

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

(2000/C 365 E/10)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2000) 7 def. — 2000/0212(COD)

(Presentata dalla Commissione il 26 luglio 2000)

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 Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

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 uno degli obiettivi prioritari della Comunità nel settore della politica comune dei trasporti.
- (2) Per conseguire questo obiettivo le autorità competenti degli Stati membri ricorrono fondamentalmente a tre meccanismi: la stipulazione di contratti di servizio pubblico con gli operatori, la concessione agli operatori di diritti esclusivi e la determinazione di prescrizioni minime per l'esercizio dei trasporti pubblici.
- (3) È importante chiarire quale sia il rilievo che questi meccanismi assumono in rapporto al diritto comunitario.
- (4) 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 navigabile⁽¹⁾, 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.

(5) 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.

(6) 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.

(7) Da alcuni studi effettuati per conto della Commissione⁽²⁾ 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 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.

(8) Occorre aggiornare il quadro normativo comunitario allo scopo di assicurare ulteriormente la concorrenza 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ «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», submitted to the European Commission by NEA Transport research and training, 1998.

- (9) 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 l'interesse generale sul piano della qualità e della disponibilità di trasporti pubblici. Per tutelare l'interesse generale occorre che ai consumatori e alle parti interessate vengano messe a disposizione informazioni integrate sui servizi disponibili.
- (10) La libertà di stabilimento, pilastro fondamentale della politica comune dei trasporti, impone che agli operatori di uno Stato membro 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.
- (11) 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.
- (12) 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 contratti di servizio pubblico o quando dettano i criteri minimi 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 per l'esercizio del trasporto pubblico tenendo conto delle specifiche situazioni di diritto o di fatto esistenti a livello nazionale o regionale.
- (13) Gli studi e l'esperienza dimostrano che il ricorso alle offerte competitive per contratti di servizio pubblico costituisce 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.
- (14) Le direttive del Consiglio 92/50/CEE ⁽¹⁾, del 18 giugno 1992, relativa al coordinamento delle procedure per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico 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 settore delle telecomunicazioni ⁽²⁾, dettano regole che devono essere obbligatoriamente osservate nell'aggiudicazione di taluni contratti pubblici. Quando 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.
- (15) 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 o nel coordinamento di una rete della metropolitana o della metropolitana leggera. 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.
- (16) 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.
- (17) 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. 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.
- (18) 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.
- (19) È opportuno che le autorità competenti abbiano facoltà di versare agli operatori una compensazione per i costi generati dall'osservanza dei criteri minimi prescritti per l'esercizio dei trasporti pubblici, sempreché tale compensazione possa essere calcolata in modo equo e non raggiunga un livello tale da diminuire la pressione che obbliga gli operatori a soddisfare in via prioritaria le esigenze dei passeggeri.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ GU L 199 del 9.8.1993, pag. 84. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/4/CE (GU L 101 dell'1.4.1998, pag. 1).

- (20) 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.
- (21) 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. 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. Periodi più lunghi possono peraltro essere necessari 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.
- (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.
- (23) Le autorità competenti che, nell'interesse generale, ritengono 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, 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 stabilimenti ⁽¹⁾.
- (24) 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 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 Consiglio ⁽²⁾ sulle procedure riguardanti gli aiuti di Stato.
- (25) 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, soprattutto per garantire l'efficienza della spesa pubblica ed evitare che gli importi versati a titolo di compensazione vengano utilizzati per falsare la concorrenza.
- (26) 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.
- (27) 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.
- (28) 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.
- (29) 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.
- (30) 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.
- (31) Il regolamento (CEE) n. 1191/69 deve pertanto essere abrogato.

⁽¹⁾ GU L 61 del 5.3.1977, pag. 26. Direttiva modificata dalla direttiva 98/50/CE (GU L 201 del 17.7.1998, pag. 88).

⁽²⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

(32) 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 navigabile ⁽¹⁾, 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

Ambito di applicazione

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 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.

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 e 93/38/CEE.

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

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;
- 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;

e) «operatore», un'impresa di diritto pubblico o privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri, oppure una 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 cespite per un operatore, detratto l'eventuale valore di cessione, supererà i ricavi netti prodotti dal cespite, in particolare dai passeggeri e dalle autorità pubbliche;

g) «trasporto pubblico di passeggeri», il trasporto offerto al pubblico in maniera continuativa;

h) «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 ad un operatore che fa parte della stessa pubblica amministrazione;

i) «obbligo di servizio pubblico», l'obbligo individuato dall'autorità competente al fine di garantire adeguati servizi di trasporto pubblico di passeggeri;

j) «valore» di un servizio di trasporto pubblico di passeggeri, di una linea, di un contratto, di un sistema di compensazioni o di un mercato, 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.

⁽¹⁾ 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).

CAPO II

GARANZIE PER LA QUALITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO DI PASSEGGERI*Articolo 4*

1. Nell'applicare il presente regolamento le autorità competenti garantiscono la fornitura di servizi adeguati di trasporto pubblico di passeggeri di qualità e disponibilità elevate, stipulando contratti di servizio pubblico in conformità delle disposizioni del Capo III, ovvero stabilendo i criteri minimi applicabili al trasporto pubblico in conformità delle disposizioni del Capo IV.

2. 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) fattori legati alla protezione dei consumatori, compresa l'accessibilità dei servizi sotto il profilo della loro frequenza, velocità, puntualità, affidabilità, dimensioni della rete e delle informazioni fornite;
- b) livello delle tariffe applicate alle diverse categorie di utenti 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;
- d) accessibilità per le persone a mobilità ridotta;
- e) fattori ambientali, comprese le norme locali, nazionali ed internazionali relative all'emissione di sostanze inquinanti nell'atmosfera, al rumore ed ai gas che provocano il riscaldamento globale;
- f) sviluppo regionale equilibrato;
- g) esigenze di trasporto delle persone che vivono in aree meno densamente popolate;
- h) salute e la sicurezza dei passeggeri;
- i) qualifiche del personale;
- j) modalità di trattamento dei reclami, di soluzione delle controversie tra passeggeri ed operatori e di indennizzo per disservizi.

3. Gli operatori di servizi di trasporto pubblico di passeggeri mettono a disposizione di chiunque ne faccia richiesta 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 aggiudicati ai sensi del presente regolamento devono essere conformi alle seguenti prescrizioni:

- a) I contratti sono aggiudicati mediante gara pubblica, ad eccezione dei casi di cui agli articoli 7 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 anni.

Tuttavia per la durata del contratto si può tener conto del periodo di reintegrazione del capitale investito:

- i) quando il contratto dispone che l'operatore debba fornire il materiale ferroviario rotabile, altri veicoli di natura tecnica particolarmente progredita, ovvero infrastrutture, a condizione che dette forniture siano indissolubilmente legate a specifici servizi di trasporto situati in aree geografiche determinate; e
- ii) il periodo di reintegrazione del capitale investito a tale titolo sia superiore a cinque anni.

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

- d) I contratti impongono agli operatori di fornire 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.

Articolo 7

Aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico

1. Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto del paragrafo 3, 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 del paragrafo 3, le autorità competenti possono aggiudicare contratti di servizio pubblico concernenti i servizi di metropolitana o di metropolitana leggera 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.

5. 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 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 euro.

Non è ammesso il frazionamento di obblighi inerenti ad una determinata quantità di servizi allo scopo di evitare la gara pubblica.

6. 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.

Articolo 8

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

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:

- 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.

Articolo 9

Misure di salvaguardia

1. L'autorità competente può imporre all'operatore prescelto di subappaltare una quota definita dei servizi contemplati dal contratto a terzi con i quali non abbia rapporti di affiliazione. L'obbligo di subappaltare non può essere previsto per più della metà del valore dei servizi contemplati dal contratto.

2. L'autorità competente può decidere di non aggiudicare contratti di servizio pubblico ad un operatore che, in conseguenza dell'aggiudicazione, disporrebbe di una quota superiore ad un quarto del mercato di riferimento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

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. 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.

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 APPLICABILI ALL'ESERCIZIO DI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO DI PASSEGGERI

Articolo 10

Fatti salvi i contratti di servizio pubblico conclusi in applicazione delle disposizioni del Capo III, le autorità competenti possono stabilire regole generali o 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. Tali regole e criteri minimi possono anche prevedere compensazioni per i costi generati dalla loro osservanza, 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
- c) la compensazione possa essere concessa a tutti gli operatori senza discriminazioni.

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, paragrafo 2, che definiscono le esigenze minime dell'autorità;
- b) i criteri di aggiudicazione, tenuto conto dei criteri di cui all'articolo 4, paragrafo 2, che definiscono gli elementi in base ai quali l'autorità sceglierà fra le offerte che soddisfano i criteri di selezione; e
- c) le specifiche 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.

Articolo 13

Trasparenza

1. Gli avvisi di gara, le 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 a 400 000 euro ovvero 800 000 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;
- b) le prescrizioni di applicazione generale per l'esercizio del trasporto pubblico da esse stabilite; 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 passeggeri trasportati.

4. Le autorità conservano, per almeno dieci anni, il fascicolo di ogni procedura 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 di ciascun anno:

- a) un prospetto, relativo all'anno precedente, 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 o dei criteri minimi in vigore durante l'anno precedente e per i quali è stata versata una compensazione, nonché l'ammontare delle compensazioni versate.

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

2. Gli organi competenti per i ricorsi possono richiedere qualsiasi informazione che ritengano utile alle autorità competenti, alle imprese ed ai terzi dello Stato membro interessato. Tali informazioni devono essere fornite senza indebiti ritardi.

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.

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.

5. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che le decisioni degli organi competenti per i ricorsi siano impugnabili in via giurisdizionale.

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. 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 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 verso altre attività.

3. Gli operatori che ricevono una compensazione per l'osservanza dei criteri minimi applicabili alla prestazione di servizi di trasporto in conformità con l'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 verso un'attività non soggetta alla regola o ai criteri in questione.

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.

3. 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.

Articolo 18

Operatori dei paesi di cui all'allegato II

Ai fini del presente regolamento e ferme restando le disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 4, gli operatori provenienti dai paesi 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 della stessa sul trasporto di passeggeri 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.

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 pregressi).
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.

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.
