



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.2.2002
COM(2002) 107 definitivo

2000/0212(COD)

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di
aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri
per ferrovia, su strada e per via navigabile interna**

(presentata dalla Commissione ai sensi dell'articolo 250, paragrafo 2 del trattato CE)

RELAZIONE

A. Antefatti

1. Nel settembre 2000 la Commissione ha presentato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna (COM(2000) 7 def. – 2000/0212 (COD)), da adottare tramite la procedura di codecisione di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea.
2. In data 14 novembre 2001 il Parlamento europeo ha adottato in prima lettura una serie di emendamenti, riguardo ai quali la Commissione ha comunicato la propria posizione.
3. Alla luce di ciò la Commissione ha redatto la presente proposta modificata.
4. La proposta originaria della Commissione si proponeva i seguenti obiettivi:
 - a) promuovere trasporti pubblici più efficienti ed attraenti mediante il ricorso alla concorrenza disciplinata e ad altre misure¹;
 - b) promuovere la certezza del diritto per le autorità e gli operatori².

¹ Si ritiene che la concorrenza disciplinata (*controlled competition*) renda più efficienti ed attraenti i trasporti pubblici.

La tabella riportata di seguito confronta l'evoluzione dei trasporti pubblici in trenta grandi città dell'Unione europea nel corso degli anni '90. Le città in cui vigeva un regime di concorrenza disciplinata sono quelle che, nel periodo in esame, hanno attirato in misura maggiore nuovi passeggeri; esse hanno inoltre ottenuto i risultati migliori sul piano finanziario.

	Evoluzione percentuale annua del numero di tragitti	Evoluzione annua della quota degli oneri di esercizio coperta dalla vendita dei biglietti
Città che avevano adottato la concorrenza disciplinata	+ 1.8%	+ 1.7%
Città in cui non vigeva un regime di concorrenza nei trasporti pubblici	- 0.7%	+ 0.3%
Città in cui vigeva la deregolamentazione senza un controllo significativo delle autorità pubbliche	- 3.1%	+ 0.3%

Analogamente, i due Stati membri che hanno utilizzato maggiormente la concorrenza disciplinata nel settore ferroviario (Regno Unito e Svezia) hanno registrato, tra il 1994 e il 1999, l'aumento più rapido del numero di passeggeri.

I vantaggi della concorrenza disciplinata rispetto alla deregolamentazione emergono anche dal confronto tra Londra e il resto dell'Inghilterra. Tra il 1986 e il 2000 a Londra (in regime di concorrenza disciplinata) i tragitti compiuti su autobus locali sono aumentati del 13%; nel resto dell'Inghilterra (in regime di deregolamentazione) sono diminuiti del 34%.

² Lo sviluppo del mercato internazionale della gestione dei trasporti pubblici impone ormai di applicare al settore le prescrizioni della normativa comunitaria sulla concorrenza. In altri settori l'applicazione di tale normativa comunitaria ha messo in discussione l'organizzazione esistente, in particolare l'uso di

Si tratta di due obiettivi interconnessi: l'incertezza sul piano del diritto pregiudica gli sforzi volti a migliorare la qualità dei trasporti pubblici.

5. La proposta modificata è ispirata agli stessi principi e contiene nuove disposizioni che rafforzano tali obiettivi o che consentono di conseguirli in maniera più semplice.

B. Illustrazione degli emendamenti

Considerandi

La Commissione modifica i considerandi per chiarire la logica del regolamento e per rispecchiare i cambiamenti apportati.

Il nuovo testo accoglie gli emendamenti 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (in parte), 17, 20, 21 e 132 (alcuni di essi con una diversa formulazione). Non accoglie invece gli emendamenti 4, 9, 12, 18, 19, 120 e 133.

I nuovi considerandi da 20 a 26 chiariscono il rapporto tra il presente regolamento e le direttive sugli appalti pubblici tenendo conto dell'emendamento 8 del Parlamento.

Articolo 1 – Finalità e ambito di applicazione

La Commissione accoglie parzialmente l'emendamento 22 per sottolineare che il regolamento ha l'obiettivo di migliorare i trasporti pubblici.

Il regolamento continua ad applicarsi all'intero settore dei trasporti pubblici. L'emendamento 23 del Parlamento ne limiterebbe la portata ai trasporti locali: la Commissione non lo accoglie.

La Commissione accoglie la parte dell'emendamento 23 che esclude le ferrovie di interesse storico dall'ambito di applicazione del regolamento: il trasporto pubblico non è infatti la finalità principale dei servizi ferroviari di interesse storico.

Articolo 2 – Coordinamento con le disposizioni in materia di appalti pubblici

Le direttive sugli appalti pubblici³ stabiliscono le norme sulla concorrenza per alcuni tipi di contratti. Si tratta di norme più severe di quelle previste dal presente regolamento.

L'articolo 2 continua a dare la precedenza alle disposizioni contenute nelle direttive sugli appalti pubblici quando esse siano d'applicazione.

L'emendamento 24 darebbe invece la precedenza alle disposizioni del regolamento, in contrasto con l'impegno assunto dalla Comunità nell'ambito dell'accordo sugli appalti pubblici dell'Organizzazione mondiale del commercio. La Commissione pertanto non lo accoglie.

diritti esclusivi. I principi su cui si basano le valutazioni al riguardo valgono anche per il settore dei trasporti pubblici. La Corte di giustizia sta già esaminando cause che interessano il settore dei trasporti pubblici, anche se non in riferimento ai diritti esclusivi. Anche in assenza di un nuovo regolamento del Parlamento e del Consiglio, non sarebbe comunque più possibile continuare la vita di sempre: il settore verrebbe infatti probabilmente riformato dalle sentenze dei tribunali.

³ Direttive 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE e 93/38/CEE.

Le norme sulla concorrenza delle direttive sugli appalti pubblici non si applicano a tutti i tipi di appalto. Esse non riguardano:

- le concessioni di servizi;
- gli appalti riguardanti le ferrovie, le metropolitane e le vie navigabili interne;
- alcuni contratti sottoscritti da operatori aventi uno stretto legame con l'autorità alla quale viene fornito il servizio o da enti "di diritto pubblico".

A queste tre categorie di contratti si applicano quindi le norme sulla concorrenza previste dal presente regolamento.

L'emendamento 8 del Parlamento è inteso a chiarire a quali contratti si applichino le norme sulla concorrenza stabilite dal regolamento e a quali invece si applichino le norme delle direttive sugli appalti pubblici. La Commissione, che riconosce la necessità di operare un chiarimento al riguardo, oltre ad accogliere detto emendamento modifica gli articoli 2 e 3, lettera j), punto ii); essa aggiunge poi i nuovi considerandi da 20 a 26 e, all'articolo 3, un nuovo punto i) che definisce le concessioni nel settore del trasporto pubblico.

Articolo 3 – Definizioni

Per motivi di coerenza, in seguito alla soppressione dell'articolo 7, paragrafo 4, la Commissione elimina anche l'articolo 3, lettera d) originario.

Il nuovo articolo 3, lettera d) definisce il termine "via navigabile interna" accogliendo il principio informatore dell'emendamento 26.

In base alle norme comunitarie sugli aiuti di Stato, l'adempimento di prescrizioni di servizio pubblico può essere compensato tra l'altro da un congruo profitto per l'operatore: la Commissione modifica l'articolo 3, lettera f) per chiarire tale aspetto.

Il nuovo articolo 3, lettera g) definisce il termine "persone a mobilità ridotta", accogliendo così l'emendamento 30 nel suo principio informatore.

Per motivi di coerenza dettati dalle modifiche apportate all'articolo 2, la Commissione introduce l'articolo 3, lettera i) e modifica l'articolo 3, lettera j), punto ii) (ex articolo 3, lettera h)), accogliendo così l'emendamento 29 nel suo principio informatore.

La Commissione non accoglie gli emendamenti 25, 27, 28 e da 107 a 119.

Articolo 4 – Doveri delle autorità competenti

A norma di questo articolo (in precedenza articolo 4, paragrafo 1), nell'applicare il regolamento le autorità devono garantire, nelle zone di propria competenza, la disponibilità di trasporti pubblici adeguati.

L'emendamento 31 indica con maggiore chiarezza cosa debba intendersi per "trasporti adeguati" precisando che si tratta di un obiettivo, non di un risultato da raggiungere invariabilmente.

La Commissione modifica in tal senso il paragrafo in questione.

Articolo 4 bis – Criteri

L'articolo 4 bis, paragrafo 1 (ex articolo 4, paragrafo 2) elenca gli aspetti che devono essere previsti dai contratti. Gli emendamenti 33, 40, 43 e da 45 a 48 rafforzano la tutela dei consumatori e dell'ambiente. Il nuovo testo tiene conto di tali emendamenti (rivedendo alcune formulazioni).

Gli emendamenti 41, 44 e 127 stabiliscono che i contratti devono tenere conto delle condizioni di impiego comunemente applicate, nonché della salute e della sicurezza dei lavoratori. La Commissione condivide tale impostazione e chiarisce il primo punto.

La Commissione non accoglie gli emendamenti 49, 116 e 131.

L'attuale normativa comunitaria sugli appalti pubblici vieta di usare come criteri di assegnazione alcuni degli elementi di cui all'articolo 4 bis, paragrafo 1. Per rimanere fedele a tale posizione la Commissione modifica l'articolo 2, aggiungendo l'articolo 4 bis, paragrafo 1 all'elenco delle norme che non si applicano per i contratti soggetti alle procedure sulla concorrenza previste dalle direttive sugli appalti pubblici.

Le frontiere nazionali rappresentano spesso un ostacolo ai collegamenti pubblici regionali. Gli emendamenti 40, 47, 61 (in parte) e 84 esprimono la preoccupazione del Parlamento al riguardo. La Commissione introduce l'articolo 4 bis, paragrafo 2 per aiutare le autorità a favorire lo sviluppo dei trasporti regionali transfrontalieri.

Articolo 4 ter – Informazioni ai passeggeri

La Commissione accoglie l'emendamento 108 nel suo principio informatore; tale modifica migliora, per le persone a mobilità ridotta, l'informazione disposta dall'articolo 4 ter (in precedenza articolo 4, paragrafo 3).

Articolo 6 – Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico

La Commissione modifica la proposizione introduttiva, aggiungendo inoltre una proposizione conclusiva alla fine dell'articolo per mostrare in che modo si integrino le diverse parti del regolamento.

L'emendamento 54 prevede un aumento della durata massima standard dei contratti da cinque anni a otto anni (per i servizi di autobus) e a quindici anni (per i servizi su rotaia). La Commissione modifica l'articolo 6, lettera c) per accogliere l'emendamento.

I contratti di lunga durata sono necessari per ammortizzare investimenti duraturi. Soprattutto nel settore del trasporto su rotaia, per ammortizzare gli investimenti possono essere necessari oltre quindici anni. L'emendamento 54 risolverebbe questo problema imponendo ai nuovi operatori di versare un indennizzo agli operatori uscenti. Tale soluzione, tuttavia, favorisce gli operatori già insediati e limita il trasferimento dei rischi agli operatori: la Commissione, pertanto, non accoglie questa parte dell'emendamento. Il nuovo testo, come quello originario, consente invece di stipulare contratti più lunghi per i trasporti su rotaia se ciò è necessario ai fini dell'investimento. Se lo desiderano, le autorità competenti possono comunque introdurre disposizioni non discriminatorie di indennizzo.

Articolo 6 bis – Contenuto dei contratti di servizio pubblico

Gli emendamenti 51 (in parte) e da 55 a 59 promuovono le buone pratiche in ambito contrattuale. Il nuovo articolo 6 bis recepisce gli emendamenti in questione (con formulazioni diverse).

L'articolo 6 bis, paragrafo 1, lettera d) sposta nell'articolato le disposizioni relative all'estensione geografica dei contratti (in precedenza a questo aspetto era dedicato un considerando).

Articolo 7 – Aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico

L'articolo 7, paragrafo 2 della proposta originaria permetteva alle autorità competenti di aggiudicare contratti concernenti i servizi di metropolitana e di metropolitana leggera senza ricorso a gara laddove questa fosse la soluzione più efficiente.

Gli emendamenti 62 e 63 estendono l'applicazione di questa eccezione.

La Commissione accoglie in parte tale modifica, rivedendo a tal fine l'articolo 7, paragrafo 2 e aggiungendo un nuovo paragrafo 3.

La Commissione accoglie l'emendamento 65 e sopprime l'eccezione in tema di concorrenza per alcuni "servizi integrati" contenuta nell'articolo 7, paragrafo 4 della proposta originaria.

La Commissione accoglie l'emendamento 66, che aumenta l'eccezione generale "de minimis" di cui all'articolo 7, paragrafo 4 (ex articolo 7, paragrafo 5) da un valore annuo di 400 000 euro a un milione di euro. Aumenta inoltre l'eccezione per le piccole reti, da 800 000 euro a tre milioni di euro. La seconda modifica interesserà soprattutto le zone rurali.

La Commissione introduce l'articolo 7, paragrafo 6 per mostrare in che modo si integrino le diverse parti del regolamento.

Quadro riepilogativo dei casi in cui si procede all'aggiudicazione diretta	
Ferrovia	<ul style="list-style-type: none"> - Le norme di sicurezza nazionali o internazionali non possono essere rispettate in alcun altro modo; - il valore annuo del contratto è inferiore a un milione di euro; - il valore annuo dell'intera rete è inferiore a tre milioni di euro e viene aggiudicato un unico contratto.
Metropolitana	<ul style="list-style-type: none"> - Le dimensioni o le peculiari caratteristiche tecniche del sistema conferirebbero all'operatore storico un vantaggio significativo in una gara di appalto; - l'aggiudicazione diretta consente un uso più efficiente del denaro pubblico o di cespiti pubblici; - il valore annuo del contratto è inferiore a un milione di euro; - il valore annuo dell'intera rete è inferiore a tre milioni di euro e viene aggiudicato un unico contratto.
Metropolitana leggera	<ul style="list-style-type: none"> - L'aggiudicazione diretta consente un uso più efficiente del denaro pubblico o di cespiti pubblici; - il valore annuo del contratto è inferiore a un milione di euro; - il valore annuo dell'intera rete è inferiore a tre milioni di euro e viene aggiudicato un unico contratto.
Autobus e navigazione interna	<ul style="list-style-type: none"> - Il valore annuo del contratto è inferiore a un milione di euro; - il valore annuo dell'intera rete è inferiore a tre milioni di euro e viene aggiudicato un unico contratto.

Articolo 7 bis – Misure di salvaguardia relative all'aggiudicazione diretta dei contratti

Affinché le eccezioni previste dall'articolo 7, paragrafi 1, 2 e 3 favoriscano gli interessi dei passeggeri, il nuovo testo contiene tre meccanismi di salvaguardia:

- le modalità di assunzione delle decisioni da parte delle autorità competenti devono permettere lo svolgimento di un dibattito pubblico (nuovo articolo 7 bis, paragrafo 1, in precedenza articolo 7, paragrafo 3);
- nell'ambito di tale processo, le imprese concorrenti possono proporre un piano alternativo (nuovo articolo 7 bis, paragrafo 2);
- le autorità competenti devono esaminare ogni cinque anni i risultati ottenuti dall'operatore (nuovo articolo 7 bis, paragrafo 3).

La Commissione non accoglie l'emendamento 64, che sopprimerebbe il nuovo articolo 7 bis, paragrafo 1.

Articolo 7 ter – Interventi di emergenza

Gli emendamenti 70, 78, 85 e 86 consentono alle autorità competenti di ricorrere all'aggiudicazione diretta dei contratti in situazioni di emergenza (ad esempio in caso di fallimento di un operatore). La Commissione accoglie tali emendamenti nel loro principio informatore e li raggruppa in un nuovo articolo 7 ter.

Articolo 8 – Confronto della qualità

La Commissione modifica l'articolo 8, paragrafo 1 per mostrare in che modo si integrino le diverse parti del regolamento.

Il confronto della qualità rappresenta una procedura meno trasparente della gara di appalto. Non deve quindi permettere indirettamente di accedere a ingenti somme di denaro pubblico; non deve consentire ad un unico operatore di "blindare" un'intera rete di trasporti pubblici.

La Commissione respinge l'emendamento 96, che metterebbe in discussione tali principi.

Essa introduce inoltre un nuovo paragrafo 2.

Senza tale aggiunta, le modifiche apportate all'articolo 10 renderebbero possibile un accesso illimitato al denaro pubblico per i contratti aggiudicati tramite il confronto della qualità.

Articolo 9 – Misure di salvaguardia

I mercati dei trasporti pubblici possono finire sotto il controllo di una manciata di operatori. L'articolo 9, paragrafi 1 e 2 permette alle autorità competenti di contrastare tale fenomeno.

La Commissione non accoglie gli emendamenti 71 e 72, che sopprimono tali disposizioni; il nuovo testo le rende invece più precise, accogliendo in parte il principio informatore dell'emendamento 79.

L'articolo 9, paragrafo 3 accresce la capacità delle autorità di tutelare il personale quando cambia la titolarità di un contratto. La proposta originaria della Commissione limitava tale possibilità ai casi in cui sussiste un diritto esclusivo, mentre il nuovo testo sopprime tale limite. La Commissione non accoglie l'emendamento 134, che renderebbe obbligatoria tale disposizione.

Ai sensi del trattato le autorità competenti possono imporre agli operatori di stabilirsi nello Stato membro in questione. Gli operatori di altri paesi dovrebbero tuttavia avere la possibilità di partecipare a una gara di appalto senza esservi stabiliti, e l'articolo 9, paragrafo 4 disciplina tale aspetto. Il nuovo testo stabilisce norme più precise al riguardo. La Commissione non accoglie l'emendamento 74, che imporrebbe l'obbligo di stabilimento.

Articolo 10 – Regole generali

Le autorità competenti possono definire disposizioni di carattere generale valide per tutti gli operatori, ad esempio imporre l'obbligo di praticare tariffe ridotte della metà per le persone anziane; hanno inoltre la facoltà di rimborsare agli operatori i costi sostenuti per rispettare tali regole.

L'articolo 10 definisce le condizioni al riguardo.

Gli emendamenti 77 e 130 eliminano alcune delle suddette condizioni. La Commissione accetta le modifiche (l'emendamento 130 viene accolto con una formulazione più semplice).

È importante che la compensazione per il rispetto delle regole generali venga corrisposta in modo tale da promuovere la qualità e l'efficienza. Il nuovo testo contiene pertanto, all'articolo 10, paragrafo 4, disposizioni generali finalizzate a tenere conto di criteri di qualità ed

affidabilità. Il paragrafo in questione recepisce inoltre il principio informatore degli emendamenti 76 e 124.

Articolo 11 – Notificazione

Questo articolo è necessario per evitare problemi alle autorità. In assenza di esso gli Stati membri avrebbero l'obbligo di notificare anticipatamente alla Commissione l'intenzione di fornire aiuti per la gestione dei trasporti pubblici. A norma dell'articolo 89 del trattato, questa eccezione alle norme sugli aiuti di Stato deve essere disposta da un regolamento (non da una direttiva).

Articolo 12 – Procedure di aggiudicazione

Il nuovo testo contiene disposizioni più precise ed accoglie gli emendamenti 79 (in parte) e 80.

Articolo 13 – Trasparenza

La Commissione modifica l'articolo 13, paragrafo 1 per mostrare in che modo si integrino le diverse parti del regolamento.

Per motivi di coerenza con la modifica apportata all'articolo 7, paragrafo 4, la Commissione accoglie l'emendamento 81, aumentando le soglie per la pubblicazione previste dall'articolo 13, paragrafo 2.

La Commissione accoglie l'emendamento 82, che rende più dettagliate le informazioni da fornire al pubblico ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3.

La Commissione semplifica la procedura di rendiconto prevista dall'articolo 13, paragrafo 5, accogliendo l'emendamento 83 del Parlamento nel suo principio informatore.

Per coerenza con la modificazione dell'articolo 19, paragrafo 2, la Commissione aggiunge un nuovo paragrafo 6.

Articolo 14 - Diritto di ricorso

La Commissione semplifica la procedura necessaria e accoglie l'emendamento 84 nel suo principio informatore, nonché l'emendamento 87.

Articolo 15 – Disposizioni in materia contabile

L'articolo 15 mira ad impedire agli operatori di migliorare la propria posizione concorrenziale tramite un uso improprio della compensazione ottenuta altrove per la fornitura di servizi di utilità pubblica. Per tenere conto delle preoccupazioni espresse dal Parlamento in tema di reciprocità, il nuovo testo rafforza le disposizioni in tal senso. Esso comprende gli emendamenti 79 (in parte e nel suo principio informatore) ed 88 e riconosce che gli operatori devono poter ottenere un congruo profitto

Articolo 17 – Misure transitorie

Gli emendamenti 90 e 93 prolungano il periodo transitorio da tre a otto anni. La Commissione accoglie in parte tale prolungamento e aggiunge l'articolo 17, paragrafo 4 per imporre alle autorità competenti di attuare il regolamento in due fasi, iniziando tale processo di

adeguamento quattro anni dopo l'entrata in vigore dello stesso e concludendolo entro otto anni complessivi.

Alcuni Stati membri seguono già criteri di concorrenza leale nell'attribuzione dei contratti. Alcuni dei contratti in questione hanno una durata superiore a quella consentita dall'articolo 6, lettera c). L'emendamento 92 permette loro di raggiungere la scadenza naturale; con l'articolo 17, paragrafo 1, la Commissione accoglie questo principio.

Particolare posizione degli operatori pubblici locali

L'emendamento di maggiore incisività adottato dal Parlamento è il 61, che introduce un nuovo articolo 8 inteso a proteggere dalla concorrenza i servizi locali di trasporto pubblico se l'autorità competente decide di fornire direttamente tali servizi.

Nella sua relazione al Consiglio europeo di Laeken sui servizi di interesse generale⁴, la Commissione riconosce che "di norma la legislazione comunitaria lascia gli Stati membri liberi di decidere se fornire essi stessi i servizi pubblici - direttamente o indirettamente, attraverso altri enti pubblici - o se affidarne la fornitura a terzi".

L'emendamento adottato dal Parlamento, tuttavia, si spinge oltre: esso consentirebbe alle autorità competenti di concedere a se stesse diritti esclusivi per la fornitura di trasporti pubblici a livello locale. Tali diritti esclusivi provocano una distorsione della concorrenza e potrebbero comunque essere impugnati in base alle disposizioni del trattato in materia di concorrenza.

In risposta all'emendamento 61 la Commissione introduce pertanto nel testo dell'articolo 17 i due nuovi paragrafi 2 e 3. Essi lasciano alle autorità competenti la facoltà di fornire direttamente servizi di autobus per un lungo periodo transitorio di otto anni, senza l'obbligo di iniziare ad abbandonare gradualmente tale formula dopo quattro anni. Oltre tale periodo le autorità possono mantenere la modalità organizzativa in questione a condizione che non siano concessi diritti esclusivi. Gli altri operatori avranno quindi la possibilità di proporre ai cittadini della zona ulteriori servizi, redditizi sul piano commerciale. In casi di questo tipo le autorità dovrebbero introdurre adeguate norme generali a difesa della qualità e dell'integrazione. Il mantenimento di tali modalità organizzative dovrebbe essere subordinato all'approvazione della Commissione.

Reciprocità

Le clausole di reciprocità strutturale, applicate in situazioni in cui il diritto comunitario non impone l'apertura dei mercati, non sono compatibili con le disposizioni antidiscriminatorie previste dal trattato.

La Comunità può tuttavia imporre l'apertura dei mercati ma permettere una transizione graduale verso la nuova situazione. In tali circostanze, per evitare che l'apertura dei mercati sia accompagnata da squilibri, il diritto comunitario ammette la possibilità di introdurre una "clausola di reciprocità transitoria". Non deve però trattarsi di un'impostazione generalizzata, bensì di una scelta da operare solo a titolo eccezionale.

Riconoscendo la fondatezza delle preoccupazioni espresse al riguardo dal Parlamento, il nuovo testo comprende una clausola di reciprocità transitoria all'articolo 17, paragrafo 7.

⁴ COM(2001) 598 def.

Nella normativa comunitaria sugli appalti pubblici non vi sono clausole di reciprocità. Per mantenere tale posizione la Commissione modifica l'articolo 2, aggiungendo l'articolo 17, paragrafo 7 all'elenco delle disposizioni che non vengono applicate quando i contratti devono attenersi alle procedure sulla concorrenza previste dalle direttive sugli appalti pubblici.

Articolo 18 – Operatori di paesi terzi

La Commissione modifica questo articolo e sopprime l'allegato II per mostrare più chiaramente in che modo si integrino le diverse parti del regolamento, accogliendo l'emendamento 125 nel suo principio informatore.

Articolo 19 – Controllo

L'articolo 19, paragrafo 2 dispone che, a cinque anni dall'entrata in vigore, la Commissione presenti una relazione sull'applicazione del regolamento.

L'emendamento 95 aggiunge nuovi temi di cui la relazione deve tenere conto; la Commissione lo accoglie nel suo principio informatore.

Per redigere detta relazione la Commissione ha bisogno di informazioni. L'introduzione dell'articolo 13, paragrafo 6 è finalizzata ad adottare disposizioni in tal senso.

Allegato I – Norme applicabili alle compensazioni in assenza di gara pubblica

La Commissione semplifica le norme in questione rispecchiando il principio informatore degli emendamenti 89 e 96.

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 71 e 89,

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Lo sviluppo di norme di qualità il più possibile elevate in relazione al servizio pubblico nel settore dei trasporti di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile costituisce, **nel quadro dell'incentivazione dell'uso di forme di trasporto sostenibili**, uno degli obiettivi prioritari della Comunità nel settore della politica comune dei trasporti. **Tale politica mira inoltre ad operare una decisa svolta verso modi di trasporto sostenibili. Il Consiglio europeo di Göteborg del 15 e 16 giugno 2001 ha posto il cambiamento dei modi di trasporto al centro della strategia comunitaria per lo sviluppo sostenibile.**
- (2) **Molti servizi di trasporto socialmente necessari non possono attualmente essere forniti secondo le regole del mercato. Per conseguire questo obiettivo È opportuno che** le autorità competenti degli Stati membri ~~ricorrono~~ **ricorrono** ~~fondamentalmente a tre~~ **meccanismi**: la stipulazione di contratti di servizio pubblico con gli operatori, **abbiano la possibilità di intervenire per garantire la fornitura di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti per far sì che vengano forniti servizi di trasporto pubblico di passeggeri vi sono: l'attribuzione** ~~la concessione~~ **agli operatori di diritti esclusivi agli operatori, la concessione agli operatori di compensazioni finanziarie** e la determinazione di ~~prescrizioni minime~~ **regole generali, da imporre a tutti gli operatori,** per l'esercizio dei trasporti pubblici.

¹ GUC

² GUC **221 del 7.8.2001, pag. 31.**

³ GUC **253 del 12.9.2001, pag. 9.**

- (3) **Nella Comunità le autorità competenti forniscono servizi di trasporto pubblico di passeggeri secondo diverse modalità: intervenendo direttamente, intervenendo indirettamente mediante aziende da esse controllate o affidando questo compito a terzi, pubblici o privati.**
- (34) È importante chiarire quale sia il rilievo che questi meccanismi **e queste modalità di prestazione dei servizi** assumono in rapporto al diritto comunitario. **Le autorità competenti dovrebbero accertarsi di operare nel rispetto delle norme e dei principi del trattato volte a garantire la parità di trattamento e condizioni di concorrenza leale tra le imprese.**
- (45) In relazione ai trasporti terrestri, l'articolo 73 del trattato fa riferimento al rimborso di alcune servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti al concetto di servizio pubblico nei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile⁴, costituisce il quadro normativo comunitario che disciplina i trasporti pubblici di passeggeri, dando attuazione al suddetto articolo del trattato e indica le modalità con le quali le autorità competenti degli Stati membri possono garantire servizi di trasporto adeguati, capaci di contribuire allo sviluppo sostenibile, all'integrazione sociale, al miglioramento dell'ambiente e all'equilibrio fra le regioni.
- (56) Molti Stati membri hanno emanato provvedimenti che prevedono la concessione a tempo determinato di diritti esclusivi e la stipulazione di contratti di servizio pubblico, almeno per una parte del proprio mercato dei trasporti pubblici, sulla base di procedure di aggiudicazione aperte, eque e trasparenti. Alla luce di detta evoluzione normativa, **e dell'applicazione** della normativa comunitaria sulla libertà di stabilimento e sugli appalti pubblici, sono stati realizzati progressi considerevoli sotto il profilo dell'accesso al mercato dei trasporti pubblici della Comunità e dei paesi del SEE. Di conseguenza, gli scambi fra gli Stati membri sono notevolmente aumentati e numerose imprese di trasporti pubblici stanno adesso fornendo i propri servizi in più di uno Stato membro.
- (67) L'apertura del mercato propiziata dalle legislazioni nazionali ha generato tuttavia disparità nelle procedure che vengono applicate ed ha creato incertezza riguardo ai diritti degli operatori e agli obblighi delle autorità competenti.
- (78) Da alcuni studi effettuati per conto della Commissione⁵ e dall'esperienza maturata dagli Stati in cui, da vari anni, è stata introdotta la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici, emerge che, con le adeguate garanzie, l'introduzione di una concorrenza **regolamentata-disciplinata** tra gli operatori dell'Unione europea in questo settore consente di rendere più attrattivi e meno onerosi i servizi forniti e senza per questo ostacolare l'adempimento dei particolari compiti assegnati agli operatori.

