



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 maggio 2007 (09.07)
(OR. en)**

10102/07

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0097 (COD)**

**TRANS 191
CODEC 601**

PROPOSTA

Mittente:	Commissione
Data:	24 maggio 2007
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato di servizi di trasporto effettuati con autobus (rifusione)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2007) 264 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.5.2007
COM(2007) 264 definitivo

2007/0097 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che fissa norme comuni per l'accesso al mercato di servizi di trasporto effettuati con
autobus**

(rifusione)

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2007) 635}

{SEC(2007) 636}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Motivazioni e obiettivi della proposta

La direttiva 96/26/CE relativa all'accesso alla professione di trasportatore su strada e i regolamenti (CEE) n. 684/92 e (CE) n. 12/98 sull'accesso al mercato per i servizi effettuati con autobus hanno gettato le prime fondamenta del mercato interno dei servizi di trasporto internazionale su strada di viaggiatori.

La direttiva ha prescritto i requisiti minimi di qualità che è necessario soddisfare per accedere alla professione, mentre i due regolamenti hanno liberalizzato i servizi occasionali di trasporto internazionale di passeggeri, hanno applicato una procedura speciale di autorizzazione per i servizi regolari di trasporto internazionale di passeggeri e hanno autorizzato i servizi di cabotaggio nell'ambito dei servizi internazionali in questione.

È ora necessario rendere questa normativa coerente con il nuovo contesto giuridico istituito dal regolamento riguardante i trasporti pubblici di passeggeri su strada e per ferrovia che sta per essere adottato dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Inoltre, la normativa deve essere chiarita e in alcuni casi semplificata, in quanto l'esperienza ha dimostrato che alcune disposizioni determinano oneri amministrativi eccessivi.

1.2. Contesto generale

Il regolamento (CEE) n. 684/92 liberalizza l'accesso al mercato del trasporto internazionale di viaggiatori effettuato con autobus, mentre il regolamento (CE) n. 12/98 stabilisce le condizioni di ammissione dei trasportatori non residenti ai servizi in uno Stato membro. I vettori possono accedere al mercato se sono titolari di una licenza comunitaria, che è rilasciata esclusivamente se sono stabiliti in uno Stato membro e se soddisfano determinati requisiti minimi di onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale, in forza della direttiva 96/26/CE.

Nel programma legislativo per il 2006 la Commissione ha annunciato l'intenzione di esaminare più attentamente le norme in questione e, se necessario, di semplificarle e chiarirle. Una consultazione pubblica e una valutazione di impatto hanno messo in luce che l'oscurità o la complessità delle disposizioni vigenti complica l'attuazione e comporta oneri amministrativi superflui nei settori seguenti:

- Il campo di applicazione del regolamento non è chiaro in merito ai trasporti di viaggiatori da parte di vettori comunitari da e verso paesi terzi e Stati membri di transito.
- Il regolamento (CEE) n. 684/92 ha introdotto un meccanismo di autorizzazioni per i servizi regolari di trasporto internazionale di passeggeri. Le imprese che intendono operare una linea internazionale devono richiedere un'autorizzazione. Per ogni domanda di autorizzazione le autorità devono ottenere l'accordo degli altri Stati membri interessati dal servizio, sentire il parere dei paesi di transito, valutare le conseguenze dell'introduzione del

servizio e notificare al richiedente se la domanda è accolta o respinta. La procedura è percepita - soprattutto dal settore interessato - come una fonte di formalità burocratiche inutili e di ostacoli notevoli per i nuovi operatori.

- Sebbene già previsto dall'attuale normativa, lo scambio di informazioni fra Stati membri risulta alquanto inefficiente. Di conseguenza, le imprese che operano sul territorio di uno Stato membro diverso dal loro Stato di stabilimento in pratica non rischiano alcuna sanzione amministrativa, situazione che potrebbe generare distorsioni della concorrenza fra le imprese meno propense a rispettare le regole e le altre.
- I diversi formati utilizzati per le licenze comunitarie e le copie certificate conformi creano problemi durante le ispezioni e spesso causano perdite di tempo prezioso per gli operatori e le forze dell'ordine.

1.3. Disposizioni vigenti nel settore della proposta

La proposta intende rivedere e consolidare i regolamenti (CEE) n. 684/92 e (CE) n. 12/98.

1.4. Coerenza con le altre politiche e gli obiettivi dell'Unione

Il nuovo regolamento contribuisce indirettamente a migliorare la sicurezza stradale controllando con più rigore le imprese che operano in diversi Stati membri e ad assicurare la coerenza con le nuove norme nel settore del trasporto su strada e per ferrovia.

La presente proposta rientra nell'ambito del programma "Legiferare meglio" ed è coerente con l'impegno assunto dalla Commissione di semplificare e aggiornare la normativa europea. Particolare attenzione è stata dedicata alla semplificazione della legislazione e alla migliore coerenza delle norme in materia di servizi pubblici e delle norme che disciplinano il trasporto stradale (con particolare riferimento al regolamento (CEE) n. 881/92 e al regolamento (CEE) n. 3118/93 relativi all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada e alla direttiva 96/26/CE che stabilisce le condizioni di base per l'accesso alla professione e le modalità di controllo della loro applicazione).

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E ANALISI DI IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate

Metodi di consultazione utilizzati, principali settori interessati e profilo generale dei partecipanti

Prima di elaborare la presente proposta è stata svolta una consultazione pubblica per raccogliere il maggior numero possibile di commenti e suggerimenti da parte di singoli individui e degli organismi interessati. La consultazione, che ha riguardato il trasporto su strada di merci e di viaggiatori, si è svolta congiuntamente a un'altra consultazione riguardante l'accesso alla professione mediante un questionario pubblicato su Internet e inviato a tutte le organizzazioni che rappresentano gli interessi fondamentali del settore a livello nazionale o europeo.

La Commissione ha ricevuto 67 contributi provenienti da autorità nazionali, associazioni internazionali e nazionali di operatori stradali, utenti e dipendenti del settore, vari gruppi di interesse e singole imprese. Il 5 settembre 2006 la Commissione ha discusso i temi fondamentali affrontati nella presente rifusione nell'ambito del dialogo con le parti sociali. Il 7 novembre 2006 si è svolta a Bruxelles una riunione di consultazione con le parti interessate alla quale hanno partecipato delegazioni di 42 organizzazioni in rappresentanza del settore e 37 osservatori appartenenti ad amministrazioni nazionali.

Sintesi delle risposte ricevute e misura in cui sono state prese in considerazione

In generale, i partecipanti alla consultazione concordano nel sottolineare la necessità di semplificare e chiarire ulteriormente la normativa che attualmente disciplina il mercato del trasporto su strada. Un aspetto evidenziato ripetutamente è la necessità di favorire un'applicazione più semplice ed efficace delle norme attuali, in particolare di quelle sull'accesso al mercato del trasporto di merci su strada. Le conclusioni che emergono chiaramente dalla consultazione sono le seguenti:

- Il trasporto su strada di merci e di viaggiatori dovrebbe continuare a essere disciplinato da due regolamentazioni distinte. Si tratta di due tipi diversi di trasporto, che secondo le parti interessate non presentano tratti comuni sufficienti per autorizzarne l'integrazione in un unico testo.
- Molti contributi hanno posto in evidenza la necessità di applicare correttamente le norme vigenti e di controllare che siano debitamente rispettate. Dovrebbe essere favorita una migliore cooperazione fra le autorità nazionali di controllo, che richiederebbe l'istituzione di un registro comunitario degli operatori titolari di licenza o una banca dati delle licenze comunitarie.
- Diverse parti interessate hanno dichiarato che la procedura di autorizzazione di servizi regolari di trasporto internazionale di viaggiatori dovrebbe essere semplificata e che comporta formalità burocratiche inutili. Si è inoltre proposto di semplificare le procedure per i servizi regionali o locali transfrontalieri.
- I partecipanti si sono inoltre espressi chiaramente a favore di un'ulteriore standardizzazione dei modelli di licenza comunitaria, delle copie certificate e degli attestati di conducente.

La sintesi delle risposte ricevute nell'ambito della consultazione pubblica, il testo delle singole risposte e il verbale dell'audizione del 7 novembre 2006 sono disponibili al sito seguente:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Raccolta e utilizzo delle competenze specialistiche

La consultazione delle parti interessate ha ricevuto il contributo di un esperto indipendente, il professor Brian Bayliss, copresidente del Comitato di indagine sul trasporto stradale, il quale nel luglio 1994 ha elaborato una relazione dettagliata sullo

stato di realizzazione del mercato interno del trasporto stradale di merci e sugli interventi ancora da realizzare per completarlo.

2.3. Valutazione di impatto

La valutazione di impatto realizzata per elaborare la presente proposta si è basata sulla rifusione delle norme riguardanti l'accesso alla professione e l'accesso al mercato, tenendo conto degli stretti legami e delle sovrapposizioni fra i due settori.

La valutazione di impatto si basa su una serie di studi svolti nel 2004, 2005 e 2006¹ ed è stata elaborata in base a un contratto con un consulente esterno. Durante l'esecuzione del contratto è stato assicurato uno scambio continuo di informazioni in relazione alla valutazione di impatto in modo da inserire i suoi risultati nella rifusione proposta. È stato applicato il principio dell'analisi proporzionata e la valutazione si è concentrata sulle forme di impatto più significative e sugli effetti distributivi.

In totale sono state prese in considerazione cinque opzioni strategiche:

1. L'opzione "senza modifiche" lascerebbe inalterata l'attuale legislazione in materia di trasporto stradale. I problemi descritti all'inizio del presente documento rimarrebbero tali e, anzi, si aggraverebbero.
2. Per quanto riguarda il trasporto di viaggiatori, l'opzione "semplificazione tecnica ma non regolamentare" consisterebbe soltanto nel fondere e codificare i due testi. I principali problemi individuati all'inizio del presente documento continuerebbero a sussistere.
3. L'opzione "armonizzazione" fonderebbe e semplificherebbe gli atti vigenti, in particolare la procedura di autorizzazione per i servizi regolari internazionali, armonizzando al tempo stesso l'accesso alla professione e migliorando i controlli e le verifiche. Con questa opzione il rispetto delle norme in materia di trasporto stradale migliorerebbe e i costi amministrativi verrebbero ridotti. Inoltre si ridurrebbero gli ostacoli per i nuovi operatori sul mercato del trasporto internazionale su strada di viaggiatori.
4. L'opzione "norme di qualità superiori" introdurrebbe un livello ancora più elevato di qualifiche professionali nel settore e migliorerebbe la capacità finanziaria dell'industria. Nel lungo periodo incentiverebbe gli operatori più efficienti, apportando così benefici a tutta l'economia, mentre nel breve periodo, comporterebbe costi amministrativi aggiuntivi che penalizzerebbero le microimprese e gli operatori indipendenti. Si tratta di un'opzione strategica alquanto controversa.
5. L'opzione "liberalizzazione" abolirebbe completamente l'attuale procedura di autorizzazione. Tuttavia, senza la preliminare armonizzazione delle norme di qualità a un livello superiore (cioè, senza realizzare l'opzione 4), questa opzione rischia di escludere dal mercato gli operatori più efficienti. Nel lungo periodo, l'effetto globale sull'efficienza del mercato sarebbe neutro se non

¹ Sono stati eseguiti studi sugli attestati dei conducenti (ECORYS), sull'accesso alla professione e sulla direttiva relativa ai tempi di lavoro (TNO).

negativo. Questa opzione sopprimerebbe posti di lavoro in alcuni paesi. Viste le vaste conseguenze che comporterebbe, l'opzione richiederebbe un'analisi molto più approfondita che non rientra fra gli attuali obiettivi di semplificazione.

Tenuto conto dei risultati, la presente proposta recepisce l'opzione 3 ("armonizzazione"). La sintesi della valutazione di impatto e la relazione completa accompagnano la presente proposta. La valutazione di impatto mostra che il presente regolamento, in combinazione con gli altri due regolamenti proposti in parallelo (trasporto di merci e accesso alla professione) ridurrà le distorsioni della concorrenza, migliorerà il rispetto delle norme in materia di legislazione sociale e di sicurezza stradale e offrirà agli Stati membri la possibilità di ridurre i costi amministrativi di 190 milioni di euro all'anno.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi delle misure proposte

La presente proposta, che consolida e fonde i due regolamenti sull'accesso al mercato del trasporto su strada, introduce le seguenti modifiche sostanziali:

- Una procedura semplificata e più rapida per autorizzare i servizi regolari internazionali: alcuni motivi di rifiuto del rilascio dell'autorizzazione previsti dal regime attualmente in vigore sono obsoleti e devono essere eliminati. L'autorizzazione dovrebbe essere rilasciata salvo i casi in cui sussistono motivi chiaramente specificati di rifiuto attribuibili al richiedente. È confermato un solo motivo di rifiuto per il mercato interessato, che si verifica quando il servizio per cui è presentata una domanda rischia di incidere seriamente sulla redditività di un servizio comparabile operato nell'ambito di un obbligo di servizio pubblico sulle sezioni dirette interessate.
- Licenza comunitaria semplificata e standardizzata: sono fornite specifiche più precise sul formato della licenza comunitaria e delle copie certificate conformi per ridurre il carico amministrativo e i ritardi, soprattutto nei controlli a bordo strada.
- Disposizioni legali rafforzate che obbligano uno Stato membro ad adottare misure, previa richiesta in tal senso da parte di un altro Stato membro, quando un vettore al quale esso ha rilasciato una licenza comunitaria commette un'infrazione in un altro paese. Le misure devono consistere almeno in una diffida. Sono introdotte procedure migliorate per la comunicazione fra Stati membri utilizzando i punti di contatto istituiti ai sensi del nuovo regolamento sull'accesso alla professione di trasportatore su strada.

