioni per effettuare tali servizi. Detta limitazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o della licenza o per 10 anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, ove la durata sia superiore.";

"6 bis. è inserito il seguente articolo 11 bis:

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

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

Considerando corrispondente

"Lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia sono priorità fondamentali nel quadro della promozione di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità in Europa. In particolare, lo sviluppo di una rete ferroviaria ad alta velocità ha il potenziale di creare collegamenti migliori e più veloci tra i centri economici e culturali europei. I servizi ferroviari ad alta velocità collegano persone e mercati in modo veloce, affidabile, rispettoso dell'ambiente ed efficiente in termini di costi e incoraggiano lo spostamento dei passeggeri verso il trasporto ferroviario. È pertanto particolarmente importante incoraggiare gli investimenti sia pubblici sia privati nell'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità, creare condizioni favorevoli a un rendimento positivo degli investimenti e massimizzare i benefici economici e sociali di tali investimenti. Gli Stati membri dovrebbero continuare a poter scegliere modalità diverse di promozione degli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria ad alta velocità e di utilizzo delle linee ad alta velocità."

Considerando corrispondente

"Al fine di sviluppare il mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, di promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri, il libero accesso ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità dovrebbe essere limitato solo in specifiche circostanze e a seguito di un'analisi economica oggettiva da parte dell'organismo di regolamentazione."

7. è inserito il seguente articolo 13 bis:

"Articolo 13 bis

Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi

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

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

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

Considerando corrispondente

"È opportuno promuovere un sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi sviluppato dal mercato, che consenta ai passeggeri di accedere ai dati necessari per pianificare viaggi e prenotare biglietti all'interno dell'Unione. Considerata l'importanza di promuovere sistemi di trasporto pubblico senza soluzione di continuità, è opportuno incoraggiare le imprese ferroviarie a lavorare allo sviluppo di tali sistemi che consentono opzioni di mobilità multimodale, transfrontaliera e porta a porta."

Considerando corrispondente

"Il sistema di emissione di biglietti cumulativi dovrebbe essere interoperabile e non discriminatorio. Le imprese ferroviarie dovrebbero contribuire al suo sviluppo mettendo a disposizione in maniera non discriminatoria e in un formato interoperabile tutti i pertinenti dati necessari per pianificare viaggi e prenotare biglietti. Gli Stati membri dovrebbero garantire che tale sistema non operi discriminazioni tra imprese ferroviarie e rispetti la necessità di garantire la riservatezza delle informazioni commerciali, la protezione dei dati personali e il rispetto delle norme sulla concorrenza. La Commissione dovrebbe monitorare e riferire sullo sviluppo di tale sistema e, se del caso, intervenire sul piano legislativo.";

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

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

8 bis. all'articolo 19, è aggiunta la seguente lettera e):

"e) non siano stati condannati per illeciti penali gravi connessi a obblighi a norma del diritto nazionale derivanti da contratti collettivi vincolanti, ove applicabile.";

8 ter. l'articolo 32, paragrafo 4, è così modificato:

"I canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione possono essere differenziati in modo da offrire incentivi a dotare i treni dell'ETCS conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE della Commissione e alle versioni successive. Detta differenziazione non comporta globalmente un aumento delle entrate del gestore dell'infrastruttura.

Gli Stati membri possono decidere di non applicare la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura alle linee ferroviarie di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS.

Gli Stati membri possono decidere di estendere questa differenziazione alle linee ferroviarie non specificate nella decisione 2009/561/CE.";

9. all'articolo 53, paragrafo 3, è aggiunta la seguente frase:

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

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

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

11. all'articolo 56, paragrafo 1, sono aggiunte le seguenti lettere h), i) e j):

"h) gestione del traffico;

i) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o straordinaria;

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

12. l'articolo 56, paragrafo 2 è così modificato:

"2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari, incluso in particolare il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura in relazione alle lettere da a) a j). L'organismo di regolamentazione controlla in particolare il paragrafo 1, lettere da a) a j), di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti.

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

13. il riferimento alla "lettera g)" nel paragrafo 9 dell'articolo 56 è sostituito dal riferimento alla "lettera j)".";

14. l'articolo 56, paragrafo 12, è così modificato:

"Per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6 e delle disposizioni relative alla trasparenza finanziaria di cui all'articolo 7 quinquies l'organismo di regolamentazione ha il potere di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie. Nel caso di imprese a integrazione verticale il potere è esteso a tutte le entità giuridiche. [...]

L'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha il potere di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

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

I flussi finanziari di cui all'articolo 7 quinquies, lettera a), i prestiti di cui all'articolo 7 quinquies, lettere c) e c quater), e i debiti di cui all'articolo 7 quinquies, lettera d quinquies), sono soggetti al controllo dell'organismo di regolamentazione.

Se uno Stato membro ha designato l'organismo di regolamentazione organismo competente indipendente di cui all'articolo 7 quater, paragrafo 3, l'organismo di regolamentazione valuta gli accordi di cooperazione di cui a tale articolo.";

15. all'articolo 57, paragrafo 3 bis, è inserito il testo seguente:

"Se le questioni concernenti un servizio internazionale richiedono decisioni di due o più organismi di regolamentazione, gli stessi organismi di regolamentazione interessati cooperano per predisporre le rispettive decisioni al fine di pervenire a una risoluzione della questione. A tal fine, gli organismi di regolamentazione interessati svolgono le loro funzioni conformemente all'articolo 56.";

16. l'articolo 57, paragrafo 8, è così modificato:

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

Considerando corrispondente

"È essenziale che gli organismi di regolamentazione cooperino se le questioni concernenti i servizi ferroviari internazionali o l'infrastruttura ferroviaria binazionale richiedono decisioni di due o più organismi di regolamentazione, al fine di coordinare il processo decisionale, onde evitare l'incertezza del diritto e garantire l'efficienza dei servizi ferroviari internazionali.";

17. all'articolo 57 è aggiunto il paragrafo 10:

"10. In ordine alle decisioni su infrastrutture binazionali, entrambi gli Stati membri interessati possono in qualsiasi momento dopo l'entrata in vigore della direttiva decidere di imporre il coordinamento tra gli organismi di regolamentazione interessati al fine di allineare l'impatto delle loro decisioni.";

18. all'articolo 63, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione valuta l'impatto della presente direttiva sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione.

In particolare, la relazione analizza lo sviluppo dei servizi ferroviari ad alta velocità e valuta l'esistenza di pratiche discriminatorie per quanto riguarda l'accesso alle linee ad alta velocità. La Commissione prende in esame la necessità di un'azione legislativa.

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

Articolo 2

1. Fatto salvo l'articolo 3, paragrafo 2, gli Stati membri adottano e pubblicano entro **24** [...] mesi dopo l'entrata in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie a conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

Articolo 3

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

"2. I punti da 5 a 8 dell'articolo 1 si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2019 in tempo utile per l'orario che inizia il 14 dicembre 2020."