⁴ GU 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).

⁵ ~~"Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe" Isotope consortium, CEC, 1998; "Examination of Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport", presentato alla Commissione europea da NEA Transport research and training, 1998.~~

- (89) Occorre aggiornare il quadro normativo comunitario allo scopo di assicurare ulteriormente la concorrenza **disciplinata** nella fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e per tener conto dei nuovi orientamenti legislativi degli Stati membri nella disciplina della fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri. Questa impostazione è in armonia con le conclusioni del Consiglio europeo di Lisbona del 28 marzo 2000, che ha invitato la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, a "accelerare la liberalizzazione in settori come [...] i trasporti". L'aggiornamento della normativa comunitaria permetterà di garantire la progressiva apertura del mercato comunitario e di armonizzare gli elementi di base delle procedure di aggiudicazione in tutti gli Stati membri.
- (10) **È opportuno che i meccanismi si basino sul principio della neutralità rispetto al regime di proprietà, sancito dall'articolo 295 del trattato, sul principio della libertà degli Stati membri di definire i servizi di interesse generale, sancito dall'articolo 16 del trattato, nonché sul principio della proporzionalità, sancito dall'articolo 5 del trattato.**
- (911) L'articolo 16 del trattato-CE dispone che i servizi di interesse economico generale devono funzionare in base a principi e condizioni che consentano loro di assolvere i loro compiti. È quindi opportuno che lo sviluppo della concorrenza sia accompagnato da regole comunitarie che ~~tutelino~~ **promuovano la tutela dell'**interesse generale sul piano della ~~qualità e della disponibilità~~ **in tutte le regioni** di trasporti pubblici **di buona qualità, alla portata di tutti, accessibili alle persone a mobilità ridotta e in grado di soddisfare le esigenze di tutte le componenti sociali. Il termine "mobilità ridotta" non presuppone necessariamente una forma di menomazione fisica.** Per tutelare l'interesse generale occorre che ai consumatori e alle parti interessate vengano messe a disposizione informazioni integrate sui servizi disponibili.
- (12) **È opportuno che le prescrizioni di tutela ambientale costituiscano parte integrante dell'applicazione del presente regolamento affinché, nel valutare l'adeguatezza delle reti di trasporto pubblico di passeggeri, nel definire criteri di selezione e di aggiudicazione e nell'attribuire contratti di servizio pubblico, le autorità competenti tengano conto degli aspetti ambientali e in particolar modo dell'uso razionale dell'energia e delle norme locali, nazionali e internazionali, soprattutto quelle relative all'emissione di sostanze inquinanti, al rumore e ai gas a effetto serra.**
- (1013) La libertà di stabilimento, pilastro fondamentale della politica comune dei trasporti, impone che ~~agli~~ **a tutti gli** operatori di ~~uno Stato membro~~ **legalmente** stabiliti in uno Stato membro ~~diverso~~ sia garantito un accesso effettivo al mercato dei trasporti pubblici di tale Stato, secondo modalità trasparenti e senza discriminazioni.
- (1114) Il trattato detta regole specifiche in tema di restrizioni della concorrenza. In particolare, l'articolo 86, paragrafo 1 fa obbligo agli Stati membri di osservare tali regole in relazione alle pubbliche imprese ed alle imprese alle quali abbiano riconosciuto diritti speciali o esclusivi. L'articolo 86, paragrafo 2 impone alle imprese cui sia stato affidato un servizio di interesse economico generale l'obbligo di osservare queste regole, subordinatamente a determinate condizioni.
- (15) **Nell'attenersi alle prescrizioni del trattato in materia di trasporto pubblico di passeggeri e in particolare a quelle relative ai servizi di interesse economico**

generale e ai diritti esclusivi, gli Stati membri devono poter scegliere tra diverse impostazioni.

(16) I mercati del trasporto di passeggeri liberalizzati nei quali non esistono diritti esclusivi devono poter mantenere le proprie caratteristiche e modalità di funzionamento nella misura in cui sono compatibili con le disposizioni del trattato.

(17) In alternativa alla deregolamentazione le autorità competenti devono poter optare per la concorrenza disciplinata nei servizi di interesse economico generale. Tale scelta può concretarsi in una gara per la concessione di diritti esclusivi o nell'attribuzione di particolari compiti a operatori di proprietà pubblica in un contesto in cui anche gli altri operatori siano liberi di fornire servizi, ma in cui tutti gli operatori debbano osservare prescrizioni riguardanti la qualità e l'integrazione dei servizi.

(18) Per garantire l'applicazione del principio di non discriminazione e di parità di trattamento degli operatori concorrenti è indispensabile definire le procedure fondamentali comuni che devono essere osservate dalle autorità competenti ~~quando concludono~~ nello stipulare contratti di servizio pubblico o ~~quando dettano i criteri minimi~~ nel dettare le regole generali per la prestazione di servizi di trasporto pubblico. Secondo il diritto comunitario, le autorità competenti, quando applicano tali procedure, sono tenute ad osservare il principio del riconoscimento reciproco delle norme tecniche e la proporzionalità dei criteri di selezione. In armonia con il principio di sussidiarietà, le suddette procedure fondamentali comuni devono tuttavia lasciare le autorità competenti degli Stati membri libere di stipulare contratti di servizio pubblico o di dettare ~~criteri minimi~~ regole generali per l'esercizio del trasporto pubblico tenendo conto delle specifiche situazioni di diritto o di fatto esistenti a livello nazionale o regionale.

(19) Gli studi e l'esperienza dimostrano che in molti casi il ricorso alle offerte competitive per contratti di servizio pubblico ~~costituisce~~ può costituire uno strumento efficace in quanto fa beneficiare il settore dei vantaggi della concorrenza sul piano dei costi, dell'efficienza e dell'innovazione senza per questo ostacolare l'assolvimento dei compiti particolari assegnati agli operatori di servizi di interesse generale.

(20) Le direttive del Consiglio 92/50/CEE, del 18 giugno 1992, relativa al coordinamento delle procedure per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico⁵, 93/36/CEE, del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture⁶, 93/37/CEE, del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori⁷ e 93/38/CEE, del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di appalto degli organismi erogatori di acqua ed energia, degli organismi che forniscono servizi di trasporto e degli organismi che operano nel

⁵ GU L 209 del 24.7.1992, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva ~~97/52/CE~~ (GU L 328 del 28.11.1997, pag. 1) 2001/78/CE della Commissione (GU L 285 del 29.10.2001, pag. 1).

⁶ GU L 199 del 9.8.1993, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/78/CE della Commissione (GU L 285 del 29.10.2001, pag. 1).

⁷ GU L 199 del 9.8.1993, pag. 54. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/78/CE della Commissione (GU L 285 del 29.10.2001, pag. 1).

settore delle telecomunicazioni⁸ dettano regole che devono essere obbligatoriamente osservate nell'aggiudicazione di taluni contratti pubblici.

- (421) Quando **le regole obbligatorie sugli appalti contenute nelle suddette direttive** sono applicabili ~~tali norme~~, non si applicano le disposizioni del presente regolamento relative ai contratti da aggiudicare mediante gara, né quelle concernenti i metodi di selezione degli operatori.
- (22) **Quando non vige l'obbligo di applicare le regole sugli appalti contenute nelle suddette direttive, si applica il presente regolamento nella sua integralità.**
- (23) **L'obbligo di applicare le regole sugli appalti contenute nelle suddette direttive non vige per le concessioni di servizi pubblici. Per aiutare le autorità competenti ad applicare correttamente il presente regolamento occorre pertanto definire il concetto di "concessione di servizio pubblico" in riferimento al trasporto pubblico di passeggeri. Alla luce della comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto comunitario⁹, per "concessione" si intende l'attribuzione a un operatore del diritto di sfruttare un particolare servizio insieme al rischio economico che ciò comporta.**
- (24) **L'obbligo di applicare le regole sugli appalti contenute nelle suddette direttive non vige quando un'autorità competente decide di affidare la fornitura di servizi a un operatore che fa parte della stessa amministrazione. Tale obbligo non sussiste quando un'autorità competente decide di affidare la fornitura di servizi a un operatore sul quale esercita un controllo simile a quello che essa esercita sui propri uffici e che nel contempo svolge la parte essenziale delle sue attività con l'autorità o le autorità in questione. L'obbligo non sussiste neppure per i contratti di servizio pubblico riguardanti esclusivamente i servizi ferroviari, di metropolitana o di navigazione interna e non perciò i servizi di autobus e di metropolitana leggera.**
- (25) **L'obbligo di applicare le regole sugli appalti contenute nelle direttive 92/50/CEE e 93/38/CEE non vige quando un'autorità attribuisce un contratto a un operatore sulla base di determinati diritti esclusivi, sempreché il diritto esclusivo sia compatibile con il trattato e che l'operatore sia uno Stato, un ente regionale o locale, un organismo di diritto pubblico o un'associazione formata da uno o più degli enti o organismi in questione.**
- (26) **L'obbligo di applicare le regole sugli appalti di cui alla direttiva 93/38/CEE non vige quando un'autorità attribuisce un contratto a un operatore che, in base alla definizione contenuta in tale direttiva, è collegato all'autorità competente.**
- (27) **Alcuni servizi ferroviari forniti negli Stati membri hanno principalmente finalità ricreative o di preservazione del patrimonio storico; si tratta fra l'altro di servizi che utilizzano locomotive a vapore, binari a scartamento ridotto o linee non collegate alla rete di trasporti pubblici. Al di là dell'eventuale sostegno finanziario corrisposto da enti pubblici, si tratta di attività aventi uno scopo chiaramente**

⁸ GU L 199 del 9.8.1993 pag. 84. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva **2001/78/CE della Commissione (GU L 285 del 29.10.2001, pag. 1)**~~98/4/CE (GU L 101 dell'1.4.1998, pag. 1).~~

⁹ **GU C 121 del 29.4.2000, pag. 2.**

diverso dal trasporto pubblico di passeggeri e che non devono pertanto essere soggette alle norme e alle procedure riguardanti gli obblighi di servizio pubblico.

(4528) È opportuno che la pubblica gara non sia obbligatoriamente prescritta per la conclusione di contratti di servizio pubblico quando vi siano rischi per le norme di sicurezza nella prestazione di servizi ferroviari.

(4529) Non è neppure opportuno rendere obbligatorio il ricorso alla gara pubblica se nel coordinamento di una rete della metropolitana o della metropolitana leggera la complessità o peculiari caratteristiche tecniche di una rete di metropolitana impediscono di appaltare singole linee o gruppi di linee senza la probabilità che l'operatore storico presenti l'unica offerta realistica, stabilendo in tal modo un monopolio di fatto.

(30) Analogamente, non è opportuno rendere obbligatorio il ricorso alla gara pubblica se le autorità competenti ritengono che i risparmi ricavabili, in base a una stima ragionevole, dall'attribuzione di un contratto per la fornitura di servizi di metropolitana o di metropolitana leggera mediante gara pubblica risultino inferiori ai costi supplementari. Nel valutare tale aspetto le autorità competenti devono poter prendere in considerazione i costi legati al mantenimento del coordinamento tra l'operatore ed il gestore dell'infrastruttura, i costi legati al mantenimento del coordinamento tra l'operatore e l'autorità e i costi legati allo svolgimento della gara pubblica e alla gestione del contratto. Di norma quest'ipotesi ricorre quando i costi di gestione dell'operatore cui verrà attribuito il contratto mediante aggiudicazione diretta sono compatibili con quelli di operatori dalle caratteristiche comparabili, compresi in modo particolare quelli che si sono aggiudicati contratti mediante gara pubblica.

(15) ~~Nondimeno è opportuno che le parti interessate abbiano la possibilità di esprimere la propria posizione sui progetti diretti ad aggiudicare contratti secondo tale modalità, con anticipo sufficiente affinché il loro parere possa essere preso in considerazione. Se i servizi ferroviari oggetto di contratti aggiudicati seguendo tale procedura sono pienamente integrati con servizi di trasporto con autobus, questi ultimi devono poter essere inclusi nello stesso contratto.~~

(4631) ~~N~~Analogamente, non è neppure opportuno rendere obbligatorio il ricorso a gare pubbliche per l'attribuzione di contratti di servizio pubblico di valore limitato. È opportuno che tale valore sia più elevato per le gare relative ad un'intera rete ~~rispetto a quelle relative ad una parte di una rete o ad una unica linea.~~

(4732) In considerazione del fatto che determinati settori del mercato del trasporto sono remunerativi, è opportuno dare alle autorità competenti la facoltà di agevolare nuove iniziative provenienti dal mercato, atte a colmare carenze o lacune cui attualmente non provvede alcun operatore, concedendo, a richiesta dello stesso operatore, un diritto esclusivo di fornire servizi su una linea particolare se ciò non richiede una compensazione finanziaria di perdite dovute ai costi di esercizio. A tal fine può essere opportuno concedere diritti esclusivi senza procedere a pubblica gara, sempreché la concessione sia rigorosamente limitata nel tempo e non sia rinnovabile.

(4833) Quando concedono un diritto esclusivo senza compensazione finanziaria diretta, le autorità devono avere la possibilità di concederlo mediante una procedura

semplificata, che garantisca comunque una concorrenza non discriminatoria tra gli operatori.

