



Bruxelles, 8.11.2017  
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 358 final} - {SWD(2017) 359 final} - {SWD(2017) 360 final} -  
{SWD(2017) 361 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta rientra nel secondo pacchetto sulla mobilità, il cui obiettivo è guidare la lotta ai cambiamenti climatici, rendere l'industria europea più forte e più competitiva e migliorare la qualità della vita e le possibilità di scelta dei cittadini in materia di mobilità quotidiana. La libertà di circolare liberamente sul territorio dell'Unione è una conquista essenziale dell'Unione europea e ha consentito ai cittadini di viaggiare agevolmente tra i vari Stati membri per motivi professionali o per recarsi in vacanza. La presente proposta migliorerà la mobilità dei cittadini su lunghe distanze e incrementerà l'utilizzo di modi di trasporto sostenibili. Condurrà a servizi più aderenti alle esigenze dei cittadini, in particolare quelli con redditi inferiori, e offrirà ulteriori vantaggi in ambito ambientale, economico e sociale. La proposta risponde alla crescente domanda globale di collegamenti tra tutte le aree geografiche e assicura l'accessibilità ad una fascia più ampia della popolazione, offrendo così un contributo diretto alla realizzazione delle priorità della Commissione in materia di occupazione e crescita e di Unione dell'energia.

Il regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006<sup>1</sup> è stato adottato come parte di un pacchetto legislativo insieme al regolamento (CE) n. 1071/2009, riguardante le condizioni per esercitare l'attività di trasportatore su strada<sup>2</sup>. Questi due regolamenti disciplinano congiuntamente le condizioni per l'accesso alla professione e al mercato nel settore del trasporto passeggeri su strada e contribuiscono entrambi al buon funzionamento del mercato unico nel settore dei trasporti su strada, così come alla sua efficienza e competitività.

Il regolamento (CE) n. 1073/2009 stabilisce le disposizioni che sono tenute a rispettare le imprese che intendono operare sul mercato internazionale del trasporto passeggeri su strada e su mercati nazionali diversi da quello del proprio Stato membro di stabilimento (i cosiddetti trasporti di cabotaggio). Detto regolamento comprende disposizioni in merito ai documenti che devono essere rilasciati a tali imprese dallo Stato membro di immatricolazione (licenza comunitaria) e dall'autorità competente per l'autorizzazione (autorizzazione per un servizio regolare). Esso fissa le disposizioni in materia di sanzioni in caso di violazione di tali obblighi nonché le disposizioni relative alla cooperazione tra Stati membri.

Dal 2015 al 2017<sup>3</sup> è stata effettuata una valutazione ex post del regolamento, nella quale è stata raggiunta la conclusione che l'efficacia del regolamento nel conseguire l'obiettivo iniziale, ossia promuovere i servizi di trasporto effettuati con autobus come alternativa sostenibile al trasporto con autovetture private, è solo parziale. La valutazione ha rivelato che l'apertura dei mercati nazionali dei servizi regolari di trasporto effettuati con autobus crea una massa critica di trasportatori i quali poi ampliano le loro attività anche ai servizi internazionali: ciò si ripercuote sul numero di collegamenti internazionali e di frequenze dei servizi più di quanto non faccia la sola normativa paneuropea. Un'ulteriore apertura dei mercati nazionali rafforzerà lo sviluppo del mercato internazionale per i servizi regolari, indipendentemente dagli eventuali vantaggi per i passeggeri che effettuano spostamenti

---

<sup>1</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88.

<sup>2</sup> GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51.

<sup>3</sup> **SWD (2017) 361.**

nazionali. I principali problemi individuati consistevano negli ostacoli che, sui mercati nazionali, intralciano lo sviluppo dei servizi di trasporti interurbani effettuati con autobus e nella quota modesta rappresentata dai modi sostenibili di trasporto di passeggeri. La presente proposta, che costituisce un'iniziativa di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT)<sup>4</sup>, è intesa a correggere tali carenze.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta fa parte di un più ampio riesame, attualmente in corso, della normativa in materia di trasporto su strada. È strettamente correlata ad altri atti giuridici vigenti nel medesimo settore, in particolare alla normativa sull'accesso alla professione [regolamento (CE) n. 1071/2009], sulla legislazione sociale [regolamento (CE) n. 561/2006<sup>5</sup>, direttiva 2002/15/CE<sup>6</sup>, direttiva 2006/22/CE<sup>7</sup> e regolamento (UE) n. 165/2014<sup>8</sup>] e sull'Eurobollo [direttiva 1999/62/CE<sup>9</sup>]. Sarà dunque possibile agevolare l'offerta di servizi di trasporti interurbani effettuati con autobus, come suggerito nella proposta in esame, se si prendono in esame congiuntamente le norme che disciplinano il mercato interno, la legislazione sociale e il distacco dei lavoratori, con il duplice obiettivo di garantire condizioni di lavoro eque per i conducenti e favorire la concorrenza leale tra gli operatori.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta è pienamente in linea con la priorità della Commissione di realizzare un mercato interno più profondo e più equo. Il mercato interno per le operazioni di trasporto passeggeri su strada che si avvalgono dei servizi di autobus sarà potenziato. La proposta è anche in linea con gli obiettivi della mobilità a basse emissioni e con quello della decarbonizzazione dei trasporti, che l'Unione dell'energia si prefigge, nonché con la politica comune dei trasporti quale descritta nel Libro bianco del 2011 dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"<sup>10</sup>. La proposta creerà nuove opportunità commerciali per gli operatori del settore, incrementando in tal modo le opportunità di crescita e di occupazione e ampliando le possibilità di scelta dei passeggeri. La presente proposta riduce inoltre l'onere normativo che grava sui trasportatori di passeggeri su strada e rende più chiaro il quadro giuridico, in linea con gli obiettivi del programma REFIT dell'UE.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **Base giuridica**

La base giuridica del regolamento e della proposta di modifica deriva dal titolo VI (Trasporti) del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare l'articolo 91 il quale stipula, tra l'altro, che il Parlamento europeo e il Consiglio stabiliscono norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, nonché le

---

<sup>4</sup> Programma di lavoro della Commissione per il 2017, allegato 2, iniziativa n. 9.

<sup>5</sup> GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

<sup>6</sup> GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35.

<sup>7</sup> GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

<sup>8</sup> GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1.

<sup>9</sup> GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42.

<sup>10</sup> COM(2011) 144 definitivo del 28.3.2011.

condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

L'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nel settore dei trasporti a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE. Le modifiche alle norme esistenti possono tuttavia essere effettuate unicamente dal legislatore dell'UE.

Inoltre la molteplicità di norme riguardanti l'accesso ai mercati nazionali dei servizi di trasporto effettuati con autobus limita la capacità dei vettori di sviluppare reti paneuropee di tali servizi e nega loro la possibilità di proporre un complemento ad altri servizi effettuati con autobus e ad altri modi di trasporto. Gli Stati membri singolarmente non possono introdurre norme uniformi di accesso al mercato, necessarie alla creazione di un autentico mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri su strada, né garantirne la coerenza e il coordinamento. È pertanto necessario stabilire norme a livello dell'UE.

- **Proporzionalità**

Come indicato nella sezione 7.3 della relazione sulla valutazione d'impatto, la proposta è proporzionata ai problemi individuati e non va al di là di quanto necessario alla loro risoluzione. La proposta contiene solamente alcune modifiche mirate del regolamento, che contribuiscono a migliorare il quadro normativo vigente che disciplina il settore dei trasporti passeggeri su strada nell'UE e non impone, per le parti interessate, ulteriori prescrizioni regolamentari che non sarebbero proporzionate ai problemi individuati.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Dal momento che l'atto giuridico da modificare è un regolamento, l'atto modificativo dovrebbe, in linea di principio, assumere la stessa forma.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Insieme alla presente proposta è stato adottato il documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla valutazione ex post del regolamento (CE) n. 1073/2009<sup>11</sup>.

I principali problemi rilevati sono i seguenti:

- il settore degli autobus interurbani non ha registrato un tasso di crescita paragonabile a quello di altri modi di trasporto e la sua quota modale ha continuato a diminuire per un lungo periodo,
- nei mercati nazionali esistono ostacoli che intralciano lo sviluppo dei servizi di trasporto interurbani effettuati con autobus,
- se non possono contare su servizi interurbani competitivi, i servizi regolari internazionali effettuati con autobus costituiscono un'offerta meno allettante per gli utenti,

---

<sup>11</sup> Cfr. nota 3.

- la portata degli obiettivi del regolamento originario non comprendeva il problema dell'accesso discriminatorio alle autostazioni,
- i costi amministrativi legati all'ingresso sul mercato sono eccessivi.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le consultazioni dei portatori di interessi condotte durante la preparazione della presente proposta si sono svolte nel rispetto dei requisiti minimi per la consultazione delle parti interessate, stabiliti nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 [COM(2002) 704 definitivo].

Il processo di consultazione comprendeva cinque distinte attività di consultazione. Sono stati utilizzati metodi di consultazione aperti e mirati, con l'impiego di vari strumenti.

Per quanto riguarda la consultazione aperta, tra il 14 dicembre 2016 e il 15 marzo 2017 si è tenuta una consultazione pubblica online di 13 settimane (riguardante sia la valutazione ex post, sia quella di impatto).

I principali obiettivi erano:

- contribuire a verificare i problemi del settore individuati nella valutazione ex post,
- convalidare gli obiettivi dei possibili interventi strategici, e
- raccogliere il parere delle parti interessate in merito all'adeguatezza e alle ripercussioni previste degli interventi.

La consultazione è stata effettuata mediante due questionari, uno rivolto a tutti i cittadini e un altro, più specializzato, destinato alle principali parti interessate. La Commissione ha ricevuto complessivamente 171 contributi. Delle 18 risposte al questionario generale: 8 provenivano da cittadini/consumatori, 7 da società, 2 da organizzazioni non governative e una da altri partecipanti. Dei 153 contributi al questionario specializzato: 68 risposte provenivano da società attive nella catena del trasporto, 28 da autorità non governative, 17 da lavoratori del settore del trasporto passeggeri su strada, 7 da autorità di regolamentazione, 3 da autorità governative dell'UE, 3 da autorità preposte all'applicazione della legge, una da un cittadino/consumatore, una da un docente universitario e 25 da altri partecipanti.

La consultazione mirata consisteva nell'invio di un questionario dettagliato alle principali parti interessate, individuate nel corso della fase iniziale dello studio. Sono stati elaborati quattro diversi questionari, in funzione della tipologia della parte interessata: sono pervenute 20 risposte da ministeri/autorità di regolamentazione, 2 da organizzazioni paneuropee, 3 da operatori e 6 da associazioni di operatori.

Sono state condotte interviste al fine di acquisire conoscenze più particolareggiate sulle esperienze delle parti interessate e sul loro parere in merito alle varie misure al vaglio. Tali interviste hanno inoltre permesso di richiedere i dati quantitativi necessari alla valutazione d'impatto. Per ciascun caso si è proceduto inviando anticipatamente domande specifiche e/o chiedendo chiarimenti sulle informazioni fornite tramite i questionari. Sono state condotte 6 interviste con ministeri/autorità di regolamentazione, 4 con organizzazioni paneuropee, 4 con operatori e 4 con associazioni di operatori.

È stato effettuato presso i cittadini europei dell'UE-28 uno speciale sondaggio di opinione Eurobarometro<sup>12</sup> sui servizi di trasporto effettuati con autobus, nell'ambito del quale sono state condotte 27 901 interviste tra il 18 e il 27 marzo 2017. L'obiettivo di questo sondaggio era raccogliere le opinioni dei cittadini europei per sondarne il grado di soddisfazione in merito ai servizi di autobus esistenti in quel momento nei rispettivi Stati membri e conoscere le ragioni per cui utilizzavano o meno tali servizi. Dal sondaggio sono emerse le seguenti conclusioni principali:

- in tutta l'UE soltanto una minoranza degli intervistati utilizza servizi di autobus; più di 6 persone su 10 (il 64%) dichiarano di non ricorrere mai a tali servizi per spostamenti sul territorio nazionale,
- la ragione più spesso citata per motivare l'impiego di servizi di autobus sono i prezzi contenuti (33%),
- per incentivare l'impiego dei servizi di trasporto effettuati con autobus da parte di chi non li utilizza, bisognerebbe anzitutto che queste persone non disponessero di un'automobile (secondo il 37% degli intervistati), che i prezzi fossero ridotti (26%) e che fosse ampliata la rete di itinerari e autostazioni (11%).

Nel corso della valutazione ex post e della valutazione d'impatto sono stati organizzati numerosi seminari per le parti interessate, riunioni e altri eventi.

Le informazioni raccolte durante la consultazione hanno confermato l'esistenza dei principali problemi individuati nel corso della valutazione ex post.

Quanto alle possibili misure strategiche, tutte le parti interessate hanno sostenuto con vigore l'ipotesi di trattare il problema dell'accesso discriminatorio alle autostazioni. Sono state registrate reazioni contrastanti sulle possibili misure tese a eliminare le restrizioni all'accesso ai mercati nazionali dei servizi interurbani: alcuni gruppi di parti interessate erano infatti favorevoli ai cambiamenti mentre altri hanno espresso una certa riluttanza. Le associazioni di operatori, gli operatori e i lavoratori del settore sono, in linea generale, più favorevoli alla definizione di quadri comuni, mentre alcuni enti governativi, autorità di regolamentazione e organizzazioni non governative sottolineano la necessità di modalità di accesso al mercato che rispecchino la situazione dei singoli Stati membri e tutelino i contratti di servizio pubblico.

- **Assunzione e uso di perizie**

Un contraente esterno ha contribuito allo studio di supporto che correda la valutazione d'impatto, conclusosi nell'agosto 2017<sup>13</sup>.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta è corredata di una valutazione d'impatto, esaminata a due riprese dal comitato per il controllo normativo ("il comitato") che ha inizialmente espresso un parere negativo il 24 luglio 2017, seguito da un parere positivo con riserve il 13 settembre 2017. Tutte le principali osservazioni del comitato sono state prese in considerazione nella versione riveduta della valutazione d'impatto. Come affermato nell'allegato 1 della relazione sulla valutazione d'impatto, le riserve sono state trattate come segue:

---

<sup>12</sup> Cfr. [https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2144\\_87\\_1\\_457\\_ENG](https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG).

<sup>13</sup> Cfr. nota 3.

- sono state rafforzate le argomentazioni volte a chiarire la necessità di un intervento a livello dell'UE,
- la definizione del problema è stata ristrutturata e riveduta per tenere conto della quota modesta rappresentata dai modi di trasporto sostenibili,
- gli obiettivi generali sono stati rivisti. I due obiettivi generali sono complementari e non si escludono reciprocamente,
- vengono descritte le probabili reazioni all'introduzione di servizi commerciali e le ripercussioni previste sui contratti di servizio pubblico; sono altresì presentati i modelli di contratto solitamente utilizzati per i collegamenti delle zone rurali,
- sono state inserite le differenze nazionali nei settori stradale e ferroviario,
- vengono presentate informazioni complementari riguardanti le autostazioni e si chiarisce che la valutazione d'impatto è incentrata sulla parità di accesso a queste ultime.

La valutazione d'impatto ha esaminato due insiemi di pacchetti di provvedimenti.

- Il primo affronta i problemi dei "costi amministrativi eccessivi legati all'ingresso sul mercato" e delle "restrizioni all'accesso ai mercati nazionali dei servizi interurbani".
- Il secondo tratta il problema dell'"accesso limitato alle infrastrutture fondamentali".

I problemi inerenti all'accesso al mercato e quelli relativi all'accesso alle autostazioni non sono legati tra loro e i loro effetti hanno una portata geografica diversa in ciascun caso. Più specificamente, sono solo 14 gli Stati membri che applicano restrizioni severe all'accesso al mercato, mentre il problema dell'accesso discriminatorio alle autostazioni si riscontra nell'intera UE-28. In entrambi gli insiemi, i pacchetti di provvedimenti sono stati definiti in modo da riflettere i livelli crescenti di intervento normativo e di ripercussioni previste.

Il primo pacchetto di provvedimenti prevede il libero accesso al mercato per i servizi regolari, con la possibilità di rifiutare l'autorizzazione se è compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico esistente.

Il secondo pacchetto di provvedimenti concede agli Stati membri la possibilità di rifiutare un'autorizzazione se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico esistente è compromesso dalla proposta di un nuovo servizio di trasporto passeggeri su distanze inferiori a 100 chilometri in linea d'aria.

Il terzo pacchetto di provvedimenti elimina la procedura di autorizzazione per i servizi regolari di trasporto passeggeri su distanze pari o superiori a 100 chilometri in linea d'aria.

Il quarto pacchetto di provvedimenti incoraggia i gestori e i responsabili delle autostazioni a concedere l'accesso ai vettori che effettuano servizi regolari, su basi eque e ragionevoli e senza discriminazioni tra operatori.

Il quinto pacchetto di provvedimenti prevede norme sulla parità di accesso che impongono ai gestori e ai responsabili delle autostazioni di concedere l'accesso ai vettori che effettuano servizi regolari, su basi eque e ragionevoli e senza discriminazioni tra operatori.

Dalla valutazione è emerso che la soluzione ottimale consisterebbe in una combinazione del secondo e del quinto pacchetto di provvedimenti; tale soluzione è ritenuta, nel complesso, più efficace e dovrebbe, secondo le stime, permettere alle imprese e alle amministrazioni di realizzare risparmi amministrativi dell'ordine di 1,560 miliardi di EUR per l'UE-28 durante il periodo di riferimento (2015-2035). Questa combinazione influirebbe positivamente anche sui trasporti in senso lato in quanto porterebbe, nel 2030, ad un aumento delle attività di trasporto effettuate con autobus superiore all'11% rispetto allo scenario di base e aumenterebbe la quota modale di tali attività di quasi un punto percentuale. Essa consentirebbe un miglioramento dei collegamenti per i gruppi sociali più svantaggiati, per un valore di 62 miliardi di passeggeri/km nel 2030, creando nel contempo 85 000 nuovi posti di lavoro e contribuendo a far calare i costi connessi agli incidenti per un totale di 2,8 miliardi di EUR nell'UE-28 durante il periodo di riferimento. Altrettanto positivi sarebbero gli effetti sull'ambiente, con un risparmio netto complessivo di 183 milioni di EUR sui costi delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di 590 milioni di EUR sui costi dell'inquinamento atmosferico nell'UE-28. Secondo le previsioni, questa opzione provocherebbe un trasferimento limitato delle attività dal trasporto ferroviario a quello su strada, e un calo della quota modale del trasporto ferroviario di 0,4 punti percentuali nel 2030 rispetto allo scenario di base (dall'8,4% all'8%), con una conseguente perdita di entrate per i contratti di servizio pubblico su rotaia dell'1,4% e un aumento delle sovvenzioni per i contratti di servizio pubblico con autobus inferiore all'1%. Ciò non pregiudicherebbe la sostenibilità dei contratti di servizio pubblico che garantiscono i collegamenti con le aree urbane periferiche.