3.2. Base giuridica

La proposta di regolamento, che abroga il regolamento (CEE) n. 684/92 e il regolamento (CEE) n. 12/98.

3.3. Principio della sussidiarietà

Il principio della sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra fra le competenze esclusive della Comunità.

L'obiettivo fondamentale della proposta è chiarire la normativa comunitaria vigente e quindi non può essere realizzato solo dagli Stati membri. Inoltre, la proposta intende migliorare lo scambio di informazioni fra Stati membri esistente, obiettivo che non può essere conseguito da un unico Stato membro e solo in modo frammentato su base bilaterale da parte degli Stati membri.

È quindi necessaria un'azione comunitaria, vista l'impossibilità per uno Stato membro o un gruppo di Stati membri di risolvere in modo soddisfacente i problemi identificati. La proposta è quindi conforme al principio della sussidiarietà.

3.4. Principio della proporzionalità

La proposta non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi fissati e rispetta il principio della proporzionalità per i seguenti motivi:

- riguarda il trasporto internazionale, per il quale è necessario un approccio normativo che consenta l'applicazione omogenea e favorisca la concorrenza leale;
- in caso di infrazioni gravi o minori ma ripetute, la proposta obbliga gli Stati membri a trasmettere una diffida ma lascia alla discrezione degli Stati membri la facoltà di decidere quando revocare le licenze comunitarie o le copie certificate conformi.

3.5. Scelta dello strumento

Lo strumento proposto è un regolamento in quanto intende semplificare una serie di regole già contenute in un regolamento.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non incide sul bilancio comunitario.

5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

5.1. Semplificazione

La proposta contribuisce a semplificare la normativa comunitaria. Figura nel programma modulato per l'aggiornamento e la semplificazione dell'*acquis* comunitario e nel programma legislativo e di lavoro (rif. 2006/TREN/ 42).

Nella presente proposta le misure obsolete sono soppresse e, per quanto possibile, i contenuti, la presentazione e la formulazione dei regolamenti sono stati riesaminati per agevolare la comprensione ed evitare interpretazioni ambigue.

La proposta è conforme all'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 per un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti giuridici. È stata elaborata sulla base di un consolidamento preliminare del testo eseguito dall'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee con l'ausilio di un sistema informatizzato. Per gli articoli che sono stati numerati nuovamente, la corrispondenza fra la numerazione precedente e quella nuova è illustrata in una tabella delle corrispondenze di cui all'allegato II al presente regolamento rifuso.

5.2. Abrogazione di disposizioni vigenti

L'adozione della presente proposta comporta l'abrogazione del regolamento (CEE) n. 684/92 e del regolamento (CE) n. 12/98.

5.3. Spazio economico europeo

Il regolamento proposto presenta interesse per il SEE e deve quindi essere esteso a quest'ultimo.

5.4. Illustrazione dettagliata della proposta

La presente proposta consolida e fonde il regolamento (CEE) n. 684/92 e il regolamento (CE) n. 12/98 relativo all'accesso al mercato dei servizi effettuati con autobus. Chiarisce le disposizioni vigenti e le modifica in alcuni punti per rafforzare la coerenza globale e ridurre gli oneri amministrativi. Introduce le modifiche sostanziali seguenti:

Chiarimento del campo di applicazione, delle definizioni e dei principi

L'*articolo 1* chiarisce il campo di applicazione. Il regolamento si applica a tutti i trasporti internazionali sul territorio della Comunità, compresi i trasporti da e verso paesi terzi, e ai servizi di trasporto nazionale di viaggiatori su strada effettuati in via temporanea da un trasportatore non residente ("cabotaggio"). Per quanto riguarda il trasporto internazionale da o verso un paese terzo, l'*articolo 1* specifica che, finché non esiste un accordo fra la Comunità e il paese terzo in questione, il regolamento non si applica alla parte del viaggio svolta nello Stato membro in cui i viaggiatori sono presi a bordo o deposti ma si applica al tragitto all'interno di uno Stato membro attraversato in transito.

L'*articolo 2* è riformulato e ora contiene solo le definizioni dei vari servizi. Le disposizioni normative sono spostate all'*articolo 5*.

Licenza comunitaria e copie certificate

L'*articolo 4* introduce nuove disposizioni per standardizzare la licenza comunitaria e le copie certificate conformi, i cui modelli figurano all'allegato I.

Accesso al mercato

L'articolo 5 specifica le condizioni di esercizio dei vari servizi. È stato integrato con le disposizioni normative precedentemente contenute all'articolo 2.

Procedura di autorizzazione di servizi internazionali regolari

L'articolo 8 prevede una procedura alleggerita e semplificata rispetto a quella stabilita dal regolamento (CEE) n. 684/92. L'autorizzazione sarà rilasciata tranne quando si applica uno dei tre motivi di rifiuto attribuibili al richiedente. È confermato un solo motivo di rifiuto per il mercato interessato, vale a dire quando il servizio per cui è presentata una domanda rischia di incidere seriamente sulla redditività di un servizio comparabile operato nell'ambito di un obbligo di servizio pubblico sulle sezioni dirette interessate. I paesi di transito – gli Stati membri che non sono interessati dal servizio perché nessun viaggiatore vi è preso a bordo o sbarcato – non saranno più consultati ma saranno informati dopo l'autorizzazione del servizio.

Qualora l'autorità preposta al rilascio dell'autorizzazione sia incapace di adottare una decisione, il caso può essere deferito alla Commissione. Il termine di dieci settimane per la Commissione previsto dal regolamento (CEE) n. 684/92 è risultato troppo breve. Dovrebbe essere esteso a quattro mesi per permettere alla Commissione di adottare una soluzione accuratamente ponderata.

Cabotaggio

Le norme in materia di cabotaggio nel trasporto di viaggiatori su strada, che sono state precedentemente fissate nel regolamento (CE) n. 12/98, restano sostanzialmente invariate.

La disposizione dell'articolo 9 del regolamento summenzionato riguardante misure di salvaguardia in caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionale non è inserita nel nuovo regolamento. Tale disposizione non è mai stata applicata da quando i mercati nazionali del cabotaggio sono stati liberalizzati e può quindi essere considerata superflua.

Cooperazione fra Stati membri

Nonostante i regolamenti esistenti abbiano già introdotto l'assistenza reciproca da parte degli Stati membri, la pratica ha dimostrato che in realtà questo tipo di cooperazione non si è mai sviluppato completamente. Le infrazioni commesse da trasportatori al di fuori del loro Stato membro di stabilimento sono denunciati solo raramente dallo Stato membro in cui sono state commesse e non danno luogo quasi mai a sanzioni da parte dello Stato membro di stabilimento del trasportatore.

Per rafforzare e facilitare lo scambio di informazioni fra autorità nazionali l'articolo 20 obbliga gli Stati membri a scambiare informazioni attraverso i punti di contatto nazionali che devono essere istituiti in conformità al regolamento sull'accesso alla professione di trasportatore su strada. Si tratta di organismi amministrativi o autorità designati incaricati di eseguire lo scambio di informazioni con le controparti negli altri Stati membri. L'articolo 24 stabilisce che gli Stati membri devono inserire nel proprio registro nazionale delle imprese di trasporto su strada tutte le infrazioni gravi e quelle lievi ma ripetute commesse dai loro trasportatori e che hanno dato luogo all'applicazione di una sanzione.

Ritiri delle licenze comunitarie e scambio di informazioni

Esistono due soluzioni possibili per rendere omogenei gli attuali sistemi di monitoraggio e controllo da parte degli Stati membri. La prima consiste nel conferire allo Stato membro il potere di imporre sanzioni dissuasive ai trasportatori non residenti che attraversano il loro territorio, per esempio sopprimendo il riconoscimento reciproco della licenza comunitaria. Questa opzione potrebbe portare a un comportamento discriminatorio da parte della autorità di controllo e potrebbe non essere compatibile con la libertà di circolazione. La seconda consiste nel rafforzare il potere e i mezzi delle autorità nazionali abilitate a rilasciare e ritirare la licenza comunitaria. L'attuale proposta, unitamente alla rifusione della direttiva 96/26/CE, segue questo secondo approccio.

Di conseguenza, quando un trasportatore commette un'infrazione grave o infrazioni lievi ma ripetute della legislazione comunitaria sui trasporti stradali, l'*articolo 22* impone all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento del trasportatore l'obbligo di inviare una diffida. Tale obbligo si applica anche nei casi in cui il trasportatore abbia commesso un'infrazione in un altro Stato membro. Inoltre, l'*articolo 22*, paragrafo 1, chiarisce le sanzioni che lo Stato membro può imporre ai trasportatori stabiliti sul proprio territorio, in particolare il ritiro (temporaneo o parziale) delle copie certificate della licenza comunitaria o della licenza comunitaria. È precisato che uno Stato membro può anche imporre come sanzione la perdita temporanea o permanente della qualifica di gestore dei trasporti di una determinata impresa.

L'*articolo 23* introduce una nuova procedura per lo Stato membro che constata un'infrazione commessa da un trasportatore non residente. Lo Stato membro in questione ha un mese di tempo per trasmettere le informazioni utilizzando un formato minimo standard. Può chiedere allo Stato membro di stabilimento di imporre sanzioni amministrative. Lo Stato membro di stabilimento del trasportatore interessato ha tre mesi di tempo per informare l'altro Stato membro circa il seguito dato alla notifica.

Gli obblighi per gli Stati membri di trasmettere le informazioni sono riuniti in un unico articolo, l'*articolo 28*.

Disposizioni invariate

Le disposizioni seguenti restano invariate nella sostanza, pur essendo state oggetto di modifiche tecniche:

regolamento (CEE) n. 684/92 – articoli 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 14 e 15.
Regolamento (CE) n. 12/98 – nessuna.

↓ 684/92

2007/0097 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del [...]

~~relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori
effettuati con autobus~~

↓ 12/98

~~che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti
nazionali su strada di persone in uno Stato membro~~

↓ nuovo

**che fissa norme comuni per l'accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con
autobus**

↓ 684/92 12/98 (adattato)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo ~~75~~
~~71~~,

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

↓ nuovo

- (1) Occorre apportare un certo numero di modifiche sostanziali al regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus⁵ e al regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro⁶. A fini di chiarezza e semplificazione tali regolamenti devono essere riufusi in un unico regolamento.

↓ 684/92 considerando 1
(adattato), 12/98 considerando 2
(adattato)

- (2) ~~A norma dell'articolo 75, paragrafo 1, lettera a) del trattato, la~~ definizione di una politica comune comporta, fra l'altro, l'adozione di norme comuni applicabili ai trasporti internazionali di viaggiatori su strada ☒ nonché ☒ ~~ai sensi dell'articolo 75, paragrafo 1, lettera b) del trattato,~~ la fissazione delle condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro.

↓ 12/98 considerando 1 (adattato)

- (1) ~~considerando che il regolamento (CEE) n. 2454/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che fissa le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (4), è stato annullato dalla Corte di giustizia con sentenza pronunciata il 1° giugno 1994 (5);~~

↓ 684/92 considerando 2
(adattato)

- (2) ~~Siffatte norme sono state fissate dai regolamenti n. 117/66/CEE⁷, (CEE) n. 516/72⁸ e (CEE) n. 517/72⁹ del Consiglio e che il presente regolamento non rimette in questione il grado di liberalizzazione raggiunto grazie a tali regolamenti;~~

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

⁶ GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 4.

⁷ GU n. 147 del 9. 8. 1966, pag. 2688/66.

↓ nuovo

- (3) Per assicurare un quadro normativo coerente al trasporto internazionale di passeggeri effettuato con autobus nell'intera Comunità è opportuno che il presente regolamento si applichi a tutti i trasporti internazionali effettuati sul territorio comunitario. Il trasporto con partenza da Stati membri e destinazione in paesi terzi è ancora disciplinato, in larga misura, da accordi bilaterali tra gli Stati membri e i paesi terzi. Pertanto, è opportuno che il regolamento non si applichi al tragitto effettuato sul territorio dello Stato membro di raccolta o di sbarco fintanto che non siano stati conclusi i necessari accordi tra la Comunità e i paesi terzi. È opportuno, tuttavia, che esso si applichi al territorio di uno Stato membro attraversato in transito.

↓ 684/92 considerando 3

- (4) La libera prestazione dei servizi, che costituisce un principio fondamentale della politica comune dei trasporti, ~~ed~~ esige che l'accesso ai mercati di trasporto internazionale sia garantito ai vettori di tutti gli Stati membri, senza discriminazioni motivate dalla nazionalità o dal luogo di stabilimento.

↓ nuovo

- (5) È opportuno subordinare il trasporto internazionale di passeggeri effettuato con autobus al possesso di una licenza comunitaria. Occorre imporre ai vettori l'obbligo di conservare a bordo di ciascuno dei loro veicoli un copia autenticata della licenza comunitaria per agevolare l'effettuazione di verifiche efficaci da parte degli organismi di controllo, in particolare al di fuori dello Stato membro in cui ha sede il vettore. Occorre determinare le condizioni di rilascio delle licenze comunitarie, la durata della loro validità e le relative modalità di utilizzo. È necessario dettare specifiche più precise per quanto riguarda l'aspetto fisico e le altre caratteristiche della licenza comunitaria e delle copie autentiche.

↓ 684/92 considerando 4
(adattato)

- (6) Per rispondere alle esigenze del mercato, Sarebbe necessario occorre prevedere un regime flessibile, a determinate condizioni, per i servizi a navetta con alloggio, i servizi regolari specializzati e determinati servizi occasionali per rispondere alle esigenze del mercato.

⁸ ~~GU n. L 67 del 20.3.1972, pag. 13. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2778/78 (GU n. L 333 del 30. 11. 1978, pag. 4).~~

⁹ ~~GU n. L 67 del 20.3.1972, pag. 19. Regolamento modificato, da ultimo, dal regolamento (CEE) n. 1301/78 (GU n. L 158 del 16. 6. 1978, pag. 1).~~

↓ 684/92 considerando 5
(adattato)

- (7) Pur mantenendo il regime delle autorizzazioni per i servizi regolari ~~e i servizi a navetta senza alloggio~~, è opportuno modificarne alcune norme, soprattutto per quanto riguarda la procedura di autorizzazione.

↓ nuovo

- (8) D'ora in avanti, è opportuno autorizzare la prestazione di servizi regolari, a meno che il suo rifiuto non sia motivato da ragioni chiaramente specificate imputabili al richiedente. È opportuno che rimanga un solo motivo di rifiuto per il mercato interessato, cioè il rischio che il servizio oggetto della domanda comprometta gravemente l'esistenza di un servizio comparabile gestito in base a un obbligo di servizio pubblico sulle tratte dirette interessate.

↓ 684/92 considerando 6
(adattato)

- ~~(6) È necessario garantire il rispetto delle norme in materia di concorrenza del trattato;~~

↓ 12/98 considerando 3

- ~~(3) Tale disposizione comporta l'eliminazione di tutte le restrizioni nei confronti del prestatore di servizi motivate dalla sua nazionalità o dal fatto che questi si è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita;~~

↓ 12/98 considerando 4

- ~~(4) È opportuno sottoporre tali prestatori a regimi comparabili, in modo da limitare le disparità nelle condizioni di concorrenza dovute alla loro nazionalità e allo Stato di stabilimento, favorendo così il progressivo ravvicinamento delle legislazioni nazionali;~~

↓ 12/98 considerando 5

- ~~(5) È opportuno che le definizioni dei vari servizi di trasporto in autobus siano uguali a quelle adottate nell'ambito del trasporto internazionale;~~

↓ 12/98 considerando 6 (adattato)

- (9) È opportuno assicurare ai vettori non residenti l'accesso a determinati ~~modalità di~~ servizi di trasporto ~~in autobus~~ ☒ nazionale di passeggeri su strada ☒, tenendo conto delle caratteristiche particolari di ciascuna modalità di servizio.

↓ 12/98 considerando 7 (adattato)

- ~~(7) considerando che è opportuno determinare le disposizioni applicabili ai trasporti di cabotaggio;~~

↓ 12/98 considerando 8

- (10) Le disposizioni della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito della prestazione di servizi¹⁰, si applicano qualora, per la prestazione di servizi regolari specializzati, i vettori distacchino, dallo Stato membro dove essi abitualmente lavorano, dei lavoratori che hanno con loro un rapporto di lavoro.

↓ 12/98 considerando 9 (adattato)

- (11) Per quanto riguarda i servizi regolari, è opportuno ammettere ~~solo i~~, ☒ i vettori non residenti esclusivamente ai ☒ servizi regolari effettuati durante un servizio regolare internazionale ad esclusione dei servizi urbani e suburbani, ~~al cabotaggio, e determinate nel rispetto di~~ condizioni, tra cui in particolare l'applicazione della legislazione dello Stato membro ospitante.

↓ nuovo

- (12) È opportuno che gli Stati membri si prestino reciproca assistenza ai fini della corretta applicazione del presente regolamento.

↓ 684/92 considerando 7
⇒ nuovo

- (13) ~~Occorre snellire per quanto possibile le formalità amministrative debbono essere, ove possibile, snellite~~, senza per questo rinunciare ai controlli e alle sanzioni che consentano di garantire la corretta applicazione ⇨ e l'effettiva esecuzione ⇩ del presente regolamento. ⇨ A tal fine, è opportuno precisare e rafforzare le norme in

¹⁰ GUL 18 del 21.1.1997, pag. 1.

vigore in materia di ritiro della licenza comunitaria. Occorre adattare le norme in vigore in modo da garantire anche l'applicazione di sanzioni efficaci contro le infrazioni gravi o contro quelle lievi e ripetute commesse in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di stabilimento. Le sanzioni devono essere non discriminatorie e proporzionate alla gravità delle infrazioni. Deve essere ammesso il ricorso giurisdizionale contro le sanzioni irrogate. ⇐

↓ nuovo

- (14) È opportuno che gli Stati membri si prestino reciproca assistenza ai fini della corretta applicazione del presente regolamento. Occorre che gli Stati membri inseriscano nel registro nazionale delle imprese di trasporto su strada tutte le infrazioni gravi e quelle lievi e ripetute commesse dai vettori, che hanno dato luogo a una sanzione.
- (15) Per rafforzare e facilitare lo scambio di informazioni tra le autorità nazionali è opportuno che gli Stati membri si scambino le informazioni pertinenti attraverso i punti di contatto nazionali istituiti a norma del regolamento (CE) n. XX [*che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada*]¹¹.

↓ 684/92 considerando 8
(adattato)

~~(8) Gli Stati membri dovrebbero adottare le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento;~~

↓ 684/92 considerando 9
(adattato)

~~(9) considerando che è opportuno seguire l'applicazione del presente regolamento basandosi su una relazione che sarà presentata dalla Commissione e prevedere eventuali azioni future in questo campo in funzione di essa;~~

↓ 12/98 considerando da 10 a 15
(adattato)

~~(10) considerando che occorre adottare disposizioni che consentano di intervenire sul mercato dei trasporti di cui trattasi in caso di grave perturbazione;~~

~~(11) considerando che è opportuno creare un comitato consultivo incaricato di assistere la Commissione nell'elaborazione di documenti relativi all'esecuzione dei trasporti di~~

¹¹ GUL [...] del [...], pag. [...].

~~cabotaggio in forma di servizi occasionali, e di consigliare la Commissione in materia di misure di salvaguardia;~~

~~(12) considerando che è opportuno che gli Stati membri si prestino reciproca assistenza ai fini della corretta applicazione del presente regolamento, in particolare in materia di sanzioni da applicare in caso di infrazioni;~~

~~(13) considerando che spetta agli Stati membri adottare le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento;~~

~~(14) considerando che è opportuno seguire l'applicazione del presente regolamento basandosi su una relazione da presentarsi ad opera della Commissione;~~

~~(15) considerando che la sentenza della Corte di giustizia di cui sopra, che ha annullato il regolamento (CEE) n. 2454/92, mantiene gli effetti di tale regolamento fino a quando il Consiglio non abbia adottato una nuova normativa in materia; che il presente regolamento si applicherà soltanto diciotto mesi dopo la sua entrata in vigore; che è opportuno pertanto, considerando che il regolamento annullato continuerà ad essere efficace fino alla completa entrata in applicazione del presente regolamento;~~

⇩ nuovo

(16) È opportuno adottare le misure necessarie per l'applicazione del presente regolamento in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹².

(17) In particolare, occorre conferire alla Commissione il potere di stabilire la forma di taluni documenti da utilizzare per l'applicazione del presente regolamento e di adattare l'allegato I al progresso tecnico. Dato che si tratta di misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo mediante l'aggiunta di elementi non essenziali, tali misure devono essere adottate in base alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

(18) Per motivi di efficacia, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo devono essere abbreviati ai fini dell'adozione di tali misure.

(19) È opportuno che gli Stati membri adottino le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento, soprattutto per quanto riguarda le sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive;

(20) Poiché gli scopi dell'azione prospettata non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle loro dimensioni e dei loro effetti, essere meglio realizzati a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nel medesimo articolo, il presente

¹² GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti.,

↓ 684/92 (adattato)
⇒ nuovo

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

SEZIONE I CAPO I

Disposizioni generali

Articolo 1

Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus ~~effettuati~~ nel territorio della Comunità da vettori per conto terzi o per conto proprio che sono stabiliti in uno Stato membro in conformità della legislazione di quest'ultimo e a mezzo di veicoli immatricolati in detto Stato membro atti, in base al tipo di costruzione e di attrezzatura, a trasportare più di nove persone, conducente compreso, e destinati a tale uso nonché agli spostamenti a vuoto di veicoli in relazione con tali trasporti.

Il fatto che il trasporto venga interrotto per consentire che un tragitto venga effettuato secondo un altro modo di trasporto o dia luogo ad un cambiamento di veicolo non influisce sull'applicazione del presente regolamento.

2. In caso di un trasporto in partenza da uno Stato membro ed a destinazione di un paese terzo e viceversa, il presente regolamento si applica per il ⇒ tragitto effettuato sul territorio di qualsiasi Stato membro attraversato in transito. ⇐ ⊗ Esso non si applica al ⊗ tragitto effettuato sul territorio dello Stato membro in cui i viaggiatori sono presi a bordo o deposti, ~~non appena concluso~~ ⊗ fintanto che ⊗ il necessario accordo tra la Comunità ed il paese terzo in questione ⊗ non sia stato concluso ⊗.

3. In attesa della conclusione ~~di~~ degli accordi ⊗ di cui al paragrafo 2 ⊗ tra la Comunità ed i paesi terzi interessati, il presente regolamento lascia impregiudicate le disposizioni relative ai trasporti ~~di cui al paragrafo 2,~~ ⊗ in partenza da uno Stato membro ed a destinazione di un paese terzo e viceversa ⊗ che figurano in accordi bilaterali conclusi tra Stati membri e ~~questi~~ i suddetti paesi terzi. Tuttavia, gli Stati membri ~~creano di adattare~~ adattano tali accordi ~~per in~~ modo da garantire il rispetto del principio di non discriminazione tra i vettori comunitari.

↓ nuovo

4. Il presente regolamento si applica ai servizi nazionali di trasporto passeggeri effettuati a titolo temporaneo da un operatore non residente per conto terzi, conformemente alle disposizioni del capo V.

↓ 684/92 (adattato)

Articolo 2
Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

~~1. Servizi regolari~~

~~1.1.a) per “servizi regolari” si intendono i servizi che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un itinerario determinati e che possono prendere a bordo e deporre i viaggiatori alle fermate preventivamente stabilite; I servizi regolari sono accessibili a tutti, salvo, se del caso, l’obbligo di prenotare.~~

↓ 11/98 art. 1.1 (adattato)

~~La regolarità del servizio non è compromessa da un adeguamento delle condizioni di esercizio del servizio stesso.~~

↓ 684/92 (adattato)

~~1.2.b) per “servizi regolari specializzati” si intendono servizi, chiunque ne sia l’organizzatore, dei trasporti, sono considerati altresì servizi regolari quelli che assicurano il trasporto di determinate categorie di viaggiatori, a esclusione di altri viaggiatori, purché tali servizi siano effettuati alle condizioni indicate al punto 1.1.2. Tali servizi sono denominati in appresso «servizi regolari specializzati».~~

~~I servizi regolari specializzati comprendono in particolare:~~

- ~~(a) il trasporto domicilio lavoro dei lavoratori,~~
- ~~(b) il trasporto domicilio istituto scolastico degli scolari e degli studenti,~~
- ~~(c) i trasporti Stato d’origine luoghi di stanza dei militari e delle loro famiglie.~~

↓ 684/92 (adattato)

~~Il fatto che l’organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle necessità variabili degli utenti non modifica il carattere regolare dei servizi specializzati.~~

~~1.3. L’organizzazione di servizi paralleli o temporanei, che servono la medesima clientela dei servizi regolari esistenti, la mancata effettuazione di talune fermate o l’effettuazione di fermate supplementari da parte di servizi regolari esistenti sono sottoposte alle medesime norme che disciplinano questi ultimi.~~

↓ 684/92 (adattato)

~~3. Servizi occasionali~~

↓ 11/98 art. 1.1 (adattato)

~~3.1.c)~~ per “*servizi occasionali*” si intendono i servizi che non ~~rispondono né alla~~ ☒ rientrano né nella ☒ definizione di servizi regolari, né nella definizione di servizi regolari specializzati, ~~e che sono principalmente caratterizzati dal fatto~~ ☒ la cui principale caratteristica è quella ☒ di trasportare gruppi costituiti su ☒ iniziativa ☒ richiesta di un committente o del vettore stesso,

~~L'organizzazione di servizi paralleli o temporanei, paragonabili ai servizi regolari esistenti e che servono la stessa clientela di questi ultimi, è soggetta ad autorizzazione secondo la procedura stabilita alla sezione II.~~

↓ 684/92 (adattato)

→₁ 11/98 Art. 1.1

~~3.3. I servizi di cui al presente punto 3 non perdono il carattere di servizio occasionale per il fatto di essere effettuati con una certa frequenza.~~

~~3.4. I servizi occasionali possono essere offerti da un gruppo di vettori che agiscono per conto del medesimo committente e i viaggiatori possono prendere una coincidenza durante il viaggio con un altro vettore dello stesso gruppo nel territorio di uno degli Stati membri.~~

~~I nomi dei vettori, nonché i punti in cui si effettuano le coincidenze durante il percorso, sono comunicati alle autorità competenti degli Stati membri interessati secondo modalità che devono essere definite dalla Commissione →₁ secondo la procedura di cui all'articolo 16 bis ←.~~

↓ 11/98 art. 1.1 (adattato)

~~4. Trasporti per conto proprio~~

~~d)~~ ~~Per~~ “*trasporti per conto proprio*” si intendono i trasporti effettuati senza fine di lucro o commerciale, da una persona fisica o giuridica, ~~a condizione che~~ ☒ in cui ☒:

- ~~–~~ l'attività di trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria per tale persona fisica o giuridica,
- ~~–~~ i veicoli utilizzati siano di proprietà della persona fisica o giuridica, ovvero siano stati acquistati a rate dalla medesima o abbiano costituito oggetto di un contratto di

leasing a lungo termine e siano guidati da un dipendente di tale persona fisica o giuridica o dalla persona fisica stessa.

↓ nuovo

- (e) per “*trasporti di cabotaggio*” si intendono servizi nazionali di trasporto passeggeri effettuati a titolo temporaneo, per conto terzi, da un vettore in uno Stato membro ospitante;
 - (f) per “*Stato membro ospitante*” si intende lo Stato membro in cui il vettore opera senza esservi residente;
 - (g) per “*infrazioni gravi o infrazioni lievi e ripetute delle normative comunitarie in materia di trasporti su strada*” si intendono infrazioni che portano alla decadenza dell'onorabilità ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, del regolamento [*che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada*].
-

↓ 684/92 (adattato)

Articolo 3 *Libertà di prestazione dei servizi*

1. Qualsiasi vettore per conto terzi di cui all'articolo 1 è autorizzato , conformemente al presente regolamento, ad effettuare ~~i servizi di trasporto definiti all'articolo 2~~ servizi regolari, compresi servizi regolari specializzati e servizi occasionali con autobus senza discriminazione motivata dalla sua nazionalità o dal suo luogo di stabilimento a condizione che:

↓ 11/98 art. 1.2 (adattato)

- a) sia autorizzato nello Stato di stabilimento ad effettuare trasporti a mezzo autobus sotto forma di servizi regolari, compresi i servizi regolari specializzati, o di servizi occasionali conformemente alle condizioni di accesso al mercato fissate dalla legislazione nazionale ;
-

↓ 684/92 (adattato)

- b) soddisfi le condizioni stabilite conformemente alla normativa comunitaria riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali;
- c) soddisfi i requisiti legali ~~in materia di sicurezza stradale per quanto concerne le~~ prescritti dalle norme applicabili ai conducenti e ai veicoli , in particolare

dalla direttiva 96/53/CE del Consiglio¹³ Consiglio, dalla direttiva 92/6/CEE del Consiglio¹⁴ e della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵. ☒

2. Qualsiasi vettore per conto proprio di cui all'articolo 1 è autorizzato ad effettuare i servizi di trasporto di cui all'articolo ~~43~~ 5, paragrafo 5, senza discriminazione motivata dalla sua nazionalità o dal suo luogo di stabilimento, a condizione che:

- a) sia autorizzato nello Stato di stabilimento ad effettuare trasporti a mezzo autobus in base alle condizioni di accesso al mercato fissate dalla legislazione nazionale;
- b) soddisfi i requisiti legali ~~in materia di sicurezza stradale per quanto concerne le~~ ☒ prescritti dalle ☒ norme applicabili ai conducenti e ai veicoli ☒, in particolare dalle direttive 96/53/CE, 92/6/CEE e 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. ☒

↓ 11/98 art. 1.3 (adattato)

CAPO II

☒ Licenza comunitaria e accesso al mercato ☒

Articolo ~~3bis~~ 4 Licenza comunitaria

1. ~~Per effettuare trasporti internazionali~~ ☒ Il trasporto internazionale ☒ di viaggiatori a mezzo autobus, una licenza comunitaria rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento .

2. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento rilasciano al titolare l'originale della licenza comunitaria, custodito dal vettore, e il numero di copie ☒ autenticate ☒ ~~conformi corrispondente~~ al numero dei veicoli utilizzati per il trasporto internazionale di viaggiatori dei quali il titolare della licenza comunitaria dispone ~~in virtù di un diritto assoluto~~ di a titolo di piena proprietà o ad altro titolo, in particolare in virtù di un contratto d'acquisto rateale, di un contratto di locazione noleggio o di un contratto di leasing.

↓ nuovo

La licenza comunitaria e le copie autenticate rispettano il formato definito nell'allegato I.

¹³ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59.

¹⁴ GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2002/85/CE (GU L 327 del 4.12.2002, pag. 8).

¹⁵ GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4.

Esse recano il timbro a secco o il sigillo dell'autorità di rilascio nonché una firma e un numero di serie. I numeri di serie della licenza comunitaria e delle copie autenticate sono annotati nel registro nazionale elettronico delle imprese di trasporto su strada previsto all'articolo 15 del regolamento [*che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada* accesso alla professione] nella sezione riservata ai dati del vettore.

La Commissione adegua l'allegato I al progresso tecnico. Poiché mirano a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

↓ 11/98 art. 1.3

3. La licenza comunitaria è redatta a nome del vettore. Essa non può essere da questi ceduta a terzi. Una copia ~~certificata conforme~~ ☒ autenticata ☒ della licenza comunitaria deve trovarsi a bordo del veicolo ed essere esibita ad ogni richiesta degli agenti preposti al controllo.

4. La licenza comunitaria è rilasciata per una durata di cinque anni ed è rinnovabile.

↓ nuovo

Le licenze comunitarie e le copie autenticate rilasciate prima dell'entrata in vigore del presente regolamento rimangono valide fino alla data della loro scadenza.

↓ 11/98 art. 1.3 (adattato)
⇒ nuovo

~~5. La licenza comunitaria sostituisce il documento rilasciato dalle autorità competenti dello Stato di stabilimento che attesta che il vettore è autorizzato al trasporto internazionale di viaggiatori su strada.~~

~~6.5.~~ Al momento della presentazione di una domanda di licenza nonché, in seguito, almeno ogni cinque anni, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento verificano se il vettore osserva soddisfa ancora le condizioni stabilite all'articolo 3, paragrafo 1.

~~7.6.~~ Nel caso in cui non ricorrano le condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1 le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento rifiutano, mediante una decisione motivata, di rilasciare o rinnovare ⇒ oppure ritirano ⇐ la licenza comunitaria.

~~8.7.~~ Gli Stati membri garantiscono che provvedono affinché il richiedente o il titolare di una licenza comunitaria possa impugnare la decisione delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento di rifiutare o ritirare la licenza.

~~10.8.~~ Gli Stati membri possono decidere che la licenza comunitaria è valida anche per l'effettuazione di trasporti nazionali.

↓ 11/98 Art. 1.4 (adattato)

Articolo ~~4~~5
Accesso al mercato

~~1. I servizi occasionali definiti all'articolo 2, punto 3.1, non sono soggetti ad autorizzazione.~~

↓ 684/92 art. 2, punto 1.1,
seconda frase

1. I servizi regolari sono accessibili a tutti, salvo, se del caso, l'obbligo di prenotare.

↓ 11/98 (adattato)

~~4. Essi sono soggetti ad autorizzazione, a norma delle disposizioni del capo III degli articoli da 5 a 10 i servizi regolari definiti all'articolo 2, punto 1.1, primo comma e i servizi regolari specializzati non contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzatore e il vettore.~~

↓ 11/98 art. 1.1

~~La regola Il carattere regolare del servizio non è compromesso da un adeguamento delle condizioni di esercizio del servizio stesso.~~

↓ 684/92 art. 2, punto 1.3

~~1.3. L'organizzazione di servizi paralleli o temporanei, che servono la medesima clientela dei servizi regolari esistenti, la mancata effettuazione di talune fermate o l'effettuazione di fermate supplementari da parte di servizi regolari esistenti sono sottoposte alle medesime norme che disciplinano questi ultimi.~~

↓ 684/92 art. 2, punto 1.2
secondo comma (adattato)
⇒ nuovo

2. I servizi regolari specializzati sono effettuati conformemente alle condizioni di cui al paragrafo 1 e comprendono in particolare:

- a) il trasporto domicilio-lavoro dei lavoratori,
- b) il trasporto domicilio-istituto scolastico degli scolari e degli studenti.

~~(e) i trasporti Stato d'origine luoghi di stanza dei militari e delle loro famiglie.~~

↓ 684/92 art. 2, punto 1.2 terzo comma

Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle necessità variabili degli utenti non modifica il carattere regolare dei servizi specializzati.

↓ 11/98 art. 1.4 (adattato)

~~2.~~ I servizi regolari specializzati ~~definiti all'articolo 2, punto 1.2,~~ non sono soggetti ad autorizzazione a condizione che siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzazione ed il vettore.

~~1.~~ 3. I servizi occasionali ~~definiti all'articolo 2, punto 3.1,~~ non sono soggetti ad autorizzazione.

↓ 11/98 art. 1.1, punto 3.1, secondo paragrafo (adattato)

⊗ Tuttavia, ⊗ 1. l'organizzazione di servizi paralleli o temporanei, paragonabili ai servizi regolari esistenti e che servono la stessa clientela di questi ultimi, è soggetta ad autorizzazione secondo la procedura stabilita ~~alla sezione II~~ ⊗ capo III ⊗.

↓ 684/92 art. 2, punto 3.3 e 3.4
11/98 art. 1.1 (adattato)

~~3.3.~~ I servizi ⊗ occasionali ⊗ ~~di cui al presente punto 3~~ non perdono il carattere di servizio occasionale per il fatto di essere effettuati con una certa frequenza.

~~3.4.~~ I servizi occasionali possono essere offerti da un gruppo di vettori che agiscono per conto del medesimo committente e i viaggiatori possono prendere una coincidenza durante il viaggio con un altro vettore dello stesso gruppo nel territorio di uno degli Stati membri.

~~I nomi dei vettori, nonché i punti in cui si effettuano le coincidenze durante il percorso, sono comunicati alle autorità competenti degli Stati membri interessati secondo modalità che devono essere definite dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 16 bis.~~

↓ nuovo

La Commissione stabilisce le modalità della comunicazione dei nomi di tali vettori e dei punti in cui si effettuano le coincidenze durante il percorso alle autorità competenti degli Stati membri interessati. Poiché mirano a modificare elementi gli elementi non essenziali del

presente regolamento completandolo , tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

↓ 11/98 art. 1.4 (adattato)

~~3.4. Parimenti, non sono inoltre soggetti ad autorizzazione gli spostamenti a vuoto dei veicoli relativi ai trasporti di cui ai punti 1 e 2 al paragrafo 2, terzo comma e al paragrafo 3 .~~

↓ 684/92 (adattato)

~~5. Il regime dei trasporti per conto proprio è stabilito all'articolo 13.~~

~~SEZIONE IV~~

~~TRASPORTI PER CONTO PROPRIO~~

~~Articolo 13~~

~~15. Non sono soggetti ad alcun regime di autorizzazione, bensì ad un regime di attestazione, i trasporti su strada effettuati per conto proprio definiti all'articolo 2, punto 4~~

↓ 684/92; 11/98 art. 1.14
(adattato)

~~3. Le attestazioni di cui al paragrafo 1 sono rilasciate dall'autorità dalle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato e sono valide per l'intero percorso, compreso il transito.~~

~~Esse sono conformi ad un modello stabilito dalla Commissione, secondo la procedura prevista all'articolo 16 bis.~~

↓ nuovo

La Commissione stabilisce la forma in cui devono essere redatti i certificati . Poiché mirano a modificare gli elementi non essenziali del presente regolamento completandolo , tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

↓ 11/98 art. 1.5

SEZIONE II CAPO III

Servizi regolari soggetti ad autorizzazione

↓ 684/92 (adattato)
→₁ 11/98 art. 1.6
⇒ nuovo

Articolo ~~65~~

Natura dell'autorizzazione

1. L'autorizzazione è redatta a nome del vettore. ~~Essa~~ ~~non può essere ceduta da questi a terzi.~~ Tuttavia, ~~un~~ ~~un~~ vettore che ha ricevuto ~~un~~ ~~un~~ autorizzazione può, con il consenso dell'autorità di cui all'articolo ~~67~~, paragrafo 1, far svolgere il servizio da un subappaltatore. In tal caso il nome di quest'ultimo e la sua funzione di subappaltatore sono indicati nell'autorizzazione. Il subappaltatore ~~deve soddisfare~~ ~~un~~ soddisfa ~~un~~ le condizioni indicate all'articolo 3, paragrafo 1.

→₁ Nel caso di un consorzio di imprese per l'esercizio di un servizio regolare l'autorizzazione è redatta a nome di tutte le imprese. ← Essa viene rilasciata all'impresa che gestisce il consorzio, con copia alle altre imprese. L'autorizzazione indica i nomi di tutti i vettori che partecipano all'esercizio del servizio.

→₁ 2. La validità massima dell'autorizzazione è di cinque anni. ← Essa può essere fissata in un periodo inferiore su richiesta del richiedente o di comune accordo ~~delle~~ delle autorità competenti degli Stati membri sul cui territorio i viaggiatori sono presi a bordo o deposti.

3. L'autorizzazione definisce quanto segue:

- a) il tipo di servizio;
- b) l'itinerario su cui si effettua il servizio, in particolare il luogo di partenza e il luogo di destinazione;
- c) il periodo di validità dell'autorizzazione;

↓ 11/98 art. 1.6

- d) le fermate e gli orari.

↓ 684/92; 11/98 art. 1.6 (adattato)

~~4. L'autorizzazione deve essere conforme ad un modello fissato dalla Commissione, secondo la procedura prevista all'articolo 16 bis~~

↓ nuovo

4. La Commissione stabilisce la forma in cui deve essere redatta l'autorizzazione . Poiché mirano a modificare gli elementi non essenziali del presente regolamento completandolo , tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

↓ 11/98 art. 1.6 (adattato)

5. L'autorizzazione abilita il suo titolare o i suoi titolari ad effettuare servizi regolari nel territorio di tutti gli Stati membri su cui si svolge l'itinerario del servizio.

6. L'impresa che gestisce un servizio regolare può utilizzare veicoli di rinforzo per far fronte a situazioni temporanee e eccezionali.

In tal caso, il vettore ~~deve provvedere~~ provvede affinché i documenti seguenti si trovino a bordo del veicolo:

- a) una copia dell'autorizzazione del servizio regolare~~;~~
 - b) una copia del contratto stipulato tra l'impresa che gestisce il servizio regolare e l'impresa che mette a disposizione dei veicoli di rinforzo o un documento equivalente~~;~~
 - c) una copia autenticata della licenza comunitaria rilasciata all'impresa che gestisce il servizio regolare.
-

↓ 684/92, 11/98 art. 1.7 (adattato)

Articolo ~~76~~

Presentazione delle domande di autorizzazione

1. Le domande di autorizzazione per i servizi regolari sono presentate alla competente autorità dello Stato membro sul cui territorio si trova il punto di partenza~~;~~ ~~in appresso denominata «autorità competente per l'autorizzazione».~~ Per «punto di partenza» si intende uno dei capolinea del servizio.

↓ 684/92; 11/98 art. 1.7 (adattato)

~~2. Le domande di autorizzazione devono essere conformi ad un modello stabilito dalla Commissione, secondo la procedura fornita all'articolo 16 bis.~~

↓ nuovo

2. La Commissione stabilisce la forma in cui devono essere redatte le domande . Poiché mirano a modificare gli elementi non essenziali del presente regolamento completandolo , tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

↓ 11/98 art. 1.7

3. A sostegno della domanda di autorizzazione, il richiedente fornisce tutte le informazioni complementari che ritiene utili o che gli sono chieste dall'autorità competente per l'autorizzazione, in particolare uno schema di guida che consenta di controllare l'osservanza della normativa comunitaria relativa ai tempi di guida e ai periodi di riposo, nonché una copia della licenza comunitaria per il trasporto internazionale di viaggiatori su strada per conto terzi prevista all'articolo ~~3 bis~~4.

↓ 11/98 art. 1.8 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~7~~8

Procedura di autorizzazione

1. L'autorizzazione è rilasciata con l'accordo delle autorità di tutti gli Stati membri nei cui territori vengono presi a bordo o deposti i viaggiatori. L'autorità competente per l'autorizzazione inoltra a queste ultime, ~~==~~ nonché alle autorità competenti degli Stati membri il cui territorio è attraversato senza prendere a bordo o deporre viaggiatori, ~~==~~ una copia della domanda e di ogni altra documentazione utile, insieme con la propria valutazione.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cui è stato chiesto l'accordo notificano entro due mesi il loro parere all'autorità competente per l'autorizzazione. Tale termine decorre dalla data di ricezione della richiesta di ~~parere~~ accordo che figura nell'avviso di ricevimento. La mancata risposta entro ~~tale termine~~ due mesi da parte delle autorità consultate vale come risposta positiva e l'autorità competente per l'autorizzazione ~~rilascia~~ può rilasciare l'autorizzazione.

~~Le autorità degli Stati membri il cui territorio è attraversato senza prendere a bordo o deporre viaggiatori possono far conoscere all'autorità competente per l'autorizzazione le loro osservazioni entro il termine indicato al primo comma.~~

3. ~~Fatti salvi i paragrafi 7 e 8, l'~~autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione entro quattro mesi dalla data di presentazione della domanda da parte del vettore.

4. L'autorizzazione è rilasciata a meno che:

- a) il richiedente non sia in grado di effettuare il servizio oggetto della domanda con il materiale di cui dispone direttamente;
- b) il richiedente non abbia rispettato in passato le normative nazionali o internazionali in materia di trasporti su strada, in particolare le condizioni e i requisiti relativi alle autorizzazioni per i servizi di trasporto internazionale di viaggiatori, o abbia commesso ~~gravi infrazioni~~ ⇒ infrazioni gravi o infrazioni lievi e ripetute ⇐ alle norme che disciplinano la sicurezza della circolazione, in particolare per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli e le ore di guida dei veicoli ed i periodi di riposo dei conducenti;
- c) in caso di una domanda di rinnovo dell'autorizzazione, le condizioni di quest'ultima non siano state rispettate;
- ~~d) sia dimostrato che il servizio che ne costituisce oggetto comprometterebbe direttamente l'esistenza dei servizi regolari già autorizzati, salvo nel caso in cui i servizi regolari in questione siano offerti da un solo vettore o gruppo di vettori;~~
- ~~e) risulti che l'esercizio dei servizi che ne costituiscono oggetto riguarda unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti sui collegamenti in questione;~~
- (~~d~~) uno Stato membro non decida, in base ad analisi dettagliata, che il ~~tale~~ servizio interessato comprometterebbe la vitalità di un servizio ~~ferroviario~~ comparabile ⇒ gestito in base a un contratto pubblico servizio che fissa un obbligo di servizio pubblico definito nel regolamento (CE) n. nnnn/yyyy del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di servizi pubblici di trasporti ferroviari e su strada di passeggeri¹⁶ ⇐ sulle tratte dirette interessate ~~Qualsiasi decisione presa in base alla presente disposizione, nonché la sua giustificazione, è notificata ai vettori interessati.~~

~~A decorrere dal 1° gennaio 2000, e~~Qualora un servizio internazionale di autobus esistente comprometta gravemente la vitalità di un servizio ~~ferroviario~~ comparabile ⇒ gestito in base a un contratto pubblico servizio che fissa un obbligo di servizio pubblico definito nel regolamento (CE) n. nnnn/yyyy in materia di servizi pubblici di trasporti ferroviari e su strada di passeggeri ⇐ sulle tratte dirette interessate, uno Stato membro può, con l'accordo della Commissione, sospendere ovvero ritirare l'autorizzazione ad esercitare un servizio internazionale di autobus dopo un preavviso di 6 mesi al vettore.

Il fatto che un vettore offra prezzi inferiori a quelli offerti da altri vettori stradali, oppure che il collegamento in questione sia già effettuato da altri vettori stradali, non ~~può~~ ⇒ costituisce ⇐ di per sé ~~costituire~~ una giustificazione per respingere la domanda.

5. L'autorità competente per l'autorizzazione, nonché le autorità competenti di tutti gli Stati membri che intervengono nella procedura per il conseguimento dell'accordo previsto al

¹⁶ GUL [...] del [...], pag. [...].

paragrafo 1, non possono respingere le domande se non per i motivi ☒ previsti dal ☒ ~~compatibili con il~~ presente regolamento.

~~9.6.~~ Dopo aver espletato la procedura prevista ~~nel presente articolo~~, ☒ nei paragrafi da 1 a 5, ☒ l'autorità competente per l'autorizzazione ~~ne informa tutte le autorità di cui al paragrafo 1, inviando loro, se del caso, una copia dell'autorizzazione~~ ⇒ rilascia l'autorizzazione o respinge in modo formale la domanda di autorizzazione ⇐ ; ~~le autorità competenti degli Stati membri di transito possono rinunciare a tale informazione.~~

↓ 684/92 art. 8, paragrafo 2
(adattato)

Il rigetto di una domanda ~~deve essere~~ ☒ è ☒ motivato. Gli Stati membri garantiscono ai vettori la possibilità di far valere i loro interessi in caso di rigetto della loro domanda.

↓ 11/98 art. 1.8 (adattato)
⇒ nuovo

⇒ L'autorità competente per l'autorizzazione informa tutte le autorità di cui al paragrafo 1 della sua decisione, inviando loro, se del caso, una copia dell'autorizzazione. ⇐

~~6.7.~~ Se la procedura per la formazione dell'accordo di cui al paragrafo 1 non ha esito positivo, si può adire la Commissione entro ~~cinque~~ ⇒ un ⇐ mese; a decorrere dalla data di ~~presentazione della domanda da parte del vettore~~ ⇒ comunicazione di una decisione negativa da parte di uno o più Stati membri consultati conformemente al paragrafo 1 ⇐.

~~7.8.~~ La Commissione, previa consultazione degli Stati membri interessati, adotta, entro ~~dieci settimane~~ ⇒ quattro mesi dal ricevimento della comunicazione dall'autorità competente per l'autorizzazione ⇐, una decisione che entra in vigore ~~entro~~ ☒ dopo ☒ trenta giorni a decorrere dalla notifica agli Stati membri interessati.

~~8.9.~~ La decisione della Commissione continua ad applicarsi sino al raggiungimento di un accordo tra gli Stati membri interessati.

↓ 684/92 (adattato)
→₁ 11/98 Art. 1.9

Articolo ~~9~~₈ *~~Rilascio e rinnovo~~ ☒ e modifica ☒ dell'autorizzazione*

~~1. Al termine della procedura di cui all'articolo 7, l'autorità competente per l'autorizzazione rilascia l'autorizzazione o respinge in modo formale la domanda di autorizzazione.~~

~~2. Il rigetto di una domanda deve essere motivato. Gli Stati membri garantiscono ai vettori la possibilità di far valere i loro interessi in caso di rigetto della loro domanda.~~

~~3~~ L'articolo ~~78~~ si applica *mutatis mutandis* alle domande di rinnovo di un'autorizzazione o di modifica delle condizioni dei servizi soggetti ad autorizzazione.

In caso di una modifica poco ~~importante~~ rilevante delle condizioni di esercizio, segnatamente di un adattamento →₁ delle frequenze ←, delle tariffe e degli orari, è sufficiente che l'autorità competente per l'autorizzazione ~~ne~~ informi della modifica gli altri Stati membri interessati.

Gli Stati membri interessati possono ~~inoltre~~ convenire che spetti esclusivamente all'autorità competente per l'autorizzazione decidere in merito alle modifiche da apportare alle condizioni di esercizio di un servizio.

Articolo ~~109~~ *Decadenza di un'autorizzazione*

1. Fatto salvo il disposto del regolamento (CE) n. XX/aaa in materia di obblighi di servizio pubblico per i servizi di trasporto ferroviari e su strada di passeggeri ~~l'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69¹⁷~~, l'autorizzazione per un servizio regolare decade al termine del periodo di validità o tre mesi dopo che l'autorità competente per l'autorizzazione ha ricevuto comunicazione, da parte del titolare della stessa, dell'intenzione di quest'ultimo di porre fine all'esercizio del servizio. Tale comunicazione ~~dev'essere~~ è opportunamente motivata.

2. Qualora venga completamente meno la domanda di un servizio di trasporto, il termine per la comunicazione di cui al paragrafo 1 è ~~ridotto a~~ di un mese.

3. L'autorità competente per l'autorizzazione informa le autorità competenti degli altri Stati membri interessati della decadenza dell'autorizzazione.

~~54~~. Il titolare dell'autorizzazione deve informare gli utenti, con una pubblicità adeguata e un mese di anticipo, della cessazione del servizio.

Articolo ~~1011~~ *Obblighi dei vettori*

1. Salvo in caso di forza maggiore, l'impresa che gestisce un servizio regolare è tenuta ad adottare, sino alla scadenza dell'autorizzazione, tutte le misure necessarie per garantire un servizio di trasporto che risponda alle norme di continuità, regolarità e capacità, nonché alle altre condizioni fissate dall'autorità competente in conformità dell'articolo ~~56~~, paragrafo 3.

2. L'impresa di trasporto è tenuta a pubblicare l'itinerario su cui si effettua il servizio, le fermate, gli orari, le tariffe e le altre condizioni di esercizio, ~~nella misura in cui non siano stabilite per legge~~, in modo da garantire un facile accesso di tutti gli utenti a tali informazioni.

¹⁷ ~~Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU n. L 156 del 28.6.1969, pag. 1). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1893/91 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1).~~

3. Fatto salvo il regolamento (CE) n. XX/aaaa [in materia di obblighi di servizio pubblico per i servizi di trasporti ferroviari e su strada di passeggeri] ~~(CEE) n. 1191/69~~, gli Stati membri interessati hanno la facoltà di apportare, di comune accordo e d'intesa con il titolare dell'autorizzazione, modifiche alle condizioni di esercizio di un servizio regolare.

~~SEZIONE III~~ CAPO IV

↓ 11/98 art. 1.11

Servizi occasionali e altri servizi non soggetti ad autorizzazione

↓ 11/98 art. 1.12 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~12~~

Foglio di viaggio Documenti di controllo

1. Per i servizi occasionali ~~di cui all'articolo 4, paragrafo 1~~ è necessario un foglio di viaggio ad eccezione dei servizi di cui all'articolo 5, paragrafo 3, secondo comma .

2. I vettori che effettuano servizi occasionali devono compilare il foglio di viaggio prima di ciascun viaggio.

3. Nel foglio di viaggio devono figurare almeno le seguenti informazioni:

- a) il tipo di servizio;
- b) l'itinerario principale;
- c) il vettore o i vettori interessati.

⇒ 4. La Commissione stabilisce la forma in cui deve essere redatto il foglio di viaggio ed il modo in cui lo stesso deve essere usato. Poiché mirano a modificare gli elementi non essenziali del presente regolamento completandolo, tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 26, paragrafo 2. ⇐

~~45.~~ I libretti di fogli di viaggio sono rilasciati dalle autorità competenti dello Stato membro in cui è stabilito il vettore o da organismi da esse designati.

⇒ 6. La Commissione stabilisce la forma in cui devono essere redatti i libretti di foglio di viaggio. Poiché mirano a modificare gli elementi non essenziali del presente regolamento completandolo, tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 26, paragrafo 2. ⇐

~~5. La Commissione stabilisce il modello del foglio di viaggio e le modalità della sua utilizzazione secondo la procedura di cui all'articolo 16 bis.~~

⇒ 7. Nel caso dei servizi regolari specializzati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, terzo comma, il contratto, o una copia autenticata del contratto, funge da documento di controllo. ⇐

↓ 684/92 (adattato)

Articolo ~~13~~¹²
Escursioni locali

Nell'ambito di un servizio occasionale internazionale, un vettore può effettuare servizi occasionali (escursioni locali) in uno Stato membro diverso da quello in cui esso è stabilito.

Questi servizi sono destinati a viaggiatori non residenti trasportati precedentemente dallo stesso vettore mediante uno dei servizi internazionali di cui al ~~primo comma~~ paragrafo 1 e devono essere effettuati con lo stesso veicolo o un veicolo dello stesso vettore o gruppo di vettori.

~~SEZIONE IV~~

~~TRASPORTI PER CONTO PROPRIO~~

~~Articolo 13~~

~~1. Non sono soggetti ad alcun regime di autorizzazione, bensì ad un regime di attestazione, i trasporti su strada effettuati per conto proprio definiti all'articolo 2, punto 4.~~

↓ 684/92
→₁ 11/98 art. 1.14

~~3. Le attestazioni di cui al paragrafo 1 sono rilasciate dall'autorità competente dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato e sono valide per l'intero percorso, compreso il transito.~~

~~Esse sono conformi ad un modello stabilito dalla Commissione, →₁ secondo la procedura prevista all'articolo 16 bis ← .~~

CAPO V

⊗ Cabotaggio ⊗

Articolo 14 ⊗ Principio ⊗

1. Qualsiasi vettore che svolga l'attività di trasporto di viaggiatori su strada per conto terzi, titolare ~~della~~ ⊗ di una ⊗ licenza comunitaria ~~prevista all'articolo 3 bis del regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (1),~~ è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente ~~regolamento~~ regolamento ~~capo~~ e senza discriminazione a cagione della nazionalità o del suo luogo di stabilimento, ad effettuare ~~un titolo temporaneo, trasporti nazionali di viaggiatori su strada, per conto terzi~~ ⊗ i trasporti di cabotaggio di cui all'articolo 15 ⊗ ~~in un altro Stato membro, in appresso denominato «Stato membro ospitante», senza disporvi di una sede o di altro stabilimento.~~

~~Tali trasporti nazionali sono in appresso denominati «trasporti di cabotaggio».~~

Articolo 5

2. ~~La licenza comunitaria, o u~~Una sua copia ⊗ autenticata ⊗ ⊗ della licenza comunitaria ⊗, deve trovarsi a bordo del veicolo e essere esibita a richiesta degli agenti preposti al controllo.

Articolo 15 ⊗ Trasporti di cabotaggio autorizzati ⊗

I trasporti di cabotaggio sono ammessi per i seguenti servizi:

~~(1)a)~~ i servizi regolari specializzati, purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzazione e il vettore;

~~(2)b)~~ i servizi occasionali;

~~(3)c)~~ i servizi regolari, ~~a condizione che siano~~ eseguiti da un vettore non residente nello Stato membro ospitante durante un servizio regolare internazionale a norma del presente regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio ⊗ ad eccezione dei servizi di trasporto che soddisfano le esigenze di un centro o di un agglomerato urbano e quelle del trasporto fra detto centro o agglomerato e le periferie. ⊗. I trasporti ⊗ di cabotaggio non ~~può essere~~ ⊗ possono essere ⊗ eseguiti ⊗ indipendentemente da questo servizio internazionale. ~~Ai servizi urbani e suburbani non si applica il presente punto.~~

~~Per «servizi urbani e suburbani» si intendono i servizi di trasporto che soddisfano le esigenze di un centro o di un agglomerato urbano e quelle del trasporto fra detto centro o agglomerato e le periferie.~~

Articolo ~~16~~

☒ Norme applicabili ai trasporti di cabotaggio ☒

1. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio di cui all'articolo ~~3~~15 è soggetta, fatta salva l'applicazione della normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in vigore nello Stato membro ospitante, per quanto riguarda i seguenti settori:

- a) ~~prezzi e~~ condizioni che disciplinano il contratto di trasporto;
- b) pesi e dimensioni dei veicoli stradali; ~~se del caso, pesi e dimensioni possono eccedere quelli vigenti nello Stato membro di stabilimento del vettore, ma non possono in nessun caso eccedere i valori tecnici iscritti nel certificato di conformità;~~
- c) disposizioni relative al trasporto di talune categorie di viaggiatori e precisamente scolari, bambini e persone con ridotte capacità motorie;
- d) ⇒ orario di lavoro, ⇐ ~~durata della~~ ☒ tempo di ☒ guida e ~~dei~~ ☒ periodi di ☒ riposo;
- e) IVA (imposta sul valore aggiunto) sui servizi di trasporto. ~~In questo settore, l'articolo 21, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari - Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme¹⁸, si applica alle prestazioni di cui all'articolo 1 del presente regolamento.~~

~~se del caso, I pesi e le dimensioni~~ ☒ di cui alla lettera b) del primo comma ☒ possono eccedere quelli vigenti nello Stato membro di stabilimento del vettore, ma non possono in nessun caso eccedere ⇒ il limiti imposti dallo Stato membro ospitante per il traffico nazionale oppure ⇐ i valori tecnici ~~iscritti nel certificato di conformità~~ ☒ le caratteristiche citate nelle prove di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/53 ☒;

2. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio per i servizi di cui all'articolo ~~3, punto 3~~ 15, lettera c) è soggetta, fatta salva l'applicazione della normativa comunitaria, alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante relative ai requisiti per le autorizzazioni, alle procedure per le gare d'appalto, ai collegamenti da effettuare, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza e agli itinerari.

3. Le norme tecniche di costruzione e di equipaggiamento che i veicoli utilizzati per effettuare trasporti di cabotaggio devono osservare sono quelle imposte ai veicoli ammessi alla circolazione nei trasporti internazionali.

¹⁸ ~~Direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari - Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme (GU n. L 145 del 13.6.1977, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/111/CEE (GU n. L 384 del 30. 12. 1992, pag. 47).~~

4. Le ~~le~~ leggi, i regolamenti e le ~~le~~ disposizioni ~~le~~ amministrative ~~le~~ nazionali di cui ai paragrafi 1 e 2 devono essere applicate dagli Stati membri ai vettori non residenti alle medesime condizioni imposte ai propri cittadini, al fine di evitare ~~in modo efficace~~ qualsiasi discriminazione ~~manifesta o dissimulata~~ basata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento.

~~5. Qualora si constati che è necessario modificare l'elenco dei settori delle disposizioni dello Stato membro ospitante di cui al paragrafo 1, alla luce dell'esperienza, il Consiglio delibera a maggioranza qualificata, su proposta della Commissione.~~

Articolo 176

~~le~~ Documenti di controllo per i trasporti di cabotaggio ~~le~~

1. I trasporti di cabotaggio in forma di servizi occasionali sono effettuati in base a un ~~documento di controllo~~, foglio di viaggio, ~~le~~ di cui all'articolo 12 ~~le~~ che deve trovarsi a bordo del veicolo e essere esibito su richiesta degli agenti preposti al controllo.

~~2. Il foglio di viaggio, il cui modello è stabilito dalla Commissione secondo la procedura prevista all'articolo 8, deve contenere~~ Le seguenti informazioni ~~le~~ sono riportate nel foglio di viaggio ~~le~~ :

- a) i luoghi di partenza e di destinazione del servizio;
- b) le date di partenza e di fine servizio.

3. I fogli di viaggio ~~le~~ di cui all'articolo 12 ~~le~~ sono rilasciati in libretti certificati dall'autorità o dall'ente competente dello Stato di stabilimento. ~~Il modello del libretto dei fogli di viaggio è stabilito dalla Commissione, secondo la procedura prevista all'articolo 8.~~

4. Per i servizi regolari specializzati, il contratto concluso fra il vettore e l'organizzatore del trasporto, o una copia ~~le~~ autenticata ~~le~~ ~~certificata conforme~~ dello stesso, sostituisce il documento di controllo.

Tuttavia, ~~il~~ ~~le~~ un ~~le~~ foglio di viaggio è compilato in forma di riepilogo mensile.

5. I fogli di viaggio utilizzati sono rispediti all'autorità o all'ente competente dello Stato membro di stabilimento secondo modalità stabilite dall'autorità o dall'ente suddetti.

Articolo 7

~~1. Alla fine di ciascun trimestre ed entro tre mesi, fatto salvo il potere della Commissione di ridurre tale termine ad un mese nella fattispecie di cui all'articolo 9, l'autorità o l'ente competente di ciascuno Stato membro comunica alla Commissione i dati relativi alle operazioni di cabotaggio in forma di servizi regolari specializzati e occasionali, effettuati durante il trimestre in questione dai vettori residenti.~~

~~Tale comunicazione è effettuata mediante una tabella conforme al modello stabilito dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 8.~~

~~2. Le autorità competenti dello Stato membro ospitante trasmettono alla Commissione, una volta l'anno, un prospetto statistico relativo al numero di autorizzazioni dei trasporti di cabotaggio eseguiti in forma di servizi regolari di cui all'articolo 3, punto 3.~~

~~3. La Commissione trasmette con la massima tempestività agli Stati membri prospetti riassuntivi elaborati in base ai dati comunicatili ai sensi del paragrafo 1.~~

Articolo 9

~~1. In caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o aggravata da tale attività, qualsiasi Stato membro può ricorrere alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di salvaguardia, comunicandole le informazioni necessarie e le misure che intende adottare nei confronti dei vettori residenti.~~

~~2. Ai fini del paragrafo 1 si intende per:~~

~~—«grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata zona geografica», la comparsa, su tale mercato, di problemi ad esso specifici, tali da provocare un'eccedenza importante e suscettibile di protrarsi nel tempo, dell'offerta rispetto alla domanda, che implichi una minaccia per l'equilibrio finanziario e la sopravvivenza di un gran numero di imprese di trasporto di viaggiatori su strada;~~

~~—«zona geografica», una zona comprendente tutto il territorio di uno Stato membro o parte di esso, o estesa a parte o all'insieme del territorio di altri Stati membri.~~

~~3. La Commissione esamina la situazione e, previa consultazione del comitato consultivo di cui all'articolo 10, decide, entro un mese a decorrere dal ricevimento della richiesta dello Stato membro, se occorra o meno prendere misure di salvaguardia e, in caso affermativo, le adotta.~~

~~Le misure prese a norma del presente articolo rimangono in vigore per un massimo di sei mesi, rinnovabili una sola volta entro gli stessi termini di validità.~~

~~La Commissione notifica immediatamente agli Stati membri e al Consiglio le decisioni adottate in applicazione del presente paragrafo.~~

~~4. Qualora la Commissione decida di adottare misure di salvaguardia concernenti uno o più Stati membri, le autorità competenti dei medesimi sono tenute a prendere provvedimenti di portata equivalente nei confronti dei vettori residenti e ne informano la Commissione.~~

~~Queste ultime misure sono applicate al più tardi a decorrere dalla data di applicazione delle misure di salvaguardia decise dalla Commissione.~~

~~5. Ciascuno Stato membro può deferire al Consiglio la decisione della Commissione di cui al paragrafo 3, entro trenta giorni dalla notifica.~~

~~Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa entro trenta giorni dalla richiesta dello Stato membro o, qualora si tratti di più Stati membri, entro trenta giorni a decorrere dalla data in cui è stata presentata la prima richiesta.~~

~~Alla decisione nel Consiglio si applicano i termini di validità previsti dal paragrafo 3, secondo comma.~~

~~Le autorità competenti degli Stati membri interessati sono tenute ad adottare misure di portata equivalente nei confronti dei vettori residenti e ne informano la Commissione.~~

~~Se, nel termine previsto al secondo comma, il Consiglio non adotta alcuna decisione, la decisione della Commissione diviene definitiva.~~

~~6. Se la Commissione ritiene che le misure di cui al paragrafo 3 debbano essere prorogate, essa presenta una proposta al Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata.~~

↓ 684/92 (adattato)

SEZIONE V CAPO VI

Controlli e sanzioni

Articolo ~~184~~

Documenti di trasporto

1. ~~I viaggiatori che utilizzano~~ I vettori che effettuano un servizio regolare, ad esclusione dei servizi regolari specializzati, ~~devono essere muniti, per tutta la durata del viaggio, di~~ emettono un documento individuale o collettivo di trasporto sul quale debbono figurare:

- a) i punti di partenza e di destinazione nonché, se del caso, il ritorno;
- b) la durata di validità del documento;

↓ 11/98 art. 1.15

- c) il prezzo del trasporto.

↓ 684/92 (adattato)

2. Il documento di trasporto di cui al paragrafo 1 deve essere esibito ad ogni richiesta degli agenti preposti al controllo.

Articolo ~~19~~¹⁵
Controlli durante il trasporto e nelle imprese

1. L'autorizzazione, o il documento di controllo, deve trovarsi a bordo del veicolo ed essere esibita/o ad ogni richiesta degli agenti preposti al controllo.

~~Nel caso dei servizi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, il contratto, o una copia autenticata del contratto, funge da documento di controllo.~~

2. I vettori che effettuano trasporti internazionali di viaggiatori con autobus sono soggetti a controlli volti a garantire che i servizi siano effettuati correttamente, in particolare per quanto riguarda i tempi di guida e i periodi di riposo. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento gli agenti addetti al controllo sono abilitati a:

- a) controllare i libri e ogni altro documento pertinente alla gestione dell'impresa;
- b) fare copie o prelevare estratti dei libri e dei documenti nei locali dell'impresa;
- c) accedere a tutti i locali, i terreni e i veicoli dell'impresa;
- d) farsi produrre qualsiasi dato informativo contenuto nei libri, nei documenti e nelle banche dati.

↓ 12/98 (adattato) ⇒ nuovo

Articolo ~~20~~¹¹
☒ Mutua assistenza ☒

1 Gli Stati membri si prestano assistenza per l'applicazione del presente regolamento ⇒ e si scambiano informazioni attraverso i punti di contatto nazionali istituiti a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. xx/xxxx [*che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada*]. ⇐

↓ 684/92 art. 16, paragrafo 5

~~A richiesta, gli Stati membri si comunicano tutte le informazioni utili disponibili concernenti:~~

~~le infrazioni al presente regolamento e a qualsiasi altra norma comunitaria applicabile ai servizi internazionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus, commesse sul loro territorio da un vettore di un altro Stato membro, nonché le sanzioni comminate;~~

~~le sanzioni comminate ai propri vettori per le infrazioni commesse sul territorio di un altro Stato membro.~~

Articolo 21

~~Sanzioni e mutua assistenza~~

Ritiro delle licenze comunitarie e delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore ritirano la licenza comunitaria prevista all'articolo ~~2 bis~~ nel caso in cui il titolare:

- a) non osservi più le condizioni previste all'articolo 3, paragrafo 1;
- b) ~~ha~~ fornito informazioni inesatte relative ai dati necessari al fine del rilascio della licenza comunitaria.

2. L'autorità competente per l'autorizzazione ritira quest'ultima se il titolare non soddisfa più le condizioni che ne hanno determinato il rilascio in base al presente regolamento e in particolare in seguito a richiesta in tal senso avanzata dallo Stato membro in cui è stabilito il vettore. Essa ne informa immediatamente le autorità competenti dello Stato membro interessato.

Articolo 22

Applicazione di sanzioni contro le infrazioni da parte dello Stato membro di stabilimento

~~1.3. In caso di un'infrazione grave o di infrazioni minori e ripetute alle normative comunitarie in materia di trasporti e di sicurezza della circolazione su strada commesse o accertate in qualsiasi Stato membro, in particolare per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli, ai tempi di guida, ai periodi di riposo dei conducenti e all'esecuzione senza autorizzazione dei servizi paralleli o temporanei di cui all'articolo 2, punto 1.3 5, paragrafo 1), quarto comma.~~ Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore che ha commesso l'infrazione emettono una diffida e possono, ~~procedere~~ in particolare, imporre le seguenti sanzioni amministrative: ~~al ritiro della licenza comunitaria ovvero~~

- a) ~~al~~ ritiro temporaneo ~~e/o parziale delle~~ copie autenticate della licenza comunitaria;
- b) ritiro temporaneo o permanente della licenza comunitaria.

Tali sanzioni sono determinate in funzione della gravità dell'infrazione commessa dal titolare della licenza comunitaria e del numero totale delle copie autenticate della licenza di cui dispone relativamente ~~al suo traffico~~ ai suoi servizi di trasporto internazionale.

~~2.4.~~ Le autorità competenti degli Stati membri fanno divieto ai vettori di effettuare sul loro territorio trasporti internazionali di viaggiatori a norma del presente regolamento qualora siano incorsi ripetutamente in gravi infrazioni nei confronti della normativa comunitaria in materia di ~~sicurezza della circolazione~~ trasporti su strada, in particolare per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli, nonché i tempi di guida e i

periodi di riposo dei conducenti. Esse ne informano immediatamente le autorità competenti dello Stato membro interessato.

↓ nuovo

3. Nel caso di cui all'articolo 23, paragrafo 1, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento valutano l'opportunità di applicare una sanzione nei confronti del vettore in questione. Esse comunicano alle autorità competenti dello Stato membro in cui le infrazioni sono state accertate, nel più breve tempo possibile e al più tardi entro tre mesi dalla notizia delle infrazioni, quale delle sanzioni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sia stata imposta. I casi in cui non sia stato possibile imporre tali sanzioni sono motivati.

4. Le autorità tengono conto della sanzione eventualmente applicata nello Stato membro in cui sono stati accertate le infrazioni e provvedono affinché le sanzioni adottate nei confronti del vettore siano complessivamente proporzionate all'infrazione o alle infrazioni che hanno dato luogo alle sanzioni.

La sanzione applicata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, previa consultazione con le autorità competenti dello Stato membro ospitante nel caso di cui all'articolo 23, paragrafo 1, può comprendere il ritiro dell'autorizzazione all'esercizio della professione di vettore su strada.

5. Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore possono inoltre, in applicazione del diritto interno, promuovere un'azione legale nei confronti del vettore in questione dinanzi ad un organo nazionale competente. Esse informano le autorità competenti dello Stato membro ospitante delle decisioni adottate a tal fine .

6. Gli Stati membri provvedono affinché i vettori abbiano il diritto di ricorrere davanti a un organo giurisdizionale contro qualsiasi sanzione amministrativa ad essi inflitta a norma del presente articolo.

↓ 11/98 art. 1.16

~~5. A richiesta, gli Stati membri si comunicano tutte le informazioni utili disponibili concernenti:~~

~~le infrazioni al presente regolamento e a qualsiasi altra norma comunitaria applicabile ai servizi internazionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus, commesse sul loro territorio da un vettore di un altro Stato membro, nonché le sanzioni comminate;~~

~~le sanzioni comminate ai propri vettori per le infrazioni commesse sul territorio di un altro Stato membro.~~

Articolo 23

Applicazioni di sanzioni contro le infrazioni da parte dello Stato membro ospitante

1. Quando le autorità competenti di uno Stato membro vengono a conoscenza di un'infrazione grave o di infrazioni lievi e ripetute del presente regolamento o delle normative comunitarie in materia di trasporti su strada imputabili a un vettore non residente, lo Stato membro sul territorio del quale è stata accertata l'infrazione comunica alle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, quanto prima, e comunque entro un mese dal momento in cui è venuto a conoscenza dell'infrazione, le seguenti informazioni:

- a) una descrizione dell'infrazione e la data e l'ora in cui è stata commessa;
- b) la categoria, il tipo e la gravità dell'infrazione;
- c) le sanzioni irrogate e le sanzioni eseguite.

Le autorità competenti dello Stato membro ospitante possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento di imporre sanzioni amministrative a norma dell'articolo 22.

2. ~~Fatte salve eventuali procedimenti~~ le azioni penali, lo Stato membro ospitante può applicare sanzioni ~~contro il~~ nei confronti del vettore non residente che nel corso di un trasporto di cabotaggio abbia commesso, sul suo territorio, infrazioni al presente regolamento o alle normative comunitarie e nazionali in materia di trasporti ~~in occasione di cabotaggio~~. Tali sanzioni sono applicate su base non discriminatoria e ~~a norma del paragrafo 3.3. Le sanzioni di cui al paragrafo 2~~ possono consistere, segnatamente, in un avvertimento una diffida ☒ e/ ☒o, in caso di ☒ un' ☒infrazione grave o di infrazioni minori lievi e ripetute, in un divieto temporaneo di effettuare trasporti di cabotaggio sul territorio dello Stato membro ospitante in cui è stata commessa l'infrazione.

⇒ 3. Gli Stati membri provvedono affinché i vettori possano abbiano diritto di ricorrere davanti a un organo giudiziario contro qualsiasi sanzione amministrativa ad essi inflitta a norma del presente articolo. ⇐

~~Qualora siano presentate una licenza comunitaria, un'autorizzazione o una copia certificata conforme falsificate, il documento falsificato è immediatamente ritirato e, se del caso, trasmesso con la massima tempestività all'autorità competente dello Stato membro di stabilimento del vettore.~~

~~4. Le autorità competenti dello Stato membro ospitante notificano alle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento le infrazioni accertate e le sanzioni eventualmente applicate nei confronti del vettore e, in caso di infrazioni gravi o di infrazioni minori ripetute, possono corredare la suddetta notifica di una richiesta di sanzioni.~~

~~In caso di infrazioni gravi o di infrazioni minori ripetute, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento valutano l'opportunità di applicare una sanzione appropriata nei confronti del vettore in questione; esse devono tenere conto della sanzione eventualmente applicata nello Stato membro ospitante ed accertarsi che le sanzioni applicate al vettore siano complessivamente proporzionali all'infrazione o alle infrazioni che vi hanno dato luogo.~~

~~La sanzione applicata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, previa consultazione con le autorità competenti dello Stato membro ospitante, può giungere sino alla revoca dell'autorizzazione all'esercizio della professione di vettore di viaggiatori su strada.~~

~~Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento possono inoltre, in applicazione del diritto interno, tradurre il vettore in questione dinanzi ad un organo nazionale competente.~~

~~Esse informano le autorità competenti dello Stato membro ospitante delle decisioni adottate a norma del presente paragrafo.~~

~~Articolo 12~~

~~Gli Stati membri garantiscono che i vettori possano ricorrere davanti a un organo giudiziario contro qualsiasi sanzione amministrativa loro applicata.~~

↓ nuovo

Articolo 24

Iscrizione al registro nazionale

Gli Stati membri provvedono affinché le infrazioni gravi o le infrazioni minori ripetute delle normative comunitarie in materia di trasporti su strada commesse da vettori stabiliti nel loro territorio che hanno dato luogo a una sanzione, così come le sanzioni adottate, siano registrate nel registro nazionale delle imprese di trasporto stradale istituito in applicazione del regolamento (CE) n. xx/xxxx [*che stabilisce norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada*]. Le annotazioni del registro che riguardano il ritiro temporaneo o permanente di una licenza comunitaria sono conservate nella base dati per almeno due anni.

↓ 11/98 art. 1.17 (adattato)

~~Articolo 16 bis~~

~~Qualora si faccia riferimento alla procedura di cui al presente articolo, la Commissione è assistita dal comitato consultivo istituito dal regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio, che~~

~~stabilisce le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro¹⁹, e presieduto dal rappresentante della Commissione.~~

~~Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.~~

~~Il parere è iscritto a verbale; inoltre ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figuri a verbale.~~

~~La Commissione tiene in massima considerazione il parere formulato dal comitato. Essa lo informa nel modo in cui ha tenuto conto del suo parere.~~

↓ 12/98 (adattato)

~~Articolo 13~~

~~1. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio, anteriormente al 30 giugno 1998, sui risultati dell'applicazione del regolamento (CEE) n. 2454/92 e sul funzionamento dei «servizi regolari» negli Stati membri.~~

~~2. Entro il 31 dicembre 1999, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del presente regolamento e in particolare all'incidenza dei trasporti di cabotaggio sul mercato dei trasporti nazionali.~~

~~Articolo 15~~

~~Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.~~

~~Esso si applica a decorrere dall'11 giugno 1999.~~

¹⁹ ~~GU n. L 4 del 8.1.1998, pag. 10.~~

~~SEZIONE VI~~ CAPO VII

~~Disposizioni transitorie e finali~~ ☒ **Applicazione** ☒

~~Articolo 17~~

~~Disposizione transitoria~~

~~Le autorizzazioni dei servizi esistenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento rimangono valide sino alla loro scadenza, qualora i servizi in questione continuino ad essere soggetti ad autorizzazione.~~

Articolo ~~18~~ 25

Accordi tra Stati membri

1. Gli Stati membri possono concludere accordi bilaterali o multilaterali al fine di liberalizzare maggiormente i servizi contemplati dal presente regolamento, soprattutto per quanto riguarda il regime delle autorizzazioni e la semplificazione dei documenti di controllo o la dispensa dal produrli.
2. Gli Stati membri informano la Commissione di tutti gli accordi conclusi ai sensi del paragrafo 1.

Articolo 26

Comitato

1. La Commissione è assistita dal Comitato istituito dall'articolo 18 del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio²⁰.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4 e paragrafo 5, lettera b), e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

I termini di cui all'articolo 5bis, paragrafo 3, lettera c), paragrafo 4, lettera b) e paragrafo 4, lettera e) della decisione 1999/468/CE sono fissati a un mese.

²⁰ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

↓ 12/98

~~Articolo 14~~

~~Gli Stati membri mettono in vigore in tempo utile le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie all'esecuzione del presente regolamento. Essi le comunicano alla Commissione.~~

↓ 684/92 (adattato)

Articolo ~~27~~¹⁹

~~Esecuzione~~ ☒ ~~Sanzioni~~ ☒

~~Gli Stati membri adottano, anteriormente al 1° giugno 1992, previa consultazione della Commissione, le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento e le notificano alla Commissione.~~

↓ 11/98 art. 1.18 (adattato)

Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme del presente regolamento e adottano ogni provvedimento necessario per assicurare l'applicazione delle sanzioni stesse. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro il [dodici mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] ... e provvedono poi a dare immediata notificazione delle eventuali modificazioni successive.

Essi provvedono affinché tali provvedimenti siano applicati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del vettore o sul luogo in cui questi è stabilito.

↓ nuovo

Articolo 28

Comunicazione delle informazioni

1. Entro il 31 gennaio di ogni anno gli Stati membri comunicano alla Commissione il numero di autorizzazioni per servizi regolari rilasciate nel corso dell'anno precedente e il numero totale delle autorizzazioni per servizi regolari in corso di validità al termine del periodo di riferimento. Tali informazioni sono fornite separatamente per ognuno dei paesi di destinazione del servizio regolare. Gli Stati membri comunicano inoltre alla Commissione i dati relativi alle operazioni di cabotaggio in forma di servizi regolari specializzati e occasionali, effettuati durante il periodo di riferimento in questione dai vettori residenti.

