

- passengeri richiesto, inclusa l'imposizione di canoni all'operatore di un nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri, in linea con l'analisi economica e conformemente al diritto dell'Unione e ai principi di uguaglianza e non discriminazione.
- (22) Per contribuire all'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri sulle linee che assolvono a un obbligo di servizio pubblico, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare le autorità competenti per tali servizi a imporre canoni per i servizi passeggeri di loro competenza. Tali canoni dovrebbero contribuire al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico fissati dai contratti di servizio pubblico.
- (23) 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. È opportuno estendere i poteri dell'organismo di regolamentazione per consentire di valutare lo scopo di un servizio internazionale e, se del caso, il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti.
- (24) Per investire in servizi che utilizzano infrastrutture specializzate, come ad esempio i collegamenti ad alta velocità, i richiedenti hanno bisogno di certezza del diritto, considerata l'importanza degli investimenti a lungo termine e di ampia portata.
- (25) Gli organismi di regolamentazione dovrebbero scambiarsi 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.
- (26) Al fine di assicurare una concorrenza leale tra le imprese ferroviarie e garantire la piena trasparenza e un accesso su base non discriminatoria ai servizi nonché alla loro fornitura, è opportuno operare una distinzione fra fornitura di servizi di trasporto e utilizzo degli impianti di servizio. È necessario pertanto che questi due tipi di attività siano gestiti in modo indipendente se l'operatore dell'impianto di servizio fa parte di un ente o società che detiene anche una posizione dominante ed è attivo a livello nazionale su almeno uno dei mercati dei servizi di trasporto ferroviario di merci o passeggeri per il quale il servizio è utilizzato. Tale indipendenza non dovrebbe comportare la costituzione di un ente o di una società giuridicamente distinti per gli impianti di servizio.
- (27) L'accesso non discriminatorio alle infrastrutture di servizio e alla fornitura di servizi ferroviari in queste installazioni dovrebbe permettere alle imprese ferroviarie di offrire migliori servizi agli utenti dei servizi merci e passeggeri.
- (28) Mentre la direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa alle norme comuni per il mercato interno in materia di energia elettrica ⁽¹⁾, prevede l'apertura del mercato europeo dell'elettricità, è opportuno che la corrente di trazione sia fornita all'impresa ferroviaria su richiesta con modalità non discriminatorie. Ove esista un unico fornitore, è opportuno che i canoni richiesti per il servizio siano fissati secondo criteri di addebito uniformi.
- (29) In materia di relazioni con i paesi terzi è opportuno riservare particolare attenzione all'esistenza di reciprocità di accesso per le imprese ferroviarie dell'Unione al mercato di detti paesi terzi e pertinenti accordi transfrontalieri dovrebbero favorire detto accesso.
- (30) 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.
- (31) Ai fini della tutela dei clienti e dei terzi interessati, è essenziale garantire che le imprese ferroviarie siano sufficientemente assicurate sulla responsabilità civile. Dovrebbe inoltre essere consentita la copertura della responsabilità civile in caso di incidenti attraverso garanzie fornite da banche o da altre imprese, purché tale copertura sia offerta alle condizioni di mercato, non diventi aiuto di Stato e non implichi elementi discriminatori nei confronti di altre imprese ferroviarie.
- (32) L'impresa ferroviaria dovrebbe essere peraltro tenuta a rispettare il diritto nazionale e dell'Unione relativi all'esercizio di servizi ferroviari, imposti in modo non discriminatorio e volti 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 dei consumatori.
- (33) Le procedure per il rilascio alle imprese ferroviarie delle licenze, come pure le procedure per il mantenimento e la modifica di queste ultime, dovrebbero essere trasparenti e rispettare il principio di non discriminazione.

(1) GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55.