- (34) Le disposizioni del presente regolamento riguardanti gli operatori devono applicarsi anche nei casi in cui i servizi di trasporto pubblico sono forniti da un'amministrazione pubblica che non ha una personalità giuridica distinta da quella dell'amministrazione pubblica che agisce in qualità di autorità competente. Ogni altra soluzione, non applicando tali disposizioni ai casi in cui lo Stato agisce in qualità di imprenditore, non garantirebbe l'applicazione del diritto comunitario in maniera non discriminatoria. Questa impostazione non deve tuttavia impedire alle autorità competenti di continuare a svolgere il proprio compito di fornire servizi di trasporto, direttamente o mediante operatori da esse controllati, se ciò è nell'interesse pubblico.
- (35) È opportuno dare alle autorità competenti che forniscono servizi di autobus, direttamente o mediante operatori da esse controllati, la facoltà di mantenere tale modalità organizzativa fino alla fine di un lungo periodo transitorio.
- (36) Dopo la fine del periodo transitorio, inoltre, è opportuno che le autorità competenti abbiano la possibilità di rivolgere alla Commissione proposte riguardanti il mantenimento della fornitura diretta di servizi di autobus nonché di versare una compensazione finanziaria per garantire la disponibilità di servizi socialmente necessari senza l'obbligo di ricorrere alla gara pubblica, sempreché gli altri operatori possano proporre ulteriori servizi entro i limiti stabiliti da regole generali non discriminatorie.
- (37) Se tuttavia un'autorità, per ragioni dettate dalla politica dei trasporti seguita, desidera impedire a tutti gli altri operatori di proporre servizi di trasporto nella stessa zona, ciò dovrebbe essere fatto in modo da ridurre al minimo le restrizioni della concorrenza. Una procedura di appalto pubblico all'insegna della concorrenza leale per la concessione di un diritto esclusivo viene generalmente ritenuta conforme a tale prescrizione.
- (38) Nel caso delle ferrovie, tuttavia, la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie¹⁰ stabilisce che le imprese del settore debbano avere una gestione indipendente dallo Stato. Essa esclude pertanto la fornitura diretta di servizi ferroviari da parte di autorità pubbliche.
- (39) Le autorità competenti sono responsabili della gestione della rete, vale a dire delle attività, diverse dalla fornitura di servizi di trasporto pubblico ai passeggeri, che contribuiscono a rendere disponibile una rete di servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri. Tali attività possono comprendere la definizione di regole generali per la gestione dei servizi di trasporto pubblico, la pubblicità fatta alla rete e la fornitura di informazioni agli utenti e agli utenti potenziali, il coordinamento degli orari dei servizi offerti, la progettazione e la gestione di regimi integrati di emissione dei biglietti, comprese le disposizioni relative al rimborso tra operatori diversi, il coordinamento o la fornitura di servizi di

¹⁰ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).

sicurezza e di ispezione, l'organizzazione di servizi volti a tenere conto di cambiamenti della domanda a breve termine o di perturbazioni temporanee del servizio, la fornitura o la gestione delle infrastrutture, la fornitura di materiale rotabile. Le autorità devono avere la possibilità di svolgere direttamente tali compiti, di delegarli a operatori o altri enti di proprietà pubblica o di inserirli, in tutto o in parte, in contratti aggiudicati mediante gara pubblica.

- (1940) È opportuno che le autorità competenti abbiano facoltà di versare agli operatori una compensazione, non soltanto per i costi generati dall'osservanza dei criteri minimi prescritti per delle regole generali relative all'esercizio dei trasporti pubblici, ma anche per i costi o per le mancate entrate conseguenti ad attività che incentivano l'uso del trasporto pubblico, sempreché tale compensazione possa essere calcolata in modo equo e sia accompagnata da prescrizioni che incalzino non raggiunga un livello tale da diminuire la pressione che obbliga gli operatori a soddisfare in via prioritaria le esigenze dei passeggeri. Per garantire condizioni di trasparenza, è opportuno che il ricorso alle procedure semplificate in materia di aggiudicazione dei contratti e alla concessione diretta di diritti esclusivi per servizi innovativi sia limitato ai casi in cui la compensazione collegata all'osservanza delle regole generali è di entità limitata rispetto al volume totale del servizio.
- (2041) ~~Le disposizioni del presente regolamento che si applicano agli operatori devono parimenti applicarsi ai casi in cui i servizi di trasporto pubblico vengono prestati da una pubblica autorità che non possiede una personalità giuridica distinta da quella della pubblica amministrazione che agisce in qualità di autorità competente. Qualsiasi altra soluzione che non applichi queste disposizioni quando lo Stato agisce in qualità di imprenditore non garantisce l'applicazione non discriminatoria del diritto comunitario.~~ È opportuno che i passeggeri e il pubblico in senso lato abbiano la possibilità di formulare commenti sui piani per l'aggiudicazione diretta dei contratti, in tempo utile affinché le opinioni espresse siano prese in considerazione.
- (42) Se un'autorità competente intende aggiudicare un contratto senza ricorso a gara pubblica, è opportuno che i potenziali operatori cui verrebbe in tal modo preclusa la possibilità di presentare un'offerta abbiano la possibilità di presentare proposte alternative. Quando viene formulata una proposta alternativa, l'autorità dovrebbe prenderla in considerazione e fornire per iscritto i motivi che la inducono ad accettarla o a respingerla.
- (43) Per tutelare gli interessi dei passeggeri e del pubblico in senso lato, è opportuno che gli operatori che ricevono contratti mediante aggiudicazione diretta siano tenuti a giustificare la fiducia in essi riposta in particolare dimostrando, a intervalli regolari, che i risultati da essi ottenuti sotto il profilo della capacità di attrarre passeggeri e di fornire servizi con il sostegno del denaro pubblico sono in linea con quelli ottenuti da operatori comparabili e con i risultati ottenuti in passato dall'operatore stesso. Eventuali risultati insoddisfacenti dovrebbero mettere in discussione la capacità dell'operatore di adempiere gli obblighi di servizio pubblico affidatigli, inducendo a valutare soluzioni diverse per ottenere prestazioni migliori, nell'interesse dei passeggeri e del pubblico in senso lato.
- (44) Quando le autorità si trovano ad affrontare il rischio di interruzioni della fornitura dei servizi, è opportuno che abbiano la facoltà di adottare misure di

emergenza a breve termine in attesa dell'aggiudicazione di un nuovo contratto di servizio pubblico.

- (2145) Gli studi e l'esperienza dimostrano che, ~~anche quando il servizio pubblico viene fornito in forza di contratti di durata limitata a cinque anni, ciò non costituisce un ostacolo per l'assolvimento dei compiti assegnati agli operatori.~~ **i contratti di servizio pubblico di durata troppo breve o troppo lunga presentano svantaggi. I contratti di breve durata possono creare problemi per quanto riguarda la continuità del servizio, gli investimenti e il personale. I contratti di lunga durata possono comportare la chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario, con conseguente riduzione dei vantaggi delle pressioni concorrenziali.** Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è quindi opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano, di norma, una ~~durata di cinque anni.~~ **massima di otto anni per i servizi di autobus e di quindici anni per i servizi ferroviari e di navigazione interna. Le autorità competenti dispongono così del margine necessario per adeguare la durata dei contratti alle realtà locali.**
- (2146) ~~Periodi più lunghi possono~~ **Può** peraltro essere necessario **prevedere la possibilità di contratti più lunghi** quando l'operatore debba effettuare investimenti per infrastrutture, materiale ferroviario rotabile o altri veicoli legati a particolari servizi di trasporto in determinate zone geografiche e caratterizzati da ~~lunghi~~ **periodi di reintegrazione del capitale investito più lunghi del normale periodo contrattuale. In alternativa a ciò è opportuno che le autorità competenti abbiano la facoltà di predisporre programmi di leasing per i veicoli e il materiale rotabile o disposizioni compensative non discriminatorie, che non offrano vantaggi né agli operatori già insediati né a quelli entranti.**
- 22 ~~In conformità col principio di non discriminazione, le autorità competenti devono provvedere affinché i contratti di servizio pubblico non coprano un'area geografica più ampia di quella richiesta dall'interesse generale, in particolare più ampia di quella necessaria a fornire servizi integrati a gruppi rilevanti di persone che abitualmente utilizzano più di un mezzo nel corso del tragitto effettuato sulla rete di trasporto pubblico.~~
- (47) **I contratti dovrebbero contenere disposizioni volte a tutelare le autorità competenti e i passeggeri contro il rischio di risultati insufficienti da parte degli operatori. Se necessario, è inoltre opportuno che essi possano stabilire incentivi per indurre gli operatori a migliorare il servizio fornito. I contratti possono essere soggetti a variazioni a seconda di quanto stabilito di comune accordo dalle parti contraenti ma, per garantire la trasparenza, non è opportuno stabilire aumenti eccessivi del valore dei contratti.**
- (48) **L'integrazione dei servizi oltre il territorio di competenza delle singole autorità riveste un'importanza significativa per i passeggeri che hanno bisogno di avvalersi di servizi forniti da più operatori o autorità. All'interno dei singoli Stati membri le norme o le procedure nazionali possono far sì che le autorità collaborino tra loro; quando invece una frontiera nazionale separa i territori di competenza di due autorità vicine, non vi sono organi in grado di garantire tale collaborazione. In molti casi la collaborazione può essere ottenuta a livello bilaterale; se tuttavia ciò non avviene, un'autorità dovrebbe avere la possibilità di rivolgere proposte a una seconda autorità in relazione all'estensione dei suoi**

sistemi integrati, avendo motivo di ritenere che le proposte vengano accettate a meno che la seconda autorità abbia valide ragioni per respingerle.

- (2349) Le autorità competenti che, nell'interesse generale, ritengano di dover tutelare i dipendenti qualora la conclusione di un contratto di servizio pubblico rischi di determinare il cambiamento dell'operatore, devono poter chiedere agli operatori di osservare le pertinenti disposizioni della direttiva ~~77/187/CEE del Consiglio del 14 febbraio 1977~~ **2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001**, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti **di imprese o di stabilimenti**¹¹.
- (50) **Nel dare attuazione al presente regolamento è opportuno che le autorità competenti si assicurino che tutti gli operatori rispettino pienamente gli obblighi socio-previdenziali imposti dalla pertinente normativa europea e nazionale, nonché le prescrizioni di ogni accordo collettivo con validità erga omnes. Gli obblighi in questione devono essere osservati senza discriminazioni. È inoltre opportuno che le autorità competenti abbiano la facoltà di imporre agli operatori cui sono stati assegnati contratti di servizio pubblico di adempiere altri obblighi di carattere previdenziale, compresi quelli previsti da accordi collettivi applicati nel luogo in cui devono essere forniti i servizi, sempreché gli obblighi in questione siano compatibili con il diritto comunitario.**
- (51) **Le autorità competenti possono imporre a tutti gli operatori che forniscono servizi sul loro territorio di essere stabiliti nello Stato membro cui appartiene l'autorità, salvo che il diritto comunitario disponga altrimenti. In tema di licenze, è opportuno che gli operatori soddisfino tutte le prescrizioni dello Stato membro in questione. Al fine di garantire l'assenza di discriminazioni, gli operatori non devono essere esclusi dalle procedure di gara pubblica per il fatto di non essere ancora stabiliti nello Stato membro o di non avere ancora ottenuto le licenze necessarie.**
- (52) **Le disposizioni del presente regolamento dovrebbero consentire alle autorità competenti di fare in modo che le piccole e medie imprese abbiano l'opportunità di conservare quote di mercato nel settore dei servizi di trasporto locale. Tale finalità dovrebbe essere conseguita, in particolare, limitando i contratti a zone geografiche proporzionali e adottando misure per controllare lo sviluppo di oligopoli in mercati aperti alla concorrenza disciplinata.**
- (53) **L'assegnazione di contratti di valore elevato mediante gara pubblica impone alle autorità competenti di definire e descrivere sistemi complessi. Nell'aggiudicare tali contratti le autorità dovrebbero pertanto avere la facoltà di negoziare i dettagli con tutti i potenziali operatori o con alcuni di essi dopo la presentazione delle offerte. Tale trattativa deve avvenire in maniera non discriminatoria.**
- (2454) È necessario che le procedure istituite dal presente regolamento siano trasparenti e che vengano previste procedure di ricorso nei confronti delle decisioni prese dalle autorità competenti. È inoltre opportuno che le autorità tengano una registrazione delle proprie

¹¹ **GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.** ~~GU L 61 del 5.3.1977, pag. 26; Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/50/CE (GU L 201 del 17.7.1998, pag. 88).~~

decisioni per un periodo di dieci anni, in armonia con i termini di prescrizione di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio¹² sulle procedure riguardanti gli aiuti di Stato.

- (2555) Come dispone il regolamento (CEE) n. 1191/69, le spese e le entrate di esercizio, le spese generali, le attività e le passività relative all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico devono essere oggetto di contabilità separata. Tale requisito va mantenuto, seppure in forma più aggiornata **e rafforzata**, soprattutto per garantire l'efficienza della spesa pubblica ed evitare che gli importi versati a titolo di compensazione vengano utilizzati per falsare la concorrenza. **È opportuno accettare che, nei costi di un operatore, sia compreso un congruo profitto. È opportuno che le autorità competenti abbiano la facoltà di chiedere garanzie agli operatori e le garanzie, se del caso, dovrebbero poter essere fornite da terzi, sempreché per fornirle l'operatore o il terzo non faccia un uso improprio di fondi attribuitigli a fini diversi da un ente pubblico.**
- (2656) Le somme versate a titolo di compensazione possono essere esaminate alla luce delle regole comunitarie sugli aiuti di Stato qualora superino la spesa netta sostenuta da un operatore nell'assolvere a un obbligo di servizio pubblico. È pertanto opportuno che la Comunità detti le regole che consentono di stabilire quando una compensazione va considerata eccessiva. La stipulazione di contratti mediante il ricorso alla gara pubblica è un mezzo efficace per garantire che la compensazione non sia eccessiva, purché i risultati della gara riflettano condizioni di mercato eque e realistiche.
- (2757) Il regolamento (CEE) n. 1191/69 esenta le compensazioni effettuate ai sensi delle sue disposizioni dall'obbligo di notifica previsto per gli aiuti di Stato dall'articolo 88, paragrafo 3 del trattato. Il presente regolamento detta nuove e dettagliate disposizioni, che tengono conto delle specificità del settore del trasporto pubblico di passeggeri, compresa la necessità di tenere una contabilità separata in base a requisiti più aggiornati, onde garantire che la compensazione sia compatibile con la normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato. Inoltre, esso prescrive nuove procedure dettagliate che consentono alla Commissione di controllare il flusso di detti pagamenti. È pertanto opportuno continuare ad esentare le compensazioni versate ai sensi delle disposizioni del presente regolamento dall'obbligo di osservare la procedura prevista per la notifica degli aiuti di Stato.
- (2858) In base all'esperienza acquisita potranno essere avanzate proposte per una più efficiente applicazione del presente regolamento. Di conseguenza, la Commissione dovrà riferire sugli effetti della legislazione comunitaria e sull'applicazione del presente regolamento. **Per rispettare tale prescrizione gli Stati membri dovranno fornire determinate informazioni alla Commissione.**
- (2959) Poiché le autorità competenti degli Stati membri e gli operatori interessati avranno bisogno di un certo periodo di tempo per adeguare le loro disposizioni al dettato del presente regolamento, è opportuno dettare disposizioni relative ai regimi transitori. **È altresì opportuno predisporre lunghi regimi transitori per i servizi di autobus attualmente forniti direttamente da un'autorità o da un operatore posto sotto il controllo di un'autorità.**

¹² GUL 83 del 27.3.1999, pag. 1.

(60) Nel corso del periodo transitorio è probabile che le autorità competenti applichino le disposizioni del presente regolamento in tempi diversi. Potrebbe quindi accadere che, durante tale periodo, operatori provenienti da mercati in cui il presente regolamento non è ancora applicato, partecipino a gare pubbliche per contratti da aggiudicare in mercati precedentemente aperti alla concorrenza disciplinata. Per evitare che l'apertura del mercato del trasporto pubblico sia caratterizzata da situazioni di squilibrio, è opportuno che le autorità competenti siano in grado di rifiutare offerte di imprese attive in mercati non ancora aperti, sempreché tale criterio venga applicato senza discriminazioni e venga stabilito prima della pubblicazione del bando di gara.

(3061) In conseguenza degli obblighi internazionali assunti dalla Comunità, l'accesso ai mercati del trasporto pubblico degli Stati membri è stato concesso, in taluni casi, ad operatori di paesi terzi; il presente regolamento non limita tale accesso. Se tali accordi permettono agli operatori dei paesi terzi di stabilirsi negli Stati membri, gli operatori in questione sono chiamati ad osservare le normative in vigore sul territorio in cui verrà prestato il servizio, compresi gli obblighi relativi al personale, ai materiali e alla gestione. Il presente regolamento non concede alcun diritto supplementare agli operatori dei paesi terzi.

(3462) Il regolamento (CEE) n. 1191/69 deve pertanto essere abrogato.

(3263) Il regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile¹³, contiene una disposizione in materia di rimborso di servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico. Tale disposizione, che prevede espressamente l'entrata in vigore di nuove regolamentazioni comunitarie in materia, risulta ora superflua e va pertanto soppressa,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

Ambito di applicazione e definizioni

Articolo 1

Finalità e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento ha l'obiettivo di migliorare l'efficienza e l'attrattiva del settore del trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità nell'ambito di una politica dei trasporti integrata, impegnata a seguire il modello della mobilità sostenibile tenendo conto dell'assetto urbano, dello sviluppo regionale e dell'ambiente, e di promuovere la certezza del diritto in relazione agli interventi delle autorità competenti nel trasporto pubblico di passeggeri.

2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali ed internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna. Esso stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti possono compensare gli operatori dei trasporti per i costi sostenuti al fine di adempiere ad obblighi di servizio

¹³ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 543/97 (GU L 84 del 26.3.1997, pag. 6).

pubblico nonché le condizioni alle quali esse possono concedere diritti esclusivi per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, ~~onde perseguire legittimi obiettivi di servizio pubblico nell'ambito di una concorrenza regolata.~~

3. Il presente regolamento non si applica ai servizi ferroviari che hanno come finalità principale la preservazione del patrimonio storico e l'offerta di strutture ricreative.

Articolo 2

Coordinamento con le disposizioni in materia di appalti pubblici

Il presente regolamento si applica fatti salvi gli obblighi che incombono alle autorità competenti in forza delle direttive 92/50/CEE, **93/36/CEE, 93/37/CEE** e 93/38/CEE.

Nei casi in cui **una di** dette direttive impongano il ricorso a una gara pubblica per un determinato contratto di servizio pubblico, **l'articolo 4 bis, paragrafo 1**, l'articolo 6, ~~paragrafo 1~~ **lettera a)**, gli articoli 7, **7 bis, 7 ter**, 8, 12, 13, ~~paragrafi 1,~~ l'articolo 13, ~~paragrafo e 2,~~ e l'articolo 14 **e l'articolo 17, paragrafo 7** del presente regolamento non si applicano all'aggiudicazione di tale contratto.

Le disposizioni del presente regolamento si applicano nella loro integralità all'aggiudicazione di tutti gli altri contratti di servizio pubblico, comprese tutte le concessioni di servizi pubblici.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) **"autorità competente"**, qualsiasi organo statale che abbia il potere di intervenire nel mercato dei trasporti pubblici di passeggeri o qualsiasi altro organismo ~~al quale lo Stato abbia conferito tale potere~~ **investito di tale potere statale**;
- b) **"aggiudicazione diretta"**, l'aggiudicazione di un contratto ad un determinato operatore a seguito di una procedura alla quale non possono partecipare altri operatori;
- c) **"diritto esclusivo"**, il diritto in base al quale un operatore può esercitare un particolare tipo di servizio di trasporto passeggeri su una determinata linea o rete o in una area determinata, ad esclusione di altri operatori potenziali;
- d) ~~"servizi integrati"~~, ~~i servizi ferroviari e di trasporto con autobus forniti congiuntamente da un solo operatore, in forza di un unico contratto di servizio pubblico; da un unico gruppo di dipendenti aventi lo stesso statuto contrattuale; facenti capo ad un unico conto d'esercizio; aventi servizio d'informazione, emissioni di biglietti ed orari unici~~ **"via navigabile interna", i fiumi, i canali e i laghi adatti al passaggio dei battelli**;
- e) **"operatore"**: un'impresa di diritto pubblico o privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri, oppure ~~una~~ **la parte di un'amministrazione pubblica che presta servizi di trasporto pubblico di passeggeri**;

- f) ~~"periodo di reintegrazione del capitale investito" di un cespite per un operatore, il periodo durante il quale si prevede, utilizzando adeguati saggi di sconto, che il costo del~~ **"periodo di reintegrazione del capitale investito"** di un cespite per un operatore, **tenuto conto dei rischi connessi all'investimento e** detratto l'eventuale valore di cessione, supererà i ricavi netti prodotti dal cespite, in particolare dai passeggeri e dalle autorità pubbliche;
- g) **"persone a mobilità ridotta", chiunque incontri particolari difficoltà nell'utilizzare i trasporti pubblici, ad esempio gli anziani, i disabili, le persone con menomazioni sensoriali e coloro che si spostano su sedia a rotelle, le donne in stato interessante, le persone accompagnate da bambini piccoli e le persone con bagaglio pesante o ingombrante;**
- gh) **"trasporto pubblico di passeggeri"**, il trasporto offerto al pubblico in maniera continuativa;
- i) **"concessione di servizio pubblico", un contratto di servizio pubblico che attribuisce e a un operatore il diritto di sfruttare un particolare servizio insieme al rischio economico che ciò comporta. Di conseguenza:**
- i) **la maggior parte della remunerazione dell'operatore deriva dagli utenti, in particolare dalla vendita dei titoli di trasporto;**
- ii) **l'operatore sopporta la maggior parte delle conseguenze finanziarie della variazione delle tariffe e della fluttuazione del numero degli utenti;**
- iii) **se l'autorità stabilisce un tetto massimo per le tariffe, l'operatore può decidere di praticare tariffe inferiori a tale livello;**
- iv) **se l'autorità stabilisce livelli minimi di servizio, l'operatore può decidere di fornire servizi di livello più elevato;**
- hj) **"contratto di servizio pubblico"**, ogni accordo giuridicamente obbligatorio stipulato tra un'autorità competente ed un operatore allo scopo di assolvere ad obblighi di servizio pubblico.
- Ai fini del presente regolamento un contratto di servizio pubblico è altresì:
- i) un accordo, contenuto in una decisione giuridicamente obbligatoria, concluso con il previo consenso dell'operatore, mediante il quale l'autorità competente affida all'operatore la fornitura di servizi, oppure
- ii) le condizioni previste da una decisione, adottata da un'autorità competente, allo scopo di affidare la fornitura di servizi a un operatore che fa parte della stessa pubblica amministrazione **oppure a un operatore sul quale l'autorità esercita un controllo simile a quello esercitato sui propri uffici e che nel contempo svolge parte essenziale della sua attività su indicazione dell'autorità stessa;**
- ik) **"obbligo di servizio pubblico"**, l'obbligo individuato dall'autorità competente al fine di garantire adeguati servizi di trasporto pubblico di passeggeri;
- jl) **"valore"** di un servizio ~~di trasporto pubblico di passeggeri, di una linea, di un contratto, di un sistema di compensazioni o di un mercato~~ **di trasporto pubblico di passeggeri**, la remunerazione totale, al netto dell'IVA, percepita dall'operatore o dagli

operatori, compresi, in particolare, la compensazione finanziaria versata dal settore pubblico e i ricavi rappresentati dalla vendita dei titoli di trasporto che non siano riversati all'autorità competente.

CAPO II

Doveri delle autorità competenti

Articolo 4

Doveri delle autorità competenti

1. — Nell'applicare il presente regolamento le autorità competenti ~~garantiscono~~ **mirano a garantire** la fornitura di servizi adeguati di trasporto pubblico di passeggeri, **rispondenti alle esigenze dei consumatori e di tutte le componenti sociali**, di qualità e disponibilità, **integrazione, continuità e sicurezza** elevate e **a prezzo accessibile**, stipulando contratti di servizio pubblico in conformità delle disposizioni del Capo III ovvero stabilendo ~~i criteri minimi~~ **le regole generali** applicabili al trasporto pubblico in conformità delle disposizioni del Capo IV.

Articolo 4bis

Criteria

21. Nel valutare l'adeguatezza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, nel definire criteri di selezione e di aggiudicazione e nell'aggiudicare i contratti di servizio pubblico le autorità competenti tengono conto quantomeno dei seguenti elementi:
- a) **qualità generale del servizio offerto ai consumatori** e fattori **specifici** legati alla protezione dei consumatori, compresa l'accessibilità dei servizi sotto il profilo della loro frequenza, velocità, puntualità, affidabilità, le dimensioni e **la capacità** della rete e le informazioni fornite;
 - b) livello delle tariffe applicate alle diverse categorie di utenti, **fissate dall'autorità o dall'operatore**, e la loro trasparenza;
 - c) integrazione tra diversi servizi di trasporto, compresa l'integrazione in materia di informazione, emissione di biglietti, orari, diritti dei consumatori e coincidenze, **compresa altresì l'integrazione tra diversi operatori e con servizi di cui sono responsabili autorità di zone circostanti**;
 - d) accessibilità per le persone a mobilità ridotta;
 - e) fattori ambientali, ~~compresi~~ **compresi l'uso razionale dell'energia** e le norme locali, nazionali ed internazionali, **segnatamente quelle** relative all'emissione di sostanze inquinanti nell'atmosfera, al rumore ed ai gas che provocano il riscaldamento globale;
 - f) **specifiche e condizioni dei veicoli, dei battelli e del materiale rotabile, delle infrastrutture e degli altri beni da utilizzare nella fornitura del servizio, nonché accordi per la manutenzione e il rinnovo di detti beni**;
 - fg) sviluppo regionale equilibrato, **compresa l'integrazione tra i sistemi di trasporto locale, regionale e su lunga distanza**;

- ~~gh~~) esigenze di trasporto delle persone che vivono in aree meno densamente popolate;
- i) esigenze di trasporto delle persone che vivono in regioni frontaliere, compresa l'integrazione di servizi di informazione, orari, emissione di biglietti e servizi in genere oltre le frontiere dei singoli Stati;**
- ~~hj~~) **sicurezza e salute e la sicurezza dei passeggeri del personale e dei passeggeri;**
- ~~ik~~) qualifiche del personale **e formazione aziendale interna fornita dagli operatori;**
- l) retribuzioni e altre norme in materia di condizioni di lavoro e previdenziali vigenti nello Stato membro, regione o zona in cui saranno forniti i servizi, compresa ogni specifica condizione stabilita di comune accordo con l'autorità in questione;**
- ~~jm~~) modalità di trattamento dei reclami, di soluzione delle controversie tra passeggeri ed operatori e di indennizzo per disservizi; **e**
- n) il costo dei servizi.**

2. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 1, lettera i), le autorità competenti incaricate, a livello locale o regionale, della fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, di servizi di informazione o di sistemi di emissione dei titoli di trasporto in una zona confinante con un altro Stato membro, possono proporre di estendere i servizi e i sistemi in questione oltre le frontiere del proprio Stato.

Le autorità competenti cui sono rivolte tali proposte le prendono in considerazione e in caso di rifiuto ne informano la Commissione.

Articolo 4 ter **Informazioni ai passeggeri**

~~3.~~ Gli operatori di servizi di trasporto pubblico di passeggeri mettono a disposizione di chiunque ne faccia richiesta, **in forma accessibile e in tempi ragionevoli,** informazioni complete ed aggiornate sugli orari, sulle tariffe e sull'accessibilità dei servizi per le ~~varie categorie~~ di persone con mobilità ridotta. Gli operatori addebitano unicamente l'importo necessario per coprire il costo amministrativo marginale sostenuto per fornire le informazioni.

CAPO III

Contratti di servizio pubblico

Articolo 5 *Obbligatorietà del ricorso a contratti di servizio pubblico*

Si procede alla conclusione di un contratto di servizio pubblico per il pagamento di qualunque compensazione finanziaria dei costi sostenuti per assolvere obblighi di servizio pubblico, compresa la compensazione sotto forma di utilizzazione di cespiti a tassi inferiori a quello di

mercato, eccettuato il caso delle compensazioni versate per ottemperare a norme generali applicabili all'esercizio del pubblico trasporto di passeggeri ai sensi dell'articolo 10.

Si procede altresì alla conclusione di un contratto di servizio pubblico per la concessione di diritti esclusivi.

Articolo 6

Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico

I contratti di servizio pubblico **che devono essere** aggiudicati ai sensi del ~~presente regolamento~~ **dell'articolo 5** devono essere conformi alle seguenti prescrizioni:

- a) I contratti sono aggiudicati mediante gara pubblica **a norma dell'articolo 12,** ad eccezione dei casi di cui agli articoli **7, 7 ter** e 8.
- b) I contratti dispongono che l'operatore si fa carico, quanto meno, della spesa inerente alla fornitura dei servizi contemplati nel contratto di servizio pubblico, comprese in particolare le spese per il personale, per l'energia e per la manutenzione e la riparazione dei veicoli e del materiale rotabile.
- c) I contratti sono conclusi a tempo determinato e per una durata non superiore a ~~cinque~~ **otto** anni **per i servizi di autobus e quindici anni per i servizi su rotaia e per quelli di navigazione interna.** Tuttavia, per la durata del contratto, si può tener conto del periodo di reintegrazione del capitale investito:
 - i) ~~quando se~~ il contratto dispone che l'operatore debba fornire il materiale ~~ferroviario~~ rotabile **ferroviario, di metropolitana e di metropolitana leggera,** altri veicoli di natura tecnica particolarmente progredita, **i battelli** ovvero **le** infrastrutture, a condizione che dette forniture siano indissolubilmente legate a specifici servizi di trasporto situati in aree geografiche determinate; e
 - ii) **se** il periodo di reintegrazione del capitale investito a tale titolo ~~sia è~~ superiore a ~~cinque anni~~ **alla durata contrattuale altrimenti consentita dal presente paragrafo.**

In tali casi, ~~la~~ **durata del** contratto tiene conto anche dell'importanza economica relativa dei beni in questione, in rapporto al valore totale stimato dei servizi contemplati dal contratto.

I servizi oggetto dei contratti possono, al tempo stesso, essere oggetto di compensazione finanziaria per i costi connessi all'osservanza delle regole generali di cui al Capo IV.

Articolo 6 bis

Contenuto dei contratti di servizio pubblico

~~1.~~ **I contratti di servizio pubblico**

- a) **impongono agli operatori di fornire alle autorità competenti le informazioni necessarie per controllare e valutare la loro prestazione e la prestazione complessiva della rete di trasporto. In particolare, essi impongono agli operatori di fornire annualmente alle autorità competenti,** ~~annualmente e~~

~~separatamente per ciascuna linea, informazioni sui servizi prestati, sulle tariffe praticate, e sul numero di passeggeri trasportati e di reclami ricevuti~~ **e su ogni episodio o problema rilevante ai fini della sicurezza. Dette informazioni vengono fornite separatamente per ciascuna linea. Più linee vicine tra loro possono tuttavia essere raggruppate a tal fine, a condizione che il valore aggregato annuo delle stesse non raggiunga i tre milioni di euro;**

- b) contengono disposizioni atte a garantire la manutenzione di qualsiasi bene pubblico messo a disposizione degli operatori, compresi tunnel, infrastrutture ferroviarie, stazioni e interscambi stradali e ferroviari, depositi, officine, veicoli, battelli e materiale rotabile. In particolare, essi specificano gli obblighi dell'operatore, dell'autorità competente e degli altri organismi in relazione alla manutenzione dei beni in questione;**
- c) indicano in modo chiaro le sanzioni da applicare in caso di inosservanza delle disposizioni contrattuali, nonché la procedura e i tempi previsti per la loro applicazione. Tra le sanzioni in questione può rientrare il recesso unilaterale anticipato dal contratto; e**
- d) non riguardano un'area geografica più ampia di quella richiesta dall'interesse generale e, in particolare, di quella necessaria a fornire servizi a gruppi rilevanti di persone che abitualmente utilizzano più di un mezzo nel corso del tragitto effettuato sulla rete di trasporto pubblico.**
- 2) I contratti possono prevedere un sistema di sanzioni e premi collegati alla prestazione dell'operatore, misurata con riferimento a dati quantitativi, sondaggi presso gli utenti, controlli e ispezioni indipendenti o in altro modo. Essi possono inoltre disporre che l'operatore o terzi forniscano determinate garanzie.**
- 3) I contratti possono disciplinare la negoziazione o l'imposizione di modifiche del proprio contenuto. Nel caso in cui tali modifiche comportino un aumento della compensazione finanziaria o nuovi diritti esclusivi, l'autorità competente avvia una nuova procedura per l'assegnazione del contratto a norma del presente regolamento se il valore annuo complessivo di tutte le modifiche in questione supera un quinto del valore annuo dei servizi disciplinati dal contratto originario.**
- 4) Il contenuto di un contratto non può essere modificato quando ciò non sia espressamente previsto dal contratto stesso.**

Articolo 7

Aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico

1. Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto ~~del paragrafo 3~~ **dell'articolo 7 bis**, le autorità competenti possono aggiudicare contratti di servizio pubblico concernenti i servizi ferroviari, ~~di metropolitana o di metropolitana leggera~~ all'operatore di loro scelta, senza ricorrere a gara pubblica, se le norme di sicurezza nazionali o internazionali non possono essere rispettate in alcun altro modo.
2. **Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto dell'articolo 7 bis, le autorità competenti possono aggiudicare direttamente a se stesse o a un operatore da esse controllato contratti di servizio pubblico concernenti i servizi di metropolitana qualora:**

a) a causa delle dimensioni o delle peculiari caratteristiche tecniche del sistema l'operatore storico avrebbe un vantaggio significativo in una gara di appalto; oppure

b) ciò consenta un uso più efficiente del denaro pubblico o di cespiti pubblici.

23. Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto ~~del paragrafo 3 dell'articolo 7 bis~~, le autorità competenti possono aggiudicare contratti di servizio pubblico concernenti i servizi di ~~metropolitana o di metropolitana leggera~~ **direttamente a se stesse o a un operatore da esse controllato, qualora ciò consenta un uso più efficiente del denaro pubblico o di cespiti pubblici.** ~~all'operatore di loro scelta, senza ricorso a gara pubblica, se qualsiasi altra soluzione determinerebbe costi supplementari per mantenere il coordinamento fra l'operatore e il gestore dell'infrastruttura e qualora tali costi non possano essere compensati da vantaggi supplementari.~~

~~3. Le autorità competenti che intendano aggiudicare un contratto ai sensi del paragrafo 1 o del paragrafo 2, pubblicano, con almeno un anno di anticipo e nell'osservanza dell'articolo 13, la loro decisione preliminare di procedere in tal senso e indicano la situazione di fatto e l'analisi in base alle quali hanno assunto tale decisione preliminare.~~

~~4. Nel caso di un operatore che, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fornisca servizi integrati, compresi servizi con autobus, risultando altresì soddisfatte le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2, l'autorità competente può decidere di inserire i servizi di natura non ferroviaria nel contratto aggiudicato direttamente a tale operatore, purché lo Stato membro interessato conceda la propria approvazione e ne informi la Commissione, fornendo le adeguate giustificazioni nonché gli opportuni indicatori che permettano un esame comparato delle prestazioni.~~

~~54.~~ Valutandone l'opportunità caso per caso le autorità competenti possono aggiudicare all'operatore di loro scelta, senza ricorso a gara pubblica, contratti di servizio pubblico per servizi aventi un valore annuo medio stimato inferiore a ~~400 000~~ **un milione di** euro. Se l'autorità competente raggruppa tutte le sue prescrizioni di servizio pubblico in un unico contratto di servizio pubblico, essa può decidere di aggiudicare all'operatore di sua scelta tale contratto di servizio pubblico, purché esso sia inferiore a un valore annuo stimato di ~~800 000~~ **tre milioni di** euro.

~~Non è ammesso il frazionamento di obblighi inerenti ad una determinata quantità di servizi.~~ **Le autorità competenti non hanno la facoltà di frazionare i contratti o le reti** allo scopo di evitare la gara pubblica.

~~56.~~ Se un operatore propone una nuova iniziativa destinata a fornire un servizio laddove non ne esista alcuno, l'autorità competente può attribuirgli direttamente il diritto esclusivo di fornire tal servizio nuovo o supplementare, a condizione che il servizio non sia soggetto a compensazione finanziaria in esecuzione di un contratto di servizio pubblico.

Un contratto di servizio pubblico per la fornitura di un servizio ai sensi del primo comma può essere attribuito direttamente per una sola volta.

6. Ogni compensazione finanziaria prevista da contratti aggiudicati senza gara pubblica deve soddisfare le disposizioni dell'articolo 16 e dell'allegato I.

Articolo 7 bis

Misure di salvaguardia relative all'aggiudicazione diretta dei contratti

1. Le autorità competenti che intendono aggiudicare un contratto senza ricorrere a gara pubblica ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 1, 2 o 3 pubblicano, con almeno un anno di anticipo e in conformità dell'articolo 13, la loro decisione preliminare di procedere in tal senso e indicano la situazione di fatto e l'analisi in base alle quali hanno assunto tale decisione preliminare.

2. In relazione a contratti da aggiudicare senza gara pubblica ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 1, 2 o 3, nei sei mesi successivi alla pubblicazione prevista dal paragrafo 1, altri potenziali operatori possono presentare all'autorità competente un'offerta alternativa per mettere in discussione i risultati precedentemente ottenuti dall'operatore in procinto di usufruire dell'aggiudicazione diretta del contratto e per proporre modalità diverse per conseguire gli obiettivi del nuovo contratto. L'autorità competente valuta tali offerte e rende pubblici, a norma dell'articolo 13, i motivi che l'hanno indotta ad accettarle o a rifiutarle.

3. Le autorità competenti garantiscono l'efficienza e l'efficacia dei servizi previsti dai contratti aggiudicati senza gara pubblica ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 1, 2 o 3.

In particolare, a tal fine, esse:

a) esaminano, almeno una volta ogni cinque anni, le tendenze riguardanti i costi unitari e i tassi di fruizione dei servizi in questione, confrontandole con i risultati ottenuti in precedenza dallo stesso operatore, con le prestazioni di riferimento valide per l'intero settore e con i risultati ottenuti da servizi comparabili forniti da altri operatori;

b) valutano i risultati di tale esame e stabiliscono se essi giustifichino la decisione di assegnare il contratto senza gara pubblica o se invece emerge con chiarezza che le prestazioni sono significativamente insufficienti;

c) se emerge con chiarezza che le prestazioni sono significativamente insufficienti, decidono le misure da assumere per ottenere un miglioramento delle prestazioni e impongono all'operatore, a norma del contratto, di fare altrettanto;

d) effettuano un nuovo esame dei casi di cui alla lettera c) entro tre anni dal primo. Se dal nuovo esame non emerge chiaramente un significativo miglioramento delle prestazioni, l'autorità risolve il contratto. Essa può aggiudicare un nuovo contratto per i servizi in questione solo tramite gara pubblica in conformità delle procedure di cui all'articolo 12;

e) pubblicano, ai sensi dell'articolo 13, paragrafi 1 e 2:

i) le informazioni di cui all'articolo 13, paragrafo 3;

ii) i risultati degli esami effettuati;

iii) la valutazione data dei risultati;

iv) i loro piani, e quelli dell'operatore, per migliorare le prestazioni in caso di significativa insufficienza.

Articolo 7 ter
Interventi di emergenza

Un'autorità competente può adottare provvedimenti di emergenza per garantire la fornitura di servizi di trasporto pubblico adeguati qualora:

- a) in seguito alla pubblicazione di un bando di gara non siano state presentate offerte conformi ai requisiti previsti;
- b) la sentenza relativa all'aggiudicazione di un contratto emessa da un organo giurisdizionale o da un organo di ricorso impedisca di stipulare un nuovo contratto ai sensi del presente regolamento prima dello scadere degli accordi esistenti;
- c) un operatore non soddisfi persistentemente i criteri stabiliti da un contratto di servizio pubblico, con conseguente risoluzione del contratto a norma dello stesso;
- d) un operatore non sia in grado, perché insolvente, di rispettare le condizioni stabilite in un contratto di servizio pubblico;
- e) un operatore intenda cessare la fornitura di un servizio che non sia oggetto di un contratto di servizio pubblico.

Le autorità competenti possono chiedere agli operatori un preavviso massimo di sei mesi prima di cessare la fornitura di qualsiasi servizio di trasporto pubblico di passeggeri da essi gestito.

I provvedimenti di emergenza assumono la forma dell'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o della proroga, stabilita di comune accordo, di un contratto di servizio pubblico già stipulato.

Gli effetti dell'aggiudicazione o della proroga di un contratto con provvedimento di emergenza non si estendono al di là del periodo necessario all'autorità competente per organizzare una nuova procedura di aggiudicazione ai sensi del presente regolamento, e sono comunque limitati ad un anno ad eccezione dei provvedimenti adottati ai sensi della lettera a) qualora neppure la nuova procedura di aggiudicazione abbia portato alla presentazione di offerte che soddisfino i requisiti previsti.

Articolo 8

Attribuzione di contratti di servizio pubblico in base al confronto della qualità

- 1.** L'autorità competente può, senza procedere a gara pubblica, affidare un contratto di servizio pubblico per un servizio limitato ad una determinata linea e per cui non sia ammessa alcuna compensazione finanziaria in esecuzione di un contratto di servizio pubblico, a condizione che, **in conformità delle procedure previste all'articolo 12:**

- a) sia stato pubblicato un invito a presentare offerte, e
- b) su tale base l'autorità abbia scelto, procedendo al confronto della qualità delle proposte ricevute, l'operatore o gli operatori che forniranno il miglior servizio al pubblico.

2. Un operatore cui sia stato aggiudicato un contratto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 5 o del paragrafo 1 può ricevere una compensazione per essersi attenuto alle regole generali stabilite a norma dell'articolo 10 e riguardanti i servizi disciplinati dal contratto. Per ciascun anno, l'importo di tale compensazione non supera un quinto del valore dei servizi oggetto del contratto.

Articolo 9

Misure di salvaguardia per le autorità

1. **Per garantire ad altri potenziali fornitori di servizi di trasporto pubblico l'opportunità di mantenere in vita la propria attività o per evitare che la concorrenza disciplinata impedisca la partecipazione delle piccole e medie imprese al mercato, L'autorità competente può imporre all'operatore prescelto di subappaltare una quota definita dei servizi contemplati dal contratto a terzi con i quali né l'autorità competente né l'operatore abbiano non abbia rapporti di affiliazione. L'obbligo di subappaltare non può essere previsto per più della metà del valore dei servizi contemplati dal contratto. L'autorità competente non indica direttamente i subappaltatori.**

2. L'autorità competente può decidere di non aggiudicare contratti di servizio pubblico ad un operatore che **già dispone o**, in conseguenza dell'aggiudicazione, disporrebbe di una quota superiore ad un quarto del mercato di riferimento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri. **Ai fini della presente disposizione gli Stati membri possono in particolare disporre che:**

a) per la metropolitana leggera, la metropolitana, le vie navigabili interne e i servizi di autobus locali e regionali il mercato di riferimento sia il mercato regionale del trasporto pubblico di passeggeri; e

b) per le ferrovie e i servizi di autobus su più lunga distanza il mercato di riferimento sia il mercato nazionale relativo a quel modo di trasporto pubblico di passeggeri.

Il presente paragrafo lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di attribuire contratti per l'intero territorio di loro competenza a un solo operatore, fatto salvo il disposto dell'articolo 6, lettera d), punto iv).

Il presente paragrafo lascia impregiudicate le procedure e decisioni delle autorità della Comunità e degli Stati membri incaricate della tutela della concorrenza.

3. ~~Se un contratto di servizio pubblico prevede la concessione di un diritto esclusivo,~~ **L'autorità competente può imporre all'operatore prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi, i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 77/187/CEE/2001/23/CE.** L'autorità identifica il personale interessato e ne precisa i diritti contrattuali.

4. Le autorità competenti possono imporre all'operatore prescelto di stabilirsi nello Stato membro in questione, a meno che la legislazione comunitaria adottata ai sensi dell'articolo 71 del trattato non preveda la libera prestazione dei servizi. Tuttavia, le autorità competenti che aggiudicano contratti di servizio pubblico non discriminano potenziali operatori stabiliti in altri Stati membri invocando il fatto che essi non sono ancora stabiliti nello Stato membro in questione o che non sono ancora titolari della licenza necessaria per fornire i servizi. **Le autorità competenti possono imporre a potenziali operatori di richiedere una determinata licenza e di soddisfare qualsiasi altra ragionevole richiesta per dimostrare di essere in grado di ottenere le licenze necessarie. Tra l'attribuzione dei contratti e la data d'inizio della fornitura del servizio le autorità competenti lasciano all'operatore prescelto un margine di tempo sufficiente per stabilirsi ed ottenere tutte le licenze necessarie.**
5. Le autorità competenti che applicano una delle condizioni di cui ai paragrafi da 1 a 4 comunicano ai potenziali operatori tutte le informazioni pertinenti all'avvio della procedura di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico.

CAPO IV

Criteri minimi Regole generali applicabili all'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri

Articolo 10

1. ~~Fatti salvi i contratti di servizio pubblico conclusi in applicazione delle disposizioni del capo III, **Le** autorità competenti possono stabilire regole generali e criteri minimi che devono essere osservati da tutti gli operatori. Tali regole e criteri devono essere applicati senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto che presentano caratteristiche analoghe nell'area geografica per la quale l'autorità è competente.~~
- 2. Le regole generali possono comprendere:**
 - a) **l'imposizione agli operatori di utilizzare veicoli, battelli, materiale rotabile o infrastrutture che soddisfino determinati requisiti di qualità, impatto ambientale, accessibilità o aspetto esteriore;**
 - b) **l'imposizione agli operatori di partecipare a sistemi integrati di emissione dei biglietti, determinazione degli orari o informazione; oppure**
 - c) **restrizioni, applicate senza discriminazioni tra gli operatori, sul numero totale di veicoli autorizzati a utilizzare un particolare tratto di strada per motivi di sicurezza pubblica o di tutela ambientale.**
- 3. Le regole generali possono riguardare obblighi tariffari, stabilendo tariffe massime per tutti i tragitti o per alcuni di essi.**
4. Tali ~~Le~~ regole **generali** ~~e criteri minimi~~ possono anche prevedere compensazioni per i costi generati dalla loro osservanza, **calcolate in conformità dell'articolo 16 e dell'allegato I,** a condizione che:

- a) ~~se la regola o il criterio limitano le tariffe, tale limitazione riguardi solo determinate categorie di passeggeri;~~
- b) ~~l'importo annuo della compensazione versata all'operatore per aver osservato le regole generali o i criteri minimi nell'area in cui vigono la regola o il criterio in questione non deve superare un quinto del valore dei servizi forniti dall'operatore nell'area stessa;~~e
- e) ~~la compensazione possa essere concessa a tutti gli operatori senza discriminazioni;~~

e

- b) la regola generale in questione faccia riferimento a criteri di qualità ed affidabilità per i servizi che essa disciplina, nonché ad adeguate sanzioni per gli operatori che non soddisfino tali criteri.**

CAPO V

Disposizioni procedurali

Articolo 11

Notificazione

Alle compensazioni versate ai sensi del presente regolamento non si applica la procedura di informazione di cui all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE.

Articolo 12

Procedure di aggiudicazione

1. La procedura adottata per la gara pubblica o per il confronto della qualità deve essere equa, aperta e non discriminatoria.
2. La procedura deve essere pubblicata nei modi indicati all'articolo 13.
3. In caso di gara pubblica devono essere stabiliti:
 - a) i criteri di selezione, tenuto conto dei criteri di cui all'articolo 4 **bis**, paragrafo ~~2~~ **1**, che definiscono le esigenze minime dell'autorità;
 - b) i criteri di aggiudicazione, tenuto conto dei criteri di cui all'articolo 4 **bis**, paragrafo ~~2~~ **1**, che definiscono gli elementi in base ai quali l'autorità sceglierà fra le offerte che soddisfano i criteri di selezione; e
 - c) le specificazioni tecniche che definiscono gli obblighi di servizio pubblico disciplinati dal contratto e che individuano gli elementi che devono essere messi a disposizione dell'offerente prescelto con le modalità e condizioni pertinenti.

Tra l'emissione del bando di gara e il termine ultimo per il ricevimento delle offerte deve intercorrere un periodo di almeno 52 giorni.

4. Nelle informazioni che forniscono agli operatori potenziali, le autorità competenti inseriscono le informazioni pertinenti di cui dispongono, nell'ambito dei contratti di servizio pubblico, sui servizi forniti dagli operatori, sulle tariffe praticate e sul numero di passeggeri trasportati nel corso degli ultimi cinque anni.
- 5. Le autorità competenti impongono ai potenziali operatori di descrivere le modalità previste per la fornitura dei servizi offerti, compreso l'utilizzo di personale e di beni.**
- 6. In relazione alle offerte relative a contratti di un valore annuo stimato superiore a tre milioni di euro, le autorità competenti possono negoziare con i potenziali operatori le offerte presentate da questi ultimi. Esse non possono, a seguito di trattative svoltesi dopo la presentazione delle offerte, accettare un'offerta che, in riferimento ai criteri di aggiudicazione di cui al paragrafo 3, lettera b), sia meno favorevole di un'offerta presentata da un altro operatore se quest'ultima soddisfa i criteri di selezione di cui al paragrafo 3, lettera a).**

*Articolo 13
Trasparenza*

1. **I bandi di gara, gli inviti a presentare proposte in base alle procedure di confronto della qualità, le informazioni su nuove regole generali e sull'erogazione delle compensazioni ad esse collegate, le decisioni preliminari di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti ai sensi dell'articolo 7 bis, paragrafo 1, nonché gli altri** Gli avvisi di gara, le e decisioni e le decisioni preliminari ai sensi del presente regolamento sono oggetto di un'adeguata pubblicità che deve indicare, nel caso delle decisioni e delle decisioni preliminari, i motivi su cui sono fondate.
2. Le autorità competenti inviano all'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, tramite i canali più appropriati, le decisioni e gli avvisi relativi ai contratti di servizio pubblico e ai sistemi di compensazione aventi un valore annuo stimato pari o superiore, **rispettivamente, a 400 000 un milione di euro ovvero 800 000 e tre milioni di euro**, ai fini della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Il valore più elevato di cui al comma precedente si applica soltanto quando l'autorità competente raggruppa in un unico contratto tutte le sue prescrizioni di servizio pubblico.
3. Le autorità competenti comunicano a chi ne faccia richiesta:
 - a) le condizioni di ogni contratto di servizio pubblico da esse aggiudicato **comprehensive, per i contratti attribuiti direttamente, delle modalità di calcolo della compensazione in conformità dell'articolo 16 e dell'allegato I;**
 - b) le prescrizioni di applicazione generale per l'esercizio del trasporto pubblico da esse stabilite **comprehensive di informazioni dettagliate in relazione agli obblighi tariffari e al metodo per la determinazione del tasso di compensazione;** e
 - c) le informazioni di cui dispongono, nell'ambito dei contratti di servizio pubblico, in merito ai servizi forniti dagli operatori, alle tariffe praticate, e al numero di

passengeri trasportati e all'andamento generale della qualità della prestazione.

4. Le autorità conservano, per almeno dieci anni, il fascicolo di ogni procedimento di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico, in modo da poter successivamente fornire la motivazione delle proprie decisioni. I fascicoli vengono messi a disposizione, per estratto, agli interessati che ne facciano richiesta.
5. Gli Stati membri inviano alla Commissione, entro la fine del mese di ~~marzo~~ **giugno** di ciascun anno pari:
 - a) un prospetto, relativo ~~all'anno precedente~~ **ai due anni civili precedenti**, del numero, del valore stimato e della durata dei contratti di servizio pubblico che le autorità competenti hanno aggiudicato, distinguendo fra servizi di trasporto per ferrovia, autobus e via navigabile interna, distinguendo inoltre i contratti attribuiti in esito a bando di gara, in base al confronto della qualità o all'operatore di loro scelta;
 - b) un prospetto dell'ambito di applicazione e del contenuto delle regole generali ~~dei criteri minimi in vigore durante l'anno precedente~~ **due anni civili precedenti** e per ~~le~~ **le** quali è stata versata una compensazione, nonché l'ammontare delle compensazioni versate;
 - c) l'esito di ogni esame delle prestazioni condotto nei due anni civili precedenti ai sensi dell'articolo 7 bis, paragrafo 3.
6. Ai fini dell'analisi e del riesame delle strategie seguite, tenuto conto anche della relazione di cui all'articolo 19, paragrafo 2, il prospetto di cui al paragrafo 5, lettera a) contiene informazioni dettagliate riguardanti:
 - a) i livelli di utenza;
 - b) il grado di soddisfazione degli utenti;
 - c) il numero degli addetti e i cambiamenti intervenuti riguardo ai ritmi di lavoro e alle condizioni occupazionali; e
 - d) il costo dei servizi, distinguendo tra:
 - i) le compensazioni in denaro erogate a norma del presente regolamento, comprese le compensazioni connesse all'osservanza delle regole generali; e
 - ii) qualsiasi altro investimento pertinente, privato o pubblico, compresi gli investimenti in infrastrutture, veicoli, battelli e materiale rotabile non contemplati dal presente regolamento.

*Articolo 14
Diritto di ricorso*

1. Gli Stati membri prevedono per gli operatori e per le altre parti interessate il diritto di proporre ricorso dinanzi ad un organo pubblico o ad un organo giurisdizionale

contro le decisioni prese in forza del presente regolamento, anche in via preliminare, dalle autorità competenti.

2. ~~Tale~~ **L'organo di cui al paragrafo 1** è indipendente, ~~nella sua organizzazione, nel suo funzionamento, nella sua struttura giuridica e nelle sue decisioni,~~ da ogni autorità competente interessata e da ogni operatore coinvolto e può richiedere a qualsiasi parte interessata informazioni utili, adottare decisioni vincolanti e concedere indennizzi.
3. ~~Gli organi competenti per i ricorsi sono tenuti ad esaminare tutti i ricorsi e ad agire per ovviare alla situazione nel termine massimo di due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni.~~ **Qualora tale organo non sia di natura giurisdizionale, le sue decisioni sono soggette a controllo giurisdizionale.**
4. ~~Salvo il disposto del paragrafo 5, le decisioni degli organi competenti per i ricorsi sono vincolanti per tutte le parti interessate da dette decisioni.~~ **Le disposizioni relative all'applicazione della procedura di ricorso sono stabilite dagli Stati membri.**
5. ~~Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che le decisioni degli organi competenti per i ricorsi siano impugnabili in via giurisdizionale.~~ **Per i servizi transfrontalieri le autorità competenti interessate stabiliscono di comune accordo l'organo competente per i ricorsi.**

Articolo 15

Disposizioni in materia contabile

1. I servizi soggetti a contratti di servizio pubblico stipulati con una determinata autorità competente sono considerati, ai fini contabili, come un'attività distinta e il loro esercizio è considerato far capo ad un'unità contabile distinta, separata dalle altre attività svolte dall'impresa, indipendentemente dal fatto che siano o no in rapporto con il trasporto di passeggeri.
2. **I singoli contratti ottenuti con aggiudicazione diretta ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 1, 2 o 3 e i contratti di valore annuo superiore a tre milioni di euro sono considerati far capo ciascuno ad un'unità contabile distinta.**
23. Ciascuna divisione contabile osserva le seguenti condizioni:
 - a) i conti di esercizio devono essere separati;
 - b) le percentuali delle spese generali, delle attività e delle passività corrispondenti a ciascuna attività devono essere imputate secondo il loro uso effettivo;
 - c) i principi contabili in materia di costi in base ai quali è attuata la separazione contabile devono essere chiaramente definiti; e
 - d) per ciascuna attività, a fronte delle spese vanno indicati **il totale dei** i proventi di esercizio dei servizi in questione e i versamenti delle autorità pubbliche a titolo di compensazione per la spesa sostenuta per conformarsi agli obblighi di servizio pubblico di cui trattasi, senza alcuna possibilità di storni **da o** verso altre attività. **Tale compensazione può comprendere un congruo profitto per l'operatore.**

~~34.~~ Gli operatori che ricevono una compensazione per l'osservanza dei ~~criteri minimi~~ **delle regole generali** applicabili alla prestazione di servizi di trasporto di cui all'articolo 10 devono, nella loro contabilità, individuare separatamente i costi da essi sostenuti per ottemperare alla regola generale ~~o ai criteri~~ in questione, i ricavi supplementari registrati grazie all'osservanza della regola ~~e dei criteri~~, nonché la compensazione versata. La compensazione versata e i ricavi supplementari percepiti devono controbilanciare le spese sostenute, senza alcuna possibilità di storni **da o** verso un'attività non soggetta alla regola ~~o ai criteri~~ in questione. **La compensazione può comprendere un congruo profitto per l'operatore.**

4. Gli operatori che forniscono servizi in base a un contratto aggiudicato senza ricorso a gara pubblica a norma dell'articolo 7, paragrafi 1, 2 o 3 o dell'articolo 17, paragrafo 3, pubblicano i propri conti secondo modalità che consentono di verificarne l'aderenza alle disposizioni del presente articolo nonché dell'articolo 7 bis, paragrafi 1 e 3, dell'articolo 8, paragrafo 2 e dell'articolo 16.

CAPO VI

Disposizioni finali

Articolo 16 Compensazione

Salvo il caso dei contratti di servizio pubblico attribuiti mediante gara pubblica, le autorità competenti non versano compensazioni più elevate né applicano procedure meno rigorose di quelle di cui all'allegato I.

Articolo 17 Misure transitorie

~~1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i sistemi, i contratti o gli accordi attuati con modalità diverse da quelle prescritte dal presente regolamento cessino di avere effetto entro tre anni dall'entrata in vigore dello stesso.~~

~~2. Nel caso di un operatore tenuto a effettuare investimenti in infrastrutture ferroviarie, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in applicazione di un contratto di servizio pubblico con un periodo di reintegrazione del capitale così investito superiore a tre anni, gli Stati membri possono consentire all'autorità competente di prorogare per un massimo di tre anni il periodo transitorio di tre anni di cui al paragrafo 1, tenuto conto del periodo di reintegrazione del capitale investito e dell'importanza economica relativa dei cespiti in questione rispetto al valore totale stimato dei servizi oggetto del contratto.~~

1. I contratti di servizio pubblico aggiudicati, prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, secondo una procedura conforme alle disposizioni delle direttive 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE o 93/38/CEE o secondo un'altra procedura concorrenziale equa, possono coprire l'intera durata da essi prevista sempreché limitata e ragionevole.

2. Se un'autorità competente forniva un determinato servizio di autobus direttamente o tramite un operatore da essa controllato prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, può continuare a prestare tale servizio senza indire una gara pubblica negli otto anni successivi all'entrata in vigore del regolamento medesimo.

3. In circostanze eccezionali, fermi restando l'obbligo di ricorrere alla conclusione di un contratto di cui all'articolo 5, le norme sulla durata dei contratti di cui all'articolo 6, lettera c) e l'obbligo di munirsi della previa approvazione della Commissione, le autorità competenti possono prorogare il termine di cui al paragrafo 2 sempreché:

a) applichino l'articolo 7 bis;

b) il contratto non conceda un diritto esclusivo;

c) qualsiasi compensazione per obblighi tariffari sia concessa a norma dell'articolo 10.

4. Fermo restando quanto stabilito dai paragrafi 1, 2 e 3, ciascuna autorità competente provvede affinché:

a) almeno la metà del valore dei suoi contratti di servizio pubblico venga aggiudicata nell'osservanza delle disposizioni del presente regolamento entro quattro anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo; e

b) tutti i suoi contratti di servizio pubblico vengano aggiudicati nell'osservanza delle disposizioni del presente regolamento entro otto anni.

Nell'applicare le disposizioni e nel calcolare le quote di cui al primo comma, le autorità competenti non tengono conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati senza gara dopo il 1° febbraio 2003 ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 1, 2, 3 e 4 e dei contratti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3.

5. Gli Stati membri e le autorità competenti prendono le misure necessarie per garantire che i sistemi, i contratti o gli accordi attuati con modalità diverse da quelle prescritte dal presente regolamento e da quelle di cui al paragrafo 1, cessino di avere effetto in tempo utile per dar modo alle autorità competenti di ottemperare alle disposizioni dei paragrafi 2 e 4.

36. Ai singoli sistemi, contratti e accordi di cui ai paragrafi 1 e 2 continuano ad applicarsi, fino al loro termine di efficacia, le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69 applicabili prima dell'entrata in vigore del presente regolamento.

7. Nel corso dei periodi transitori di cui al paragrafo 4, le autorità competenti possono precludere la partecipazione a procedure di aggiudicazione di contratti agli operatori cui siano stati attribuiti diritti esclusivi o compensazioni finanziarie per la fornitura di servizi di trasporto pubblico secondo modalità diverse da quelle previste dal presente regolamento.

Nell'applicare il primo comma le autorità competenti evitano ogni discriminazione, escludono tutti i potenziali operatori che soddisfano tale

condizione e informano i potenziali operatori della propria decisione all'inizio del procedimento di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico.

Almeno due mesi prima della pubblicazione del bando di gara o dell'invito a presentare proposte nell'ambito della procedura del confronto della qualità esse informano la Commissione della loro intenzione di applicare la presente disposizione.

Le disposizioni del primo comma non si applicano agli operatori che siano in grado di dimostrare che il valore dei servizi di trasporto pubblico da essi forniti a norma del presente regolamento supera il valore dei servizi oggetto di diritti esclusivi o di compensazione finanziaria aggiudicati secondo modalità diverse da quelle previste dal presente regolamento.

Articolo 18

Operatori di paesi terzi

Ai fini del presente regolamento e ferme restando le disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 4, gli operatori provenienti ~~da~~ **paesi terzi che hanno concluso con la Comunità accordi che consentono agli operatori in questione di stabilirsi negli Stati membri,** ~~elencati all'allegato II~~ beneficiano dello stesso trattamento delle imprese comunitarie, ~~conformemente a quanto stabilito negli accordi conclusi da ciascuno di questi paesi con la Comunità. La Commissione aggiorna tale allegato in armonia con gli obblighi internazionali assunti dalla Comunità, pubblicando un avviso nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee, serie L.~~

Articolo 19

Controllo della Commissione

1. Gli Stati membri consultano la Commissione in ordine a qualsiasi disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa necessaria per l'applicazione del presente regolamento.
2. Entro cinque anni dall'entrata in vigore, la Commissione redige una relazione sull'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri e sugli effetti **qualitativi e quantitativi** della stessa ~~sul trasporto di~~ **per i passeggeri, il personale, le autorità pubbliche e le collettività destinatarie dei servizi** e propone, se necessario, le opportune modificazioni. La relazione comprende un esame del funzionamento dell'esenzione di cui all'articolo 7, ~~paragrafo 4.~~

Articolo 20

Abrogazione e modifica

1. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 è abrogato.
2. Nel regolamento (CEE) n. 1107/70, all'articolo 3, il paragrafo 2 è soppresso.

Articolo 21
Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

ALLEGATO I

Norme applicabili alle compensazioni in assenza di gara pubblica

1. ~~Quando un'autorità competente versa compensazioni ad un operatore per l'assolvimento di un obbligo di servizio pubblico ai sensi del presente regolamento e se tale compensazione non riguarda un contratto di servizio pubblico attribuito mediante gara pubblica, l'importo della compensazione non deve superare l'effetto finanziario netto dovuto all'osservanza dell'obbligo di servizio pubblico, calcolato in conformità delle regole di cui al presente allegato.~~
2. ~~L'effetto finanziario netto corrisponde alla somma degli effetti dell'osservanza dell'obbligo di servizio pubblico:~~
 - i) ~~sulle spese dell'operatore (spese evitate meno le spese supplementari sostenute);~~
e
 - ii) ~~sulle entrate dell'operatore (introiti supplementari meno introiti progressivi).~~
3. ~~L'effetto finanziario netto viene determinato tenendo conto degli effetti del rispetto dell'obbligo di servizio pubblico sul complesso delle attività dell'operatore.~~
4. ~~L'effetto finanziario netto viene calcolato mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo di servizio pubblico è stato osservato, con la situazione che si sarebbe verificata se l'obbligo non fosse stato osservato e se la prestazione dei servizi cui l'obbligo si riferisce fosse stata effettuata secondo una logica puramente commerciale.~~
5. ~~Nell'ipotesi in cui l'obbligo non fosse stato adempiuto (caso di riferimento) devono calcolarsi stime delle tariffe, del numero dei passeggeri e dei costi.~~
6. ~~Il caso di riferimento può essere calcolato come segue:~~
 - i) ~~utilizzando i dati relativi alla situazione esistente prima che l'operatore cominciasse ad adempiere all'obbligo di servizio pubblico, se le circostanze non sono mutate al punto da non rappresentare più un riferimento attendibile per le tariffe, il numero dei passeggeri e i costi; oppure~~
 - ii) ~~mediante confronto con i dati desunti da servizi comparabili forniti secondo una logica puramente commerciale; oppure~~
 - iii) ~~mediante una stima dei costi e della domanda dei servizi.~~

~~Il calcolo del caso di riferimento deve prendere in considerazione le linee di tendenza osservabili nel mercato dei trasporti di cui trattasi.~~
7. ~~Nel calcolare gli effetti che l'adempimento dell'obbligo di servizio pubblico ha sulle entrate si deve tener conto, in particolare, delle variazioni delle tariffe e del numero dei passeggeri. Il calcolo tiene conto dell'incidenza che il rispetto dell'obbligo di servizio pubblico e la modificazione della qualità, della quantità e del prezzo dei servizi forniti hanno sulla domanda dei servizi di trasporto. Tale valutazione non deve limitarsi a considerare l'impatto sul segmento di rete direttamente interessato dall'obbligo, ma deve ricomprendere tutti gli effetti che si esercitano sulle altre parti della rete.~~

- ~~8. Il calcolo degli effetti finanziari sui costi legati all'osservanza di un obbligo di servizio pubblico è analogo al calcolo degli effetti sulle entrate. Se l'obbligo riguarda unicamente una parte dei servizi forniti dall'operatore, i costi comuni come le spese generali vengono ripartiti fra questi e gli altri servizi in proporzione al valore di ciascuna categoria di servizi.~~
- ~~9. I costi derivanti dall'adempimento di obblighi di servizio pubblico sono calcolati sulla base di una gestione efficiente dell'operatore e della fornitura dei servizi di trasporto di qualità adeguata.~~

~~L'entità della compensazione viene stabilita in anticipo per la durata del contratto o del regime compensativo; tuttavia, il contratto o il regime può prevedere che l'importo della compensazione venga adeguato con riferimento a fattori prestabiliti. Gli importi compensativi devono in ogni caso restare immutati per un periodo di almeno un anno.~~

~~Le compensazioni versate a fronte dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico possono essere versate solo se l'operatore di cui trattasi, se avesse avuto esclusivamente riguardo ai propri interessi commerciali, non avrebbe adempiuto a tale obbligo in assenza di tale compensazione, o non lo avrebbe adempiuto nella stessa misura o alle stesse condizioni.~~

- 1. Le norme di cui al presente allegato si applicano a tutte le compensazioni finanziarie concesse per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico in conformità del presente regolamento, escluse quelle concesse in seguito a gara pubblica. Sono comprese le compensazioni collegate all'osservanza delle regole generali di cui all'articolo 10. Le norme in questione non si applicano alle eccezioni riguardanti, in tutto o in parte, gli effetti finanziari delle accise sui carburanti.**
- 2. L'importo della compensazione non supera la differenza tra le spese supplementari sostenute dall'operatore per fornire il servizio e le entrate supplementari realizzate dall'operatore con la fornitura del servizio, tenendo conto delle attività dell'operatore nel loro complesso, compresi i servizi redditizi.**
- 3. Nel calcolo delle spese supplementari sostenute dall'operatore si può tenere conto degli elementi seguenti:**
 - i) le ulteriori spese dirette connesse all'osservanza dell'obbligo di servizio pubblico;**
 - ii) una quota proporzionale delle spese generali dell'operatore, delle attività e delle passività determinate dalla fornitura del servizio;**
 - iii) un congruo guadagno;**
 - iv) ogni mancato introito derivante dall'osservanza dell'obbligo di servizio pubblico.**
- 4. Nel calcolo delle entrate supplementari realizzate dall'operatore si tiene conto degli elementi seguenti:**

i) gli introiti supplementari realizzati dall'operatore grazie alla vendita dei titoli di trasporto e alle altre attività direttamente connesse al servizio, quali la pubblicità e i punti di ristoro a bordo;

ii) ogni spesa evitata grazie alla fornitura del servizio.

5. Le compensazioni collegate ad obblighi tariffari stabiliti in conformità dell'articolo 10, paragrafo 3 e riguardanti tutti i tragitti o la maggior parte di essi vengono corrisposte in base a un'unica percentuale per tragitto a tutti gli operatori incaricati di servizi di natura analoga. La percentuale si basa su una stima degli effetti finanziari medi dell'obbligo su tutti gli operatori che ne sono investiti.

6. I costi derivanti dall'adempimento di obblighi di servizio pubblico sono calcolati sulla base di una gestione efficiente da parte dell'operatore, nonché di una fornitura di servizi di trasporto di qualità adeguata.

L'entità della compensazione viene stabilita in anticipo per la durata del contratto o del regime compensativo; tuttavia, il contratto o il regime può prevedere procedure per l'adeguamento dell'importo della compensazione con riferimento a specifici fattori o circostanze prestabiliti. Gli importi compensativi devono in ogni caso restare immutati per un periodo di almeno un anno.

Le compensazioni concesse a fronte dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico possono essere versate solo se l'operatore di cui trattasi, se avesse avuto esclusivamente riguardo ai propri interessi commerciali, non avrebbe adempiuto a tale obbligo in assenza della compensazione, o non lo avrebbe adempiuto nella stessa misura o alle stesse condizioni.

ALLEGATO II

Paesi i cui operatori devono essere trattati come imprese comunitarie ai fini del presente regolamento, a norma dell'articolo 18

~~Bulgaria, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia~~