La proposta è in linea con l'opzione preferita indicata nella valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta persegue l'obiettivo REFIT di miglioramento dell'efficacia e riduzione degli oneri normativi che gravano sulle imprese. Ciò avviene principalmente rendendo più rapida la procedura di autorizzazione grazie alla riduzione del numero di motivi per rifiutare l'autorizzazione di un nuovo collegamento effettuato con autobus. La procedura di autorizzazione è più semplice e più trasparente, il che riduce in maniera efficace gli ostacoli per le nuove imprese sul mercato. La proposta agevola gli operatori che, nel valutare la possibilità di autorizzare una nuova linea sulla base di un numero ridotto di motivi di rifiuto, possono agire con maggiore sicurezza. Il miglioramento dell'accesso alle autostazioni ridurrà i tempi di attesa per le imprese che vogliono accedere alle autostazioni e consentirà loro di attivare tempestivamente nuovi collegamenti effettuati con autobus, assicurandosi più rapidamente ricavi incrementali. L'eliminazione del foglio di viaggio comporterà infine un alleggerimento dell'onere amministrativo.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea<sup>14</sup>.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

---

<sup>14</sup> Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391).



## 5. ALTRI ELEMENTI

### • **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione intende monitorare e valutare l'attuazione e l'efficacia del regolamento. Presenterà una relazione sull'attuazione e sugli effetti del presente regolamento entro cinque anni dalla data di inizio dell'applicazione. Mediante la liberalizzazione dei mercati nazionali dei servizi regolari effettuati con autobus, il presente regolamento dovrebbe contribuire a migliorare il funzionamento del mercato del trasporto passeggeri su strada. Le informazioni pertinenti devono essere raccolte presso le autorità nazionali competenti e tramite un sondaggio condotto tra i trasportatori di passeggeri su strada.

### • **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Gli elementi fondamentali della proposta sono i seguenti:

#### Capo I – DISPOSIZIONI GENERALI

##### Articolo 1 – Ambito di applicazione

A norma dell'attuale articolo 1, paragrafo 4, rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento i servizi nazionali di trasporto di passeggeri su strada, effettuati a titolo temporaneo da un vettore non residente per conto terzi. Si propone di modificare questa disposizione per includere nell'ambito di applicazione del regolamento tutti i servizi regolari effettuati da un vettore non residente per conto terzi.

##### Articolo 2 – Definizioni

Si propone di modificare il punto 2 per precisare che i servizi espressi vanno considerati servizi regolari.

Si propone di modificare il punto 7 per aggiornare la definizione in seguito alla liberalizzazione dei servizi regolari nazionali.

Si propone l'aggiunta di nuove definizioni per "autostazione" e "gestore dell'autostazione". Tali definizioni sono un presupposto indispensabile per poter disciplinare l'accesso alle autostazioni.

Si propone di aggiungere una nuova definizione di "alternativa valida" per chiarire quali altre autostazioni un gestore dovrebbe indicare al vettore nel momento in cui rifiuta l'accesso alla propria autostazione.

##### Articolo 3 *bis* – Organismo di regolamentazione

Si propone l'aggiunta di un nuovo articolo a norma del quale gli Stati membri saranno tenuti a designare un organismo di regolamentazione che sia indipendente da ogni altra autorità pubblica. Obiettivo di tale prescrizione è evitare eventuali conflitti di interesse allorché un organismo di regolamentazione stia conducendo un'analisi economica per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, o agisca in qualità di organo di ricorso in materia di accesso alle autostazioni. L'organismo designato può essere un organismo nuovo o già esistente. Le procedure stabilite per l'assunzione del personale dovrebbero contribuire all'indipendenza dell'organismo, che dovrebbe essere in grado di ottenere le informazioni necessarie e far rispettare le proprie decisioni per mezzo di sanzioni adeguate. In ogni Stato membro la dimensione dell'organismo di regolamentazione

dovrebbe infine essere proporzionata al livello delle attività di trasporto passeggeri su strada in tale Stato membro.

## Capo II – LICENZA COMUNITARIA E ACCESSO AL MERCATO

### Articolo 5 – Accesso al mercato

Si propone di sopprimere il quinto comma dell'articolo 5, paragrafo 3, dal momento che si considera che l'obbligo di comunicare alle autorità competenti i nomi dei vettori e i punti in cui si effettuano le coincidenze durante il percorso non ha più ragion d'essere e genera un inutile onere amministrativo.

### Articolo 5 *bis* – Accesso alle autostazioni

Si propone l'aggiunta di un nuovo articolo che stabilisce che ai vettori siano concessi i diritti di accesso alle autostazioni a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti ai fini dell'esercizio di servizi regolari. È opportuno pubblicare le condizioni di accesso alle autostazioni.

### Articolo 5 *ter* – Procedura per la concessione dell'accesso alle autostazioni

Si propone di aggiungere un nuovo articolo che stabilisca la procedura di accesso alle autostazioni. Le domande di accesso dovrebbero essere rifiutate soltanto per mancanza di capacità dell'autostazione. Le decisioni sulle domande di accesso vanno prese nel termine di due mesi e devono essere opportunamente motivate. I vettori devono avere la possibilità di impugnare tali decisioni dinanzi all'organismo di regolamentazione, la cui decisione dovrebbe essere vincolante.

## Capo III – SERVIZI REGOLARI SOGGETTI AD AUTORIZZAZIONE

### Articolo 8 – Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria

L'articolo 8 è modificato al fine di stabilire una procedura di autorizzazione per i servizi regolari internazionali di trasporto passeggeri su una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria. Le autorità competenti per l'autorizzazione devono ottenere l'accordo degli altri Stati membri in cui hanno luogo l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e il loro trasporto su distanze inferiori a 100 chilometri. Le autorizzazioni sono rilasciate a meno che il rigetto non sia motivato da ragioni chiaramente specificate. Se le autorità competenti non riescono a raggiungere un accordo in merito ad un'autorizzazione, la questione può essere deferita alla Commissione, la quale è tenuta a prendere una decisione che continuerà ad applicarsi fino al momento in cui l'autorità competente per l'autorizzazione non avrà adottato la sua decisione.

### Articolo 8 *bis* – Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza pari o superiore a 100 chilometri in linea d'aria

Viene aggiunto l'articolo 8 *bis* al fine di stabilire una procedura di autorizzazione per i servizi regolari internazionali di trasporto passeggeri su distanze pari o superiori a 100 chilometri in linea d'aria. Il rifiuto di un nuovo servizio non può essere motivato dal fatto che detto servizio compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

### Articolo 8 *ter* – Procedura di autorizzazione per i servizi regolari nazionali

Si propone l'aggiunta dell'articolo 8 *ter* allo scopo di stabilire la procedura di autorizzazione per i servizi regolari nazionali. È possibile respingere l'autorizzazione di un nuovo servizio di trasporto passeggeri su una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria se detto servizio compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Date le diverse modalità con cui gli Stati membri organizzano i diversi modi di trasporto pubblico sul proprio territorio e le situazioni geografiche eterogenee degli Stati membri, la distanza limite può essere aumentata fino a 120 chilometri se il nuovo servizio proposto è finalizzato a collegare un punto di partenza e una destinazione già serviti da più di un contratto di servizio pubblico.

#### Articolo 8 *quater* – Decisioni delle autorità competenti per l'autorizzazione

Si propone l'aggiunta dell'articolo 8 *quater* allo scopo di precisare le decisioni delle autorità competenti. Esso prevede che le autorità competenti per l'autorizzazione rilascino autorizzazioni, le rilascino a determinate condizioni o le respingano. Stabilisce inoltre che le decisioni di rifiuto di un'autorizzazione o di rilascio di un'autorizzazione a determinate condizioni debbano essere motivate. Infine specifica le motivazioni del rigetto di una domanda.

#### Articolo 8 *quinqües* – Limitazione del diritto di accesso

Si propone l'aggiunta dell'articolo 8 *quinqües* allo scopo di stabilire la procedura di tutela dei contratti di servizio pubblico. Gli Stati membri possono respingere le domande di autorizzazione se queste compromettono l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Solo le parti interessate specificate possono chiedere all'organismo di regolamentazione di effettuare l'analisi economica. L'organismo di regolamentazione può concludere che un'autorizzazione possa essere rilasciata, possa essere rilasciata a determinate condizioni o debba essere respinta. Le conclusioni dell'organismo di regolamentazione dovrebbero essere vincolanti.

### Capo IV – SERVIZI REGOLARI SPECIALIZZATI NON SOGGETTI AD AUTORIZZAZIONE

#### Articolo 12 – Documenti di controllo

Si propone di sopprimere l'articolo 12, paragrafi da 1 a 5, al fine di abolire il foglio di viaggio quale documento di controllo per i servizi occasionali. In tal modo si eliminerebbe un inutile onere amministrativo.

#### Articolo 13 – Escursioni locali

Si propone di sopprimere l'articolo 13, diventato superfluo in seguito alla liberalizzazione delle escursioni locali a norma dell'articolo 15.

### Capo V – CABOTAGGIO

#### Articolo 15 – Trasporti di cabotaggio autorizzati

Si propone di modificare il presente articolo al fine di precisare che sono soppressi la prescrizione in base alla quale i servizi regolari devono essere effettuati durante un servizio regolare internazionale e il divieto di eseguire trasporti di cabotaggio in forma di servizi regolari indipendentemente da un servizio regolare. Le escursioni locali costituiscono un trasporto di cabotaggio autorizzato e sono contemplate dalla lettera b).

## Articolo 17 – Documenti di controllo per i trasporti di cabotaggio

Si propone di sopprimere l'articolo 17 affinché i fogli di viaggio non siano più necessari per i trasporti di cabotaggio in forma di servizi occasionali. I documenti di controllo per i servizi regolari specializzati sono precisati nell'articolo 12, paragrafo 6.

## Capo VI – CONTROLLI E SANZIONI

### Articolo 19 – Controlli durante il trasporto e nelle imprese

Si propone di specificare nell'articolo 19, paragrafo 2, che i vettori che effettuano trasporti di cabotaggio eseguiti in forma di servizi regolari sono tenuti a consentire lo svolgimento dei controlli, in quanto tali servizi saranno autorizzati indipendentemente dalle operazioni di trasporto internazionale di passeggeri.

## Capo VII – ATTUAZIONE

### Articolo 28 – Relazioni

Si propone di stabilire l'obbligo di presentare relazioni in modo che la Commissione riceva informazioni coerenti e attendibili da tutti gli Stati membri, che le consentano di monitorare e valutare l'attuazione e l'efficacia della normativa. Il testo proposto per il nuovo paragrafo 5 dispone che la Commissione riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio, entro 5 anni dalla data di applicazione del presente regolamento, in quale misura il regolamento ha contribuito a migliorare il funzionamento del mercato del trasporto passeggeri su strada.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>15</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>16</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'applicazione del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup> ha rivelato che, nei mercati nazionali, i trasportatori si trovano ad affrontare ostacoli allo sviluppo di servizi interurbani effettuati con autobus. I servizi di trasporto passeggeri su strada non hanno inoltre tenuto il passo con l'evoluzione delle esigenze dei cittadini in termini di disponibilità e qualità e i modi di trasporto sostenibili continuano a registrare una modesta quota modale. Ne consegue che alcuni gruppi di cittadini si trovano in una posizione di svantaggio per quanto riguarda la disponibilità di servizi di trasporto passeggeri e, a causa del maggior utilizzo di autovetture, gli incidenti stradali sono più frequenti e le emissioni e il traffico aumentano.
- (2) Al fine di assicurare un quadro normativo coerente per il trasporto interurbano di passeggeri effettuato con servizi regolari di autobus in tutta l'Unione, il regolamento (CE) n. 1073/2009 dovrebbe applicarsi a tutti i servizi regolari di trasporto interurbano. È pertanto opportuno ampliare l'ambito di applicazione di tale regolamento.
- (3) In ogni Stato membro dovrebbe essere designato un organismo di regolamentazione indipendente e imparziale allo scopo di garantire il corretto funzionamento del mercato del trasporto passeggeri su strada. Tale organismo può anche essere responsabile di altri settori regolamentati, quali le ferrovie, l'energia o le telecomunicazioni.

---

<sup>15</sup> GU C del , pag. .

<sup>16</sup> GU C del , pag. .

<sup>17</sup> Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

- (4) Le operazioni di servizio commerciale regolare non dovrebbero compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti. Per questo motivo l'organismo di regolamentazione dovrebbe essere in grado di condurre un'analisi economica oggettiva al fine di garantire che questo non accada.
- (5) I servizi regolari in forma di trasporti di cabotaggio dovrebbero essere subordinati al possesso di una licenza comunitaria. Allo scopo di agevolare l'effettuazione di verifiche efficaci di tali servizi da parte delle autorità preposte all'applicazione della legge, le norme relative al rilascio delle licenze comunitarie dovrebbero essere chiarite.
- (6) Per garantire la concorrenza leale sul mercato, è opportuno concedere agli operatori dei servizi regolari i diritti di accesso alle autostazioni nell'Unione a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti. I ricorsi contro le decisioni di rigetto o di limitazione dell'accesso dovrebbero essere presentati all'organismo di regolamentazione.
- (7) Pur mantenendo l'autorizzazione per i servizi regolari, è opportuno adattare alcune norme relative alla procedura di autorizzazione.
- (8) Per l'autorizzazione dei servizi regolari sia nazionali che internazionali dovrebbe essere seguita una procedura di autorizzazione. Tale autorizzazione dovrebbe essere rilasciata a meno che il rifiuto non sia motivato da ragioni chiaramente specificate imputabili al richiedente o il servizio non comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Per garantire che le operazioni di servizio commerciale regolare non compromettano l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti, è opportuno introdurre una distanza limite. Nel caso dei collegamenti già serviti da più di un contratto di servizio pubblico, dovrebbe essere possibile aumentare tale limite.
- (9) I vettori non residenti dovrebbero poter effettuare servizi regolari nazionali alle stesse condizioni dei vettori residenti.
- (10) È opportuno snellire per quanto possibile le formalità amministrative, senza per questo rinunciare ai controlli e alle sanzioni che garantiscono la corretta applicazione e l'efficace esecuzione del regolamento (CE) n. 1073/2009. Il foglio di viaggio costituisce un inutile onere amministrativo e dovrebbe quindi essere abolito.
- (11) Le escursioni locali costituiscono un trasporto di cabotaggio autorizzato e sono disciplinate dalle norme generali sul cabotaggio. L'articolo relativo alle escursioni locali dovrebbe pertanto essere soppresso.
- (12) In considerazione dell'importanza di un'efficace esecuzione del regolamento (CE) n. 1073/2009, le norme in materia di controlli su strada e presso le imprese dovrebbero essere modificate per includere i trasporti di cabotaggio.
- (13) Nella misura in cui il presente regolamento armonizza, nei mercati nazionali, le norme riguardanti i servizi regolari effettuati con autobus e l'accesso alle autostazioni, i suoi obiettivi, segnatamente la promozione della mobilità interurbana e l'incremento della quota modale dei modi sostenibili di trasporto di passeggeri, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (14) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I e II del regolamento (CE) n. 1073/2009 e integrare quest'ultimo con le disposizioni concernenti la forma in cui devono essere redatte le attestazioni per i trasporti effettuati per conto proprio, la forma delle domande di autorizzazione e delle autorizzazioni stesse, la procedura e i criteri da rispettare per determinare se un servizio proposto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, nonché gli obblighi di relazione degli Stati membri. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>18</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (15) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1073/2009, HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 1073/2009 è così modificato:

- 1) all'articolo 1, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Il presente regolamento si applica ai servizi nazionali di trasporto di passeggeri effettuati per conto terzi da un vettore non residente, conformemente alle disposizioni del capo V.";
- 2) l'articolo 2 è così modificato:
  - a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

"2) "servizi regolari": i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri con una frequenza e su un itinerario determinati, in cui non sono previste fermate intermedie oppure l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri hanno luogo alle fermate preventivamente stabilite;"
  - b) il punto 7 è sostituito dal seguente:

"7) "trasporto di cabotaggio": un servizio di trasporto nazionale di passeggeri su strada effettuato per conto terzi in uno Stato membro ospitante;"
  - c) sono aggiunti i seguenti punti da 9 a 11:

"9) "autostazione": qualsiasi struttura con una superficie minima di 600 m<sup>2</sup>, che comprenda un'area di parcheggio utilizzata da autobus per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri;

10) "gestore dell'autostazione": qualsiasi soggetto responsabile della concessione dell'accesso a un'autostazione;

---

<sup>18</sup> GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

11) "alternativa valida": un'altra autostazione che sia economicamente accettabile per il vettore, e tale da consentirgli di effettuare il servizio di trasporto di passeggeri interessato.";

3) prima del capo II, è inserito il seguente articolo 3 bis:

*"Articolo 3 bis*

**Organismo di regolamentazione**

1. Ogni Stato membro designa un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore del trasporto di passeggeri su strada. Detto organismo è un'autorità imparziale che, in termini organizzativi, funzionali, gerarchici e decisionali, è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato. Tale autorità è indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.

L'organismo di regolamentazione può essere competente per altri settori regolamentati.

2. L'organismo di regolamentazione per il settore del trasporto passeggeri su strada dispone della necessaria capacità organizzativa, in termini di risorse umane e di altro tipo, proporzionata all'importanza di tale settore nello Stato membro interessato.

3. L'organismo di regolamentazione svolge i seguenti compiti:

- (a) effettua analisi economiche per stabilire se un nuovo servizio proposto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;
- (b) raccoglie e fornisce informazioni sull'accesso alle autostazioni; e
- (c) decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni.

4. L'organismo di regolamentazione può, nell'esercizio delle sue funzioni, richiedere le informazioni pertinenti alle autorità competenti, ai gestori delle autostazioni, ai richiedenti un'autorizzazione e ad eventuali terze parti interessate all'interno del territorio dello Stato membro in questione.

Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione e non superiore a un mese. In casi debitamente motivati, l'organismo di regolamentazione può prorogare il termine per la trasmissione delle informazioni di due settimane al massimo. L'organismo di regolamentazione è in grado di far rispettare le richieste di informazioni per mezzo di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive.

5. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a controllo giurisdizionale. Tale controllo può avere effetto sospensivo solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che il diritto costituzionale dello Stato membro interessato conferisce al giudice investito del ricorso.

6. Le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione sono rese pubbliche.";



- 4) l'articolo 4 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- "1. Il trasporto internazionale di passeggeri e i trasporti di cabotaggio effettuati con autobus sono subordinati al possesso di una licenza comunitaria rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento.";
- b) al paragrafo 2, il terzo comma è sostituito dal seguente:
- "Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui modifica gli allegati I e II per adeguarli al progresso tecnico.";
- 5) l'articolo 5 è così modificato:
- a) al paragrafo 3, il quinto comma è soppresso;
- b) al paragrafo 5, il terzo comma è sostituito dal seguente:
- "Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la forma in cui devono essere redatte le attestazioni.";
- 6) è inserito il seguente articolo 5 bis:

*"Articolo 5 bis*

**Accesso alle autostazioni**

1. I gestori delle autostazioni concedono ai vettori il diritto di accesso alle autostazioni, compresi tutte le strutture presenti o i servizi forniti in tali autostazioni, per l'esercizio di servizi regolari a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti.

2. I gestori delle autostazioni si adoperano per soddisfare tutte le richieste di accesso al fine di garantire un uso ottimale delle autostazioni.

Le richieste di accesso possono essere rifiutate soltanto per motivi di mancanza di capacità.

Nel caso in cui il gestore di un'autostazione rifiuti una richiesta di accesso, indica tutte le alternative valide.

3. I gestori delle autostazioni pubblicano almeno le seguenti informazioni in due o più lingue ufficiali dell'Unione:

a) un elenco di tutti i servizi forniti e i relativi prezzi;

b) le norme relative alla programmazione dell'assegnazione della capacità;

c) gli orari in vigore e l'assegnazione della capacità.

Tali informazioni sono rese disponibili gratuitamente in formato elettronico dal gestore dell'autostazione e dall'organismo di regolamentazione su richiesta e, nel caso in cui questi ultimi dispongano di siti web, su tali siti.

Le informazioni sono aggiornate e modificate secondo necessità.";

- 7) è inserito il seguente articolo 5 ter:

*"Articolo 5 ter*

**Procedura per la concessione dell'accesso alle autostazioni**

1. Un vettore che desidera accedere a un'autostazione presenta una domanda in tal senso al gestore dell'autostazione.
2. Se l'accesso richiesto nella domanda non può essere concesso, il gestore dell'autostazione avvia consultazioni con tutti i vettori interessati al fine di soddisfare tale domanda.
3. Il gestore dell'autostazione prende una decisione su ogni domanda di accesso a un'autostazione entro due mesi dalla data di presentazione della domanda da parte del vettore. Le decisioni relative all'accesso sono motivate.
4. I richiedenti possono impugnare le decisioni dei gestori delle autostazioni. I ricorsi sono presentati all'organismo di regolamentazione.
5. Se investito di un ricorso contro una decisione del gestore di un'autostazione, l'organismo di regolamentazione adotta una decisione motivata entro un determinato lasso di tempo e, in ogni caso, entro tre settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

La decisione dell'organismo di regolamentazione in merito a tale ricorso è vincolante. L'organismo di regolamentazione è in grado di far rispettare tale decisione per mezzo di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive.

La decisione è soggetta esclusivamente a controllo giurisdizionale.";

7) l'articolo 6 è così modificato:

a) al paragrafo 1, primo comma, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"L'autorizzazione è rilasciata a nome del vettore, su supporto cartaceo o in formato elettronico, e non è cedibile.";

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la forma in cui devono essere redatte le autorizzazioni.";

8) l'articolo 7 è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le domande di autorizzazione per i servizi regolari sono presentate su supporto cartaceo o in formato elettronico all'autorità competente per l'autorizzazione.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la forma in cui devono essere redatte le domande.";

9) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 8*

### **Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria**

1. L'autorizzazione è rilasciata con l'accordo delle autorità competenti di tutti gli Stati membri nei cui territori hanno luogo l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri e il loro trasporto su distanze inferiori a 100 chilometri in linea d'aria. L'autorità competente per l'autorizzazione trasmette alle suddette autorità competenti una copia della domanda, corredata di copie di ogni altra documentazione utile e di una richiesta di accordo, entro due settimane dal

ricevimento della domanda. Al tempo stesso l'autorità competente per l'autorizzazione inoltra tali documenti, per informazione, alle autorità competenti degli altri Stati membri il cui territorio è attraversato.

2. Le autorità competenti degli Stati membri cui è stato chiesto l'accordo notificano la loro decisione all'autorità competente per l'autorizzazione entro tre mesi. Il termine decorre dalla data di ricevimento della richiesta di accordo, comprovata dall'avviso di ricevimento. Qualora le autorità competenti degli Stati membri non concedano l'accordo che è stato loro richiesto, sono tenute a motivare il loro rifiuto.

Se le autorità competenti degli Stati membri cui è stato chiesto l'accordo non rispondono entro il termine di cui al primo comma, si considera che abbiano dato il loro accordo.

3. L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda entro quattro mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore.

4. L'autorizzazione è rilasciata a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni di cui all'articolo 8 *quater*, paragrafo 2, lettere da a) a d).

5. Se una delle autorità competenti non approva l'autorizzazione, la questione può essere deferita alla Commissione entro due mesi dal ricevimento della risposta della suddetta autorità.

6. Previa consultazione degli Stati membri delle autorità competenti che non hanno dato il loro accordo ed entro quattro mesi dal ricevimento della comunicazione dall'autorità competente per l'autorizzazione, la Commissione adotta una decisione i cui effetti decorrono trenta giorni dopo la notifica agli Stati membri interessati.

7. La decisione della Commissione si applica fino al conseguimento di un accordo tra gli Stati membri e all'adozione di una decisione in merito alla domanda da parte dell'autorità competente per l'autorizzazione.";

10) sono inseriti i seguenti articoli da 8 *bis* a 8 *quinqüies*:

"Articolo 8 bis

**Procedura di autorizzazione per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza pari o superiore a 100 chilometri in linea d'aria**

1. L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda entro due mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore.

2. L'autorizzazione è rilasciata a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni di cui all'articolo 8 *quater*, paragrafo 2, lettere da a) a c).

3. L'autorità competente per l'autorizzazione inoltra alle autorità competenti di tutti gli Stati membri nei cui territori hanno luogo l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, nonché alle autorità competenti degli Stati membri il cui territorio è attraversato senza che vi sia imbarco o sbarco di passeggeri, una copia della domanda e di ogni altra documentazione utile, insieme con la propria valutazione, per informazione.

### *Articolo 8 ter*

#### **Procedura di autorizzazione per i servizi regolari nazionali**

1. L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda entro due mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore. Tale termine può essere esteso a quattro mesi se è stata richiesta un'analisi in conformità all'articolo 8 *quater*, paragrafo 2, lettera d).
2. Le autorizzazioni dei servizi regolari nazionali sono rilasciate a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni di cui all'articolo 8 *quater*, paragrafo 2, lettere da a) a c), e, se il servizio di trasporto passeggeri copre una distanza inferiore a 100 chilometri in linea d'aria, all'articolo 8 *quater*, paragrafo 2, lettera d).
3. La distanza di cui al paragrafo 2 può essere aumentata fino a 120 chilometri se il servizio regolare da introdurre è finalizzato a collegare un punto di partenza e una destinazione già serviti da più di un contratto di servizio pubblico.

### *Articolo 8 quater*

#### **Decisioni delle autorità competenti per l'autorizzazione**

1. Conformemente alla procedura di cui agli articoli 8, 8 *bis* o 8 *ter*, l'autorità competente per l'autorizzazione rilascia l'autorizzazione, la rilascia a determinate condizioni o respinge la domanda. L'autorità competente per l'autorizzazione informa tutte le autorità competenti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, in merito alla sua decisione.
2. Le decisioni di rigetto di una domanda o di rilascio di un'autorizzazione subordinata a limitazioni sono motivate.  
L'autorizzazione è rilasciata a meno che il suo rigetto non possa essere motivato in base ad una o più delle seguenti ragioni:
  - a) il richiedente non è in grado di effettuare il servizio oggetto della domanda con il materiale di cui dispone direttamente;
  - b) il richiedente non ha rispettato le normative nazionali o internazionali in materia di trasporti su strada, in particolare le condizioni e i requisiti relativi alle autorizzazioni per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri, o ha commesso infrazioni gravi della normativa dell'Unione in materia di trasporti su strada, in particolare per quanto riguarda le norme applicabili ai veicoli nonché ai tempi di guida e ai periodi di riposo dei conducenti;
  - c) in caso di domanda di rinnovo dell'autorizzazione, le condizioni di quest'ultima non sono state rispettate;
  - d) un organismo di regolamentazione stabilisce, sulla base di un'analisi economica oggettiva, che il servizio comprometterebbe l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

Le autorità competenti per l'autorizzazione non respingono una domanda per il mero fatto che il vettore offre prezzi inferiori a quelli offerti da altri vettori stradali, oppure che il collegamento in questione è già servito da altri vettori stradali.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'autorità competente per l'autorizzazione siano soggette a controllo giurisdizionale. Tale controllo può avere effetto sospensivo solo quando l'effetto immediato della decisione dell'autorità competente per l'autorizzazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che il diritto costituzionale dello Stato membro interessato conferisce al giudice investito del ricorso.

#### *Articolo 8 quinquies*

#### **Limitazione del diritto di accesso**

1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso al mercato internazionale e nazionale dei servizi regolari se il servizio regolare proposto trasporta passeggeri su distanze inferiori a 100 chilometri in linea d'aria e se comprometterebbe l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

2. Le autorità competenti che hanno aggiudicato un contratto di servizio pubblico o gli operatori di servizio pubblico che adempiono il contratto di servizio pubblico possono richiedere all'organismo di regolamentazione di effettuare un'analisi volta a stabilire se l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico sarebbe compromesso.

L'organismo di regolamentazione esamina la domanda e decide se effettuare l'analisi economica. Esso informa le parti interessate della sua decisione.

3. Qualora effettui un'analisi economica, l'organismo di regolamentazione informa tutte le parti interessate dei risultati di tale analisi e delle sue conclusioni entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'organismo di regolamentazione può concludere che sia necessario rilasciare un'autorizzazione, rilasciarla a determinate condizioni o respingerla.

Le conclusioni dell'organismo di regolamentazione sono vincolanti per le autorità competenti per l'autorizzazione.

4. Le autorità competenti e gli operatori di servizio pubblico forniscono all'organismo di regolamentazione tutte le informazioni necessarie ai fini dei paragrafi 2 e 3.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la procedura e i criteri da rispettare ai fini dell'applicazione del presente articolo.";

11) all'articolo 9, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Gli articoli 8, 8 *bis*, 8 *ter* e 8 *quater* si applicano *mutatis mutandis* alle domande di rinnovo di un'autorizzazione o di modifica delle condizioni dei servizi soggetti ad autorizzazione.";

12) al capo IV, il titolo è sostituito dal seguente:

"SERVIZI REGOLARI SPECIALIZZATI NON SOGGETTI AD AUTORIZZAZIONE"

13) all'articolo 12, i paragrafi da 1 a 5 sono soppressi;

14) l'articolo 13 è soppresso;

15) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 15*

**Trasporti di cabotaggio autorizzati**

I trasporti di cabotaggio sono autorizzati per i seguenti servizi:

- a) i servizi regolari specializzati effettuati a titolo temporaneo, purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzatore e il vettore;
- b) i servizi occasionali effettuati a titolo temporaneo;
- c) i servizi regolari effettuati in conformità al presente regolamento.";

16) l'articolo 17 è soppresso;

17) all'articolo 19, paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"2. I vettori che effettuano trasporti di cabotaggio o trasporti internazionali di passeggeri con autobus autorizzano tutti i controlli volti a garantire che i trasporti siano effettuati correttamente, in particolare per quanto riguarda i tempi di guida e i periodi di riposo.";

18) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 20*

**Reciproca assistenza**

1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza ai fini dell'applicazione del presente regolamento e del controllo sull'applicazione stessa. Essi si scambiano informazioni attraverso i punti di contatto nazionali istituiti a norma dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. Gli organismi di regolamentazione cooperano nello svolgimento di analisi economiche per stabilire se i servizi regolari proposti comprometterebbero un contratto di servizio pubblico per la fornitura di servizi internazionali di trasporto pubblico. L'autorità competente per l'autorizzazione consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraverso i quali transita il servizio regolare internazionale in questione e, se del caso, chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.";

19) l'articolo 26 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 26*

**Esercizio della delega**

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

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 2, all'articolo 8 *quinquies*, paragrafo 5, e all'articolo 28, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento].

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 2, all'articolo 8 *quinquies*, paragrafo 5, e all'articolo 28, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti

della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'articolo 5, paragrafo 5, dell'articolo 6, paragrafo 4, dell'articolo 7, paragrafo 2, dell'articolo 8 *quinquies*, paragrafo 5, e dell'articolo 28, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";

20) l'articolo 28 è sostituito dal seguente:

#### "Articolo 28

##### **Relazioni**

1. Entro il 31 gennaio di ogni anno, e per la prima volta entro il 31 gennaio [...il primo gennaio successivo all'entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri comunicano alla Commissione il numero di autorizzazioni per servizi regolari rilasciate nel corso dell'anno precedente e il numero totale delle autorizzazioni per servizi regolari in corso di validità al 31 dicembre dello stesso anno. Tali informazioni sono fornite separatamente per ognuno degli Stati membri di destinazione del servizio regolare. Gli Stati membri comunicano inoltre alla Commissione i dati relativi ai trasporti di cabotaggio, in forma di servizi regolari specializzati e occasionali, effettuati nel corso dell'anno precedente dai vettori residenti.

2. Entro il 31 gennaio di ogni anno, e per la prima volta entro il 31 gennaio [...il primo gennaio successivo all'entrata in vigore del presente regolamento], le autorità competenti dello Stato membro ospitante trasmettono alla Commissione statistiche sul numero di autorizzazioni rilasciate per trasporti di cabotaggio eseguiti in forma di servizi regolari di cui all'articolo 15, lettera c) nel corso dell'anno precedente.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la forma in cui deve essere redatto il prospetto utilizzato per la comunicazione delle statistiche di cui ai paragrafi 1 e 2, nonché i dati da trasmettere.

4. Entro il 31 gennaio di ogni anno, e per la prima volta entro il 31 gennaio [...il primo gennaio successivo all'entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri comunicano alla Commissione il numero di vettori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre dell'anno precedente e

il numero di copie certificate conformi corrispondenti al numero di veicoli in circolazione a tale data.

5. Entro il [*inserire la data corrispondente a cinque anni dopo la data di applicazione del presente regolamento*], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento. La relazione contiene informazioni relative alla misura in cui il presente regolamento ha contribuito a migliorare il funzionamento del mercato del trasporto passeggeri su strada."

## *Articolo 2*

### **Entrata in vigore**

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

Esso si applica a decorrere dal [XX].

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*