2. Le autorità competenti dello Stato membro ospitante trasmettono alla Commissione, entro il 31 gennaio di ogni anno, un prospetto statistico relativo al numero di autorizzazioni dei trasporti di cabotaggio eseguiti in forma di servizi regolari di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

3. La Commissione stabilisce la forma in cui deve esser redatto il prospetto utilizzato per la comunicazione delle statistiche di cui al paragrafo 2 .. Poiché mirano a modificare gli elementi non essenziali del presente regolamento completandolo , tali misure devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

↓ 11/98 art. 1.3 (adattato)

~~9.4.~~ Non oltre il 31 gennaio di ogni anno, gli Stati membri comunicano alla Commissione il numero di vettori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre dell'anno precedente e il numero di copie autenticate corrispondenti al numero di veicoli in circolazione a tale data.

↓ 684/92 (adattato)

~~Articolo 20~~

~~Relazione e proposta della Commissione~~

~~1. La Commissione riferisce al Consiglio, anteriormente al 1° luglio 1995, in merito all'applicazione del presente regolamento. La Commissione presenta al Consiglio, anteriormente al 1° gennaio 1996, una proposta di regolamento relativa allo snellimento delle procedure, compresa in funzione delle conclusioni della relazione l'abolizione delle autorizzazioni.~~

~~2. Anteriormente al 1° gennaio 1997, il Consiglio delibera a maggioranza qualificata in base alla proposta della Commissione prevista al paragrafo 1.~~

~~Articolo 21~~

~~Abrogazioni~~

~~1. I regolamenti n. 117/66/CEE, (CEE) n. 516/72 e (CEE) n. 517/72 sono abrogati.~~

~~2. I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono come riferimenti fatti al presente regolamento.~~

~~Articolo 22~~

~~Entrata in vigore e applicazione~~

~~Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.~~

~~Esso è applicabile a decorrere dal 1° giugno 1992.~~



CAPO VIII

Disposizioni finali

Articolo 29 Abrogazioni

I regolamenti (CEE) n. 684/92 e (CE) n. 12/98 sono abrogati.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato II.

Articolo 30 Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Esso è applicabile a decorrere dal [data di applicazione].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
[...]

Per il Consiglio
Il Presidente
[...]

↓ 11/98 art. 1, punto 19 (adattato)
→₁ 1791/2006 allegato
punto 6(B)(3)
→₂ Atto di adesione del 2003
⇒ nuovo

ALLEGATO I

COMUNITÀ EUROPEA

(a)

~~(Cartoncino di colore blu — DIN A4)~~ Colore blu chiaro, formato DIN A4 carta sintetica, 150g/m² o più

(Prima pagina della licenza)

(Testo redatto nella lingua, nelle lingue o in una delle lingue ufficiali
dello Stato membro che rilascia la licenza)

**Sigla dello Stato membro (1)
che rilascia la licenza**

**Denominazione dell'autorità o
dell'organismo competente**

LICENZA N. ...

⇒ COPIA AUTENTICATA N. ⇐

**per il trasporto internazionale di viaggiatori su strada per conto terzi
effettuato con autobus**

Il titolare della licenza (2)

.....

.....

è autorizzato ad effettuare trasporti internazionali di viaggiatori su strada per conto terzi, sul territorio dell'Unione europea, alle condizioni stabilite dal ~~regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, modificato dal regolamento (CE) n. 11/98~~ regolamento (CE) n. .../... del Parlamento europeo e del Consiglio e secondo le disposizioni generali della presente licenza.

Osservazioni particolari:

.....

.....

La presente licenza è valida dal al

Rilasciata a, il

..... (3)

- (1) Sigla distintiva dello Stato membro: (B) Belgio, →₁ (BG) Bulgaria, ← →₂ (CZ) Repubblica ceca, ← (DK) Danimarca, (D) Germania, →₂ (EST) Estonia, ← (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spagna, (F) Francia, (I) Italia, →₂ (CY) Cipro, (LV) Lettonia, (LT) Lituania, ← (L) Lussemburgo, →₂ (H) Ungheria, (MT) Malta, ← (NL) Paesi Bassi, (A) Austria, →₂ (PL) Polonia, ← (P) Portogallo, →₁ (RO) Romania, ← →₂ (SLO) Slovenia, (SK) Slovacchia, ← (FIN) Finlandia, (S) Svezia, (UK) Regno Unito.
- (2) Nome o ragione sociale e indirizzo completo del vettore.
- (3) Firma e timbro dell'autorità o dell'organismo competente che rilascia la licenza.

Disposizioni generali

1. La presente licenza è rilasciata in base al regolamento ~~(CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus, come modificato dal regolamento (CE) n. 11/98~~ (CE) n. [.../...] del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa norme comuni per l'accesso al mercato dei servizi di trasporto effettuati con autobus.
 2. La presente licenza è rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore per conto terzi che:
 - a) è autorizzato nello Stato membro di stabilimento ad effettuare trasporti a mezzo autobus, in forma di servizi regolari, ivi compresi i servizi regolari specializzati o i servizi occasionali;
 - b) ~~per il quale ricorrono~~ soddisfa le condizioni stabilite secondo la normativa comunitaria riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali;
 - c) ~~per il quale ricorrono~~ soddisfa i requisiti ~~legali in materia di sicurezza stradale per quanto concerne le~~ prescritti dalle norme applicabili ai conducenti e ai veicoli.
 3. La presente licenza autorizza, su tutte le relazioni di traffico, relativamente ai tragitti effettuati nel territorio della Comunità, ad effettuare trasporti internazionali di viaggiatori su strada a mezzo autobus per conto terzi:
 - a) il cui punto di partenza e il cui punto di destinazione si trovano in due Stati membri differenti, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
 - b) in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un paese terzo e viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
 - c) tra paesi terzi con transito nel territorio di uno o più Stati membri,nonché gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti, alle condizioni stabilite dal regolamento ~~(CEE) n. 684/92~~ (CE) n. [.../...] [il presente regolamento]¹ .
- Nel caso di un trasporto in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un paese terzo e viceversa, si applica il regolamento ~~(CEE) n. 684/92~~ (CE) n. [.../...][il presente regolamento] per ⇒ il tragitto effettuato sul territorio di qualsiasi Stato membro attraversato in transito. ⇐ ~~In questo caso, pertanto, è opportuno che il regolamento non si applichi~~ al tragitto effettuato sul territorio dello Stato membro di raccolta o di ~~scarico~~ sbarco fintanto che non siano stati conclusi i necessari accordi tra la Comunità e il paese terzo.
4. La presente licenza è personale e non è cedibile a terzi.
 5. La presente licenza può essere ritirata dall'autorità competente dello Stato membro che l'ha rilasciata qualora il vettore:
 - a) non soddisfi più le condizioni previste all'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento ~~(CEE) n. 684/92,~~ (CE) n. [.../...][il presente regolamento];
 - b) abbia fornito informazioni inesatte in ordine ai dati necessari al fine del rilascio o del rinnovo della licenza;²
 - c) abbia commesso una infrazione grave o infrazioni ~~minori~~ lievi e ripetute alle normative ⇨ comunitarie ⇐ in materia di trasporti ~~e di sicurezza della circolazione~~ ⇨ su strada in un qualsiasi Stato membro ⇐, in particolare per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli, ai tempi di guida, ai periodi di riposo dei conducenti e all'esecuzione senza autorizzazione dei servizi paralleli o temporanei di cui all'articolo 2, punto 1, 2, 5, paragrafo 1), quarto comma, del

regolamento ~~(CEE) n. 684/92~~ (CE) n. [.../...][il presente regolamento] . Le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento del vettore che ha commesso l'infrazione possono procedere in particolare al ritiro della licenza comunitaria ovvero al ritiro temporaneo ~~o parziale~~ o permanente di alcune o di tutte ~~delle copie conformi~~ autenticate della licenza comunitaria.

Tali sanzioni sono determinate in funzione della gravità dell'infrazione commessa dal titolare della licenza comunitaria e del numero totale delle copie autenticate di cui dispone relativamente al suo ~~traffice~~ servizi di trasporto internazionale*i*.

6. L'originale della licenza deve essere conservato dal vettore. Una copia autenticata deve trovarsi a bordo del veicolo che effettua un trasporto internazionale.
7. La licenza deve essere esibita ad ogni richiesta degli agenti preposti al controllo.
8. Il titolare è tenuto a rispettare, sul territorio di ogni Stato membro, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore di tale Stato, in particolare in materie di trasporto e circolazione.
9. Per "servizi regolari" si intendono i servizi che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un itinerario determinati e che possono prendere a bordo e deporre i viaggiatori alle fermate preventivamente stabilite e che sono accessibili a tutti, salvo, se del caso, l'obbligo di prenotare.

La regolarità del servizio non è compromessa da un adeguamento delle condizioni di esercizio del servizio stesso.

I servizi regolari sono soggetti ad autorizzazione.

Per "servizi regolari specializzati" si intendono quei servizi regolari che assicurano il trasporto di determinate categorie di viaggiatori ad esclusione di altre, con una frequenza e su un itinerario determinati e che possono prendere a bordo e deporre i viaggiatori alle fermate preventivamente stabilite.

I servizi regolari specializzati comprendono in particolare:

- a) il trasporto domicilio-lavoro dei lavoratori;
- b) il trasporto domicilio-istituto scolastico degli scolari e degli studenti;
- ~~e) il trasporto «domicilio luogo di stanza» dei militari e delle loro famiglie.~~

Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle necessità variabili degli utenti non modifica il carattere regolare dei servizi specializzati.

I servizi regolari specializzati non sono soggetti ad autorizzazione purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzazione ed il vettore.

L'organizzazione dei servizi paralleli o temporanei, che servono la stessa clientela dei servizi regolari esistenti, è soggetta ad autorizzazione.

Per “servizi occasionali” si intendono i servizi che non rispondono né alla definizione di servizi regolari, né alla definizione di servizi regolari specializzati, e che sono principalmente caratterizzati dal fatto di trasportare gruppi costituiti su richiesta di un committente o del vettore stesso. L’organizzazione di servizi paralleli o temporanei comparabili ai servizi regolari esistenti e che servono la stessa clientela di questi ultimi è soggetta ad autorizzazione secondo la procedura stabilita ~~alla sezione II Capo III~~ del regolamento ~~(CEE) n. 684/92~~ (CE) n. [.../...] . Questi servizi non perdono la caratteristica di servizi occasionali per il fatto che sono effettuati con una certa frequenza.

I servizi occasionali non sono soggetti ad autorizzazione.



ALLEGATO II

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento (CEE) n.684/92	Regolamento (CE) n. 12/98	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1		Articolo 1, paragrafo 1 modificato
-		Articolo 1, paragrafo 4 nuovo
Articolo 2 punto 1.1.		Articolo 2, lettera a), articolo 5, paragrafo 1
Articolo 2 punto 1.2.		Articolo 2, lettera b), articolo 5, paragrafo 2
Articolo 2 punto 1.3.		Articolo 5, paragrafo 3
Articolo 2 punto 3.1.		Articolo 2, lettera c), articolo 5, paragrafo 3
Articolo 2 punto 3.3.		Articolo 5, paragrafo 3
Articolo 2 punto 3.4.		Articolo 5, paragrafo 3
Articolo 2 punto 4.		Articolo 2, lettera d), articolo 5, paragrafo 5
-		Articolo 2, lettere e), f) e g) nuovo
Articolo 3		Articolo 3 modificato, articolo 28
Articolo 3 bis		Articolo 4
Articolo 4		Articolo 5 modificato
Articolo 5		Articolo 6
Articolo 6		Articolo 7
Articolo 7		Articolo 8 modificato
Articolo 8		Articolo 9

Articolo 9		Articolo 10 modificato
Articolo 10		Articolo 11
Articolo 11		Articolo 12
Articolo 12		Articolo 13
Articolo 13		Articolo 5, paragrafo 5 modificato
	Articolo 1	Articolo 14 modificato
	Articolo 2	Articolo 2, articolo 5
	Articolo 3	Articolo 15
	Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 16, paragrafo 1 modificato
	Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 16, paragrafo 2
	Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 16, paragrafo 3
	Articolo 4, paragrafo 4	Articolo 16, paragrafo 4
	Articolo 4, paragrafo 5	-
	Articolo 5	Articolo 4, paragrafo 3
	Articolo 6	Articolo 17
	Articolo 7	Articolo 27, paragrafo 3 modificato
	Articolo 8	Articolo 26 modificato
	Articolo 9	-
	Articolo 10	Articolo 26 modificato
Articolo 14		Articolo 18 modificato
Articolo 15		Articolo 12, articolo 19
	Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 20 modificato
Articolo 16, paragrafo 1		Articolo 21, paragrafo 1
Articolo 16, paragrafo 2		Articolo 21, paragrafo 2

Articolo 16, paragrafo 3		Articolo 22, paragrafo 1 modificato
Articolo 16, paragrafo 4		Articolo 22, paragrafo 2 modificato
Articolo 16, paragrafo 5		Articolo 24
		Articolo 23, paragrafo 1 nuovo
	Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 23, paragrafo 2
	Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 23, paragrafo 2
	Articolo 11, paragrafo 4	-
	Articolo 12	Articolo 22, articolo 23
	Articolo 13	-
Articolo 16 bis		-
Articolo 17		-
Articolo 18		Articolo 25
Articolo 19	Articolo 14	Articolo 27
Articolo 21		Articolo 29
Articolo 22	Articolo 15	Articolo 30
Allegato I		Allegato I
		Allegato II nuovo