

# Gazzetta ufficiale

## dell'Unione europea

# C 70 E

50° anno

Edizione  
in lingua italiana

## Comunicazioni e informazioni

27 marzo 2007

Numero d'informazione	Sommarario	Pagina
	III Atti preparatori	
	<b>Consiglio</b>	
2007/C 70 E/01	Posizione comune (CE) n. 2/2007, dell'11 dicembre 2006, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 .....	1
2007/C 70 E/02	Posizione comune (CE) n. 3/2007, dell'11 dicembre 2006, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 <sup>(1)</sup> .....	21



(<sup>1</sup>) Testo rilevante ai fini del SEE

## III

(Atti preparatori)

## CONSIGLIO

## POSIZIONE COMUNE (CE) N. 2/2007

definita dal Consiglio l'11 dicembre 2006

**in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... , relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti (CEE) del Consiglio n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70**

(2007/C 70 E/01)

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 europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 16 del trattato afferma che i servizi di interesse economico generale fanno parte dei valori comuni dell'Unione.
- (2) L'articolo 86, paragrafo 2, del trattato dispone che le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale sono sottoposte alle norme del trattato, in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, delle specifiche missioni loro affidate.
- (3) L'articolo 73 del trattato costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 86, paragrafo 2. Esso stabilisce norme applicabili alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri.

<sup>(1)</sup> GU C 195 del 18.8.2006, pag. 20.

<sup>(2)</sup> GU C 192 del 16.8.2006, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 14 novembre 2001 (GU C 140 E del 13.6.2002, pag. 262), posizione comune del Consiglio dell'11 dicembre 2006 e posizione del Parlamento europeo (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (4) Gli obiettivi principali definiti nel Libro bianco della Commissione, del 12 settembre 2001, «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», consistono nel garantire servizi di trasporto di passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie ad una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori, ad esempio i pensionati, ed eliminare le disparità fra imprese di trasporto provenienti da Stati membri diversi che possono alterare in modo sostanziale la concorrenza.
- (5) Attualmente, molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti per far sì che vengano forniti servizi di trasporto pubblico di passeggeri vi sono: l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici. Se gli Stati membri, a norma del presente regolamento, scelgono di escludere certe regole generali dall'ambito di applicazione del regolamento stesso, si dovrebbe applicare il regime generale per gli aiuti di Stato.
- (6) Molti Stati membri hanno introdotto una legislazione che prevede la concessione di diritti di esclusiva e la stipulazione di contratti di servizio pubblico, almeno per una parte del proprio mercato dei trasporti pubblici, sulla base di procedure di aggiudicazione eque e trasparenti. Di conseguenza, gli scambi fra gli Stati membri sono notevolmente aumentati e numerosi operatori di servizio pubblico stanno adesso fornendo servizi di trasporto

pubblico di passeggeri in più di uno Stato membro. Tuttavia, dall'evolversi delle legislazioni nazionali è scaturita l'applicazione di procedure difformi, cosa che ha creato incertezza giuridica riguardo ai diritti degli operatori di servizio pubblico e agli obblighi delle autorità competenti. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile <sup>(1)</sup> nulla dice in ordine alle modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nella Comunità, né, in particolare, in ordine alle circostanze in cui dovrebbero essere aggiudicati con gara d'appalto. È opportuno quindi aggiornare il quadro normativo comunitario.

- (7) Da alcuni studi effettuati e dall'esperienza maturata dagli Stati membri che da vari anni hanno introdotto la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici emerge che, con le adeguate garanzie, l'introduzione di una concorrenza regolamentata tra gli operatori in questo settore consente di rendere più appetibili, più innovativi e meno onerosi i servizi forniti, senza per questo ostacolare l'adempimento dei compiti specifici assegnati agli operatori di servizio pubblico. Questa impostazione ha avuto l'approvazione del Consiglio europeo nell'ambito del cosiddetto processo di Lisbona del 28 marzo 2000, laddove si invita la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, ad «accelerare la liberalizzazione in settori come [...] i trasporti».
- (8) I mercati del trasporto di passeggeri liberalizzati nei quali non esistono diritti di esclusiva dovrebbero poter mantenere le loro caratteristiche e modalità di funzionamento nella misura in cui esse sono compatibili con le disposizioni del trattato.
- (9) Per poter organizzare i propri servizi di trasporto pubblico di passeggeri nel modo più rispondente alle esigenze del pubblico, tutte le autorità competenti devono avere la facoltà di scegliere liberamente i loro operatori di servizio pubblico, tenendo conto degli interessi delle piccole e medie imprese, secondo le modalità prescritte dal presente regolamento. Per garantire l'applicazione dei principi di trasparenza, di parità di trattamento degli operatori in concorrenza e di proporzionalità, qualora vengano accordati compensazioni o diritti di esclusiva, è indispensabile definire in un contratto di servizio pubblico stipulato dall'autorità competente con l'operatore di servizio pubblico prescelto la natura degli obblighi di servizio pubblico e il compenso concordato. La forma o la denominazione di tale contratto possono variare in funzione degli ordinamenti giuridici degli Stati membri.
- (10) Contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'affidamento di contratti di servizio pubblico in questo specifico settore. L'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne resta quindi soggetta all'osservanza dei principi generali

del trattato, a meno che gli Stati membri non decidano di applicare il presente regolamento a tale specifico settore. Le disposizioni del presente regolamento non impediscono di integrare i servizi per vie d'acqua interne in una più vasta rete di trasporto pubblico di passeggeri urbana, suburbana o regionale.

- (11) Contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto di merci, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'affidamento di contratti di servizio pubblico in quello specifico settore. Tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, l'organizzazione dei servizi di trasporto di merci dovrebbe quindi rimanere soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato.
- (12) Sotto il profilo del diritto comunitario, è irrilevante che i servizi di trasporto pubblico di passeggeri siano prestati da imprese pubbliche o da imprese private. Il presente regolamento si fonda sui principi della neutralità rispetto al regime di proprietà sancito dall'articolo 295 del trattato, della libertà degli Stati membri di definire i servizi di interesse economico generale, sancito dall'articolo 16 del trattato, e di sussidiarietà e proporzionalità, sanciti dall'articolo 5 del trattato.
- (13) Alcuni servizi, spesso connessi con un'infrastruttura specifica, sono prestati essenzialmente per il loro interesse storico o per il loro valore turistico. Poiché questi servizi hanno scopi manifestamente diversi dalla fornitura di trasporto pubblico di passeggeri, la loro prestazione non deve essere disciplinata dalle norme e dalle procedure applicabili agli obblighi di servizio pubblico.
- (14) Ove le autorità competenti siano responsabili dell'organizzazione della rete del trasporto pubblico, oltre alla realizzazione effettiva del servizio di trasporto, tale organizzazione può comprendere tutta una serie di altre attività e funzioni che le autorità competenti devono essere libere di svolgere esse stesse o di affidare in tutto o in parte a terzi.
- (15) I contratti di lunga durata possono comportare la chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario, con conseguente riduzione degli effetti positivi della pressione della concorrenza. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano una durata limitata. È tuttavia necessario prevedere la possibilità di prorogare i contratti di servizio pubblico per un periodo massimo pari alla metà della loro durata iniziale quando l'operatore di servizio pubblico debba effettuare investimenti in beni aventi una durata di ammortamento eccezionale e, in ragione delle loro caratteristiche e limiti particolari, nel caso delle regioni ultraperiferiche quali specificate nell'articolo 299 del trattato. Inoltre, qualora un operatore di servizio pubblico effettui investimenti in infrastrutture o in materiale rotabile e veicoli che abbiano carattere eccezionale, nel senso che implicano entrambi un alto valore di fondi, e a condizione che il contratto sia aggiudicato dopo un'equa procedura di gara, dovrebbe essere possibile una proroga ancora maggiore.

<sup>(1)</sup> 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).

- (16) Laddove la fine di un contratto di servizio pubblico comporti il cambiamento dell'operatore di servizio pubblico, le autorità competenti dovrebbero poter chiedere all'operatore di servizio pubblico prescelto di osservare le disposizioni della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti <sup>(1)</sup>. La suddetta direttiva non osta a che gli Stati membri salvaguardino condizioni di trasferimento di diritti dei lavoratori diverse da quelle contemplate dalla direttiva 2001/23/CE e tenendo conto in tale contesto, ove appropriato, degli standard sociali fissati dalle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali o dai contratti collettivi o da accordi conclusi tra le parti sociali.
- (17) Nel rispetto del principio di sussidiarietà, le autorità competenti hanno la facoltà di stabilire norme di qualità per gli obblighi di servizio pubblico, per esempio riguardo alle condizioni minime di lavoro, ai diritti dei passeggeri, alle esigenze delle persone a mobilità ridotta o alla tutela dell'ambiente.
- (18) Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara. Tuttavia, per garantire eque condizioni di concorrenza, questa facoltà di autoprestazione deve essere soggetta a controlli rigorosi. Il necessario controllo dovrebbe essere esercitato dall'autorità competente o da un gruppo di autorità competenti che forniscano servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri in modo collettivo o tramite i propri membri. Inoltre, un'autorità competente che fornisca i propri servizi di trasporto o un operatore interno non dovrebbero poter partecipare a procedure di gara al di fuori del territorio della suddetta autorità. L'autorità che controlla l'operatore interno dovrebbe anche poter vietare a quest'ultimo di partecipare a gare organizzate nel suo territorio. Le restrizioni delle attività di un operatore interno non interferiscono con la possibilità dell'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico qualora questi riguardino il trasporto ferroviario, eccettuati altri tipi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram. Inoltre, l'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario pesante lascia impregiudicata la possibilità per le autorità competenti di aggiudicare ad un operatore interno contratti di servizio pubblico per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri su altri tipi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram.
- (19) Il subappalto può contribuire a trasporti pubblici di passeggeri più efficienti e rende possibile la partecipazione di imprese diverse dall'operatore di servizio pubblico aggiudicatario del relativo contratto. Tuttavia, per assicurare l'uso migliore delle risorse pubbliche, le autorità competenti dovrebbero essere in grado di definire le modalità di subappalto dei loro servizi di trasporto pubblico di passeggeri, soprattutto in caso di servizi prestati da un operatore interno. Inoltre, non si dovrebbe impedire a un subappaltatore di partecipare a procedure di gara nel territorio di qualsiasi autorità competente. La selezione di un subappaltatore da parte dell'autorità competente o del suo operatore interno dovrebbe essere effettuata in conformità alla normativa comunitaria.
- (20) Quando l'autorità pubblica decide di affidare a un terzo un servizio d'interesse generale, la scelta dell'operatore di servizio pubblico deve avvenire nell'osservanza della normativa comunitaria in tema di appalti pubblici e di concessioni, quale risulta dagli articoli da 43 a 49 del trattato, nonché nell'osservanza dei principi di trasparenza e di parità di trattamento. In particolare, le disposizioni del presente regolamento devono lasciare impregiudicati gli obblighi applicabili alle pubbliche autorità in forza delle direttive sull'aggiudicazione degli appalti pubblici, quando i contratti di servizio pubblico rientrano nel loro ambito di applicazione.
- (21) Alcuni bandi di gara impongono alle autorità competenti la definizione e la descrizione di sistemi complessi. È quindi opportuno che, nell'aggiudicare contratti in tali casi, dette autorità abbiano facoltà di negoziare i dettagli con tutti i potenziali operatori di servizio pubblico o con alcuni di essi dopo la presentazione delle offerte.
- (22) È opportuno che la gara d'appalto per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico non sia obbligatoria quando il contratto abbia per oggetto somme o distanze di modesta entità. Al riguardo, per somme o prestazioni chilometriche di maggiore entità le autorità competenti dovrebbero poter tenere conto degli interessi specifici delle piccole e medie imprese. Alle autorità competenti non dovrebbe essere consentito di suddividere contratti o reti al fine di evitare procedure di appalto.
- (23) Quando vi è il rischio di interruzioni della fornitura dei servizi, le autorità competenti dovrebbero poter adottare misure di emergenza a breve termine in attesa dell'aggiudicazione di un nuovo contratto di servizio pubblico che sia conforme a tutte le condizioni in materia di aggiudicazione stabilite dal presente regolamento.
- (24) Il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia pone problemi particolari legati all'entità degli investimenti e al costo delle infrastrutture. Nel marzo 2004 la Commissione ha presentato una proposta che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(2)</sup>, allo scopo di garantire a tutte le imprese ferroviarie della Comunità l'accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio del servizio internazionale di trasporto passeggeri. Il presente regolamento si prefigge di definire un quadro giuridico per le compensazioni e/o i diritti di esclusiva per i contratti di servizio pubblico e non di realizzare un'ulteriore apertura del mercato dei servizi ferroviari.

<sup>(1)</sup> GUL 82 del 22.3.2001, pag. 16.

<sup>(2)</sup> GUL 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 164 del 30.4.2004, pag. 164).

- (25) In materia di servizi pubblici, il presente regolamento dà facoltà a ciascuna autorità competente di scegliere il proprio operatore per la prestazione del servizio di trasporto pubblico di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Tenuto conto della diversa organizzazione territoriale degli Stati membri in questa materia, si ritiene giustificato consentire alle autorità competenti di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.
- (26) Le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive. Qualora proponga di aggiudicare un contratto di servizio pubblico senza ricorrere a procedura di gara, l'autorità competente dovrebbe altresì osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.
- (27) L'autorità competente e l'operatore di servizio pubblico possono provare che si è evitata una compensazione eccessiva se, nello schema di calcolo di cui all'allegato, tengono debitamente conto degli effetti dell'osservanza degli obblighi di servizio pubblico sulla domanda di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.
- (28) Ai fini dell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, ad eccezione delle misure di emergenza e dei contratti relativi a distanze limitate, le autorità competenti dovrebbero adottare le necessarie misure per pubblicizzare, come minimo con un anno di anticipo, il fatto che intendono aggiudicare tali contratti così da consentire ai potenziali operatori del servizio pubblico di attivarsi.
- (29) I contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente dovrebbero essere soggetti a una maggiore trasparenza.
- (30) Considerato che le autorità competenti e gli operatori di servizio pubblico avranno bisogno di un certo tempo per adeguarsi alle disposizioni del presente regolamento, è opportuno definire regimi transitori. In vista della graduale aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico in linea con il presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero presentare alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio. Sulla base di tali relazioni la Commissione può proporre opportune misure.
- (31) Nel periodo transitorio è possibile che le autorità competenti applichino le disposizioni del presente regolamento in tempi diversi. Potrebbe quindi accadere che, durante tale periodo, operatori di servizio pubblico provenienti da mercati in cui il presente regolamento non è ancora applicato partecipino a gare pubbliche per contratti di servizio pubblico da aggiudicare in mercati aperti più rapidamente alla concorrenza regolamentata. Per evitare, attraverso una misura proporzionata, che l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico determini situazioni di squilibrio, le autorità competenti dovrebbero avere la facoltà di rifiutare, nella seconda metà del periodo transitorio, le offerte di imprese i cui servizi di trasporto pubblico non sono aggiudicati, per oltre metà del loro valore, a norma del presente regolamento, sempreché tale facoltà venga esercitata senza discriminazioni e venga stabilita prima della pubblicazione del bando di gara.
- (32) Nei punti da 87 a 95 della sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00 *Altmark Trans GmbH* <sup>(1)</sup>, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha statuito che le compensazioni di servizio pubblico non costituiscono vantaggi ai sensi dell'articolo 87 del trattato qualora soddisfino cumulativamente quattro criteri. Qualora questi criteri non siano soddisfatti e ricorrano i criteri generali per l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato, le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico costituiscono aiuti di Stato e sono soggette agli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato.
- (33) Nel settore dei trasporti di passeggeri per via terrestre possono risultare necessarie compensazioni di servizi pubblici allo scopo di consentire alle imprese incaricate della prestazione di servizi pubblici di funzionare secondo principi e condizioni che consentano loro di svolgere i propri compiti. Tali compensazioni — se ricorrono determinate condizioni — possono essere compatibili con il trattato in applicazione dell'articolo 73. In primo luogo, devono essere concesse per garantire la prestazione di servizi che siano servizi di interesse generale nel senso precisato dal trattato. In secondo luogo, al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile.
- (34) Le compensazioni corrisposte dalle autorità competenti a norma delle disposizioni del presente regolamento possono quindi essere dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.
- (35) Il presente regolamento sostituisce il regolamento (CEE) n. 1191/69, che è quindi opportuno abrogare. Per i servizi pubblici di trasporto di merci, un periodo transitorio di tre anni accompagnerà la progressiva riduzione delle compensazioni non autorizzate dalla Commissione a norma degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato. Qualsiasi compensazione concessa in relazione alla fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri diversi da quelli disciplinati dal presente regolamento e che rischi di implicare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato dovrebbe essere conforme alle disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 dello stesso, compresa ogni pertinente interpretazione della Corte di giustizia delle Comunità europee e, in particolare, la sentenza nella causa C-280/00 *Altmark Trans GmbH*. Nell'esaminare casi del genere, la Commissione dovrebbe pertanto applicare dei principi simili a quelli stabiliti nel presente regolamento o, se del caso, in altre normative nel settore dei servizi d'interesse economico generale.

(1) [2003] Racc. I-7747.

(36) L'ambito di applicazione del 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<sup>(1)</sup>, è disciplinato dal presente regolamento. Detto regolamento è considerato obsoleto e limita al tempo stesso l'applicazione dell'articolo 73 del trattato senza fornire un'adeguata base giuridica per autorizzare gli attuali programmi d'investimento, specialmente in relazione agli investimenti in infrastrutture di trasporto in un partenariato pubblico-privato. Esso dovrebbe quindi essere abrogato, così da poter applicare l'articolo 73 del trattato in modo adeguato all'evoluzione costante del settore, ferme restando le disposizioni del presente regolamento o del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie<sup>(2)</sup>. Al fine di facilitare ulteriormente l'applicazione della pertinente normativa comunitaria, la Commissione proporrà, nel 2006, delle linee guida relative agli aiuti di Stato per gli investimenti nel trasporto ferroviario, compresi quelli nelle infrastrutture.

(37) Onde valutare l'attuazione del presente regolamento e gli sviluppi nella fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in particolare la qualità dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti dell'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico, la Commissione dovrebbe elaborare una relazione, correlandola, se del caso, di proposte di modifica,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Finalità e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

A tal fine, il presente regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia ed altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli

Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne.

3. Il presente regolamento non si applica alle concessioni di lavori pubblici ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera a) della direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali<sup>(3)</sup>, o dell'articolo 1, paragrafo 3 della direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi<sup>(4)</sup>.

#### Articolo 2

##### Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- a) «trasporto pubblico di passeggeri»: i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa;
- b) «autorità competente»: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;
- d) «operatore di servizio pubblico»: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri o qualsiasi ente pubblico che presta servizi di trasporto pubblico di passeggeri;
- e) «obbligo di servizio pubblico»: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;
- f) «diritto di esclusiva»: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore;
- g) «compensazione di servizio pubblico»: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> GU L 156 del 28.6.1969, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 2003.

<sup>(3)</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 2083/2005 della Commissione (GU L 333 del 20.10.2005, pag. 28).

<sup>(4)</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 2083/2005 della Commissione.

- h) «aggiudicazione diretta»: l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico ad un determinato operatore di servizio pubblico senza che sia previamente esperita una procedura di gara;
- i) «contratto di servizio pubblico»: uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente:
- che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure
  - che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura ad un operatore interno;
- j) «valore»: il valore di un servizio, di una linea, di un contratto di servizio pubblico o di un sistema di compensazioni per il trasporto pubblico di passeggeri, corrispondente alla remunerazione totale, al netto dell'IVA, percepita dall'operatore o dagli operatori di servizio pubblico, comprese le compensazioni di qualunque natura erogate dalla pubblica amministrazione e i ricavi rappresentati dalla vendita dei titoli di viaggio che non siano riversati all'autorità competente;
- k) «norma generale»: disposizione che si applica senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri dello stesso tipo in una zona geografica determinata posta sotto la responsabilità di un'autorità competente;
- l) «servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri»: servizi interconnessi di trasporto entro una determinata zona geografica con servizio di informazione, emissione di titoli di viaggio e orario unici.

#### Articolo 3

##### Contratti di servizio pubblico e norme generali

1. L'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.
2. In deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico, secondo i principi definiti nell'articolo 4, nell'articolo 6 e nell'allegato, per l'effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva. Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità

competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico.

3. Fatte salve le disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta. Tali norme generali sono notificate a norma dell'articolo 88 del trattato. Siffatte notifiche contengono informazioni complete sulla misura adottata e, in particolare, sui dettagli del metodo di calcolo.

#### Articolo 4

##### Contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali

1. I contratti di servizio pubblico e le norme generali:
  - i) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;
  - ii) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali deve essere calcolata la compensazione in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;
  - iii) definiscono le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.
2. I contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, riversati all'autorità competente o ripartiti fra di loro.
3. I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a quindici anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di quindici anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi.

4. Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50 %.

Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.

5. Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico 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 2001/23/CE. Qualora le autorità competenti impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, i documenti di gara e i contratti di servizio pubblico individuano il personale interessato e ne precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi.

6. Qualora le autorità competenti, in conformità al diritto nazionale, impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, tali standard devono essere inclusi nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.

7. I documenti di gara e i contratti di servizio pubblico sono trasparenti quanto alla possibilità o meno di subappalto. Il contratto di servizio pubblico determina, in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria, le condizioni applicate al subappalto.

#### Articolo 5

### Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico

1. I contratti di servizio pubblico vengono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di

servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano.

2. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture (in seguito denominato «operatore interno»). Se un'autorità competente a livello locale assume tale decisione, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100 % da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;
- b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima esercitino le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;
- c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;
- d) in mancanza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano a un'autorità nazionale per una zona geografica non nazionale, a condizione che l'operatore interno non partecipi a gare pubbliche indette per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori della zona per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico.

3. L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi.

4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 milione di EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 20 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 1,7 milioni di EUR oppure qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 500 000 chilometri l'anno.

5. L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.

6. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

#### Articolo 6

##### Compensazioni di servizio pubblico

1. Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi alle disposizioni di cui all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico aggiudicato direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o connesse a una norma generale si conformano inoltre alle disposizioni dell'allegato.

2. Su richiesta scritta della Commissione, gli Stati membri le trasmettono, entro tre mesi o entro un termine più lungo fissato nella richiesta stessa, tutte le informazioni che la Commissione reputa necessarie per stabilire se le compensazioni erogate siano compatibili col presente regolamento.

#### Articolo 7

##### Pubblicazione

1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva ad essi concessi a titolo di rimborso. La relazione consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici.

2. Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, come minimo, le seguenti informazioni:

- a) nome e indirizzo dell'autorità competente;
- b) tipo di aggiudicazione previsto;
- c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.

Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

Qualora dette informazioni cambino successivamente alla loro pubblicazione, l'autorità competente pubblica di conseguenza una rettifica al più presto. Tale rettifica non pregiudica la data di avvio dell'aggiudicazione diretta o del bando di gara.

Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5.

3. In caso di un'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia di cui all'articolo 5, paragrafo 6, l'autorità competente rende pubbliche le seguenti informazioni entro un anno dalla concessione dell'aggiudicazione:

- a) nome dell'ente aggiudicatore e suo assetto proprietario;
- b) durata del contratto di servizio pubblico;
- c) descrizione dei servizi di trasporto passeggeri da effettuare;
- d) descrizione dei parametri per la compensazione finanziaria;
- e) obiettivi di qualità;
- f) condizioni relative a beni essenziali.

4. Quando è richiesto da una parte interessata l'autorità competente le trasmette la motivazione della sua decisione di aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico.

#### Articolo 8

##### Transizione

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 4 del presente articolo non si applicano.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere da ... (\*). Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori, ponendo l'accento sull'attuazione dell'aggiudicazione graduale di contratti di servizio pubblico conformemente all'articolo 5. Sulla scorta delle relazioni degli Stati membri, la Commissione può proporre loro misure appropriate.

3. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 2, non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale:

- a) prima del 26 luglio 2000, in base a un'equa procedura di gara;
- b) prima del 26 luglio 2000, in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara;
- c) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente a ... (\*\*), in base a un'equa procedura di gara;
- d) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente a ... (\*\*), in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara.

I contratti di cui alla lettera a) possono restare in vigore fino alla loro scadenza. I contratti di cui alle lettere b) e c) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, ma per non più di 30 anni. I contratti di cui alla lettera d) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4.

(\*) Dodici anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

(\*\*) La data di entrata in vigore del presente regolamento.

I contratti di servizio pubblico possono restare in vigore fino alla loro scadenza qualora la loro risoluzione comporti indebite conseguenze giuridiche od economiche e a condizione che la Commissione abbia dato il suo assenso.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, nella seconda metà del periodo transitorio di cui al paragrafo 2 le autorità competenti hanno facoltà di escludere dalla partecipazione all'aggiudicazione dei contratti mediante gara pubblica gli operatori di servizio pubblico che non possono fornire la prova che il valore dei servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva conferiti a norma del presente regolamento rappresenta almeno la metà del valore di tutti i servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva. Tale esclusione non si applica agli operatori di servizio pubblico che gestiscono i servizi oggetto della gara. Nell'applicare tale criterio non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati con provvedimento di emergenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5.

Nell'avvalersi della facoltà di cui al primo comma, le autorità competenti evitano ogni discriminazione, escludono tutti i potenziali operatori di servizio pubblico che soddisfano tale criterio e informano i potenziali operatori della propria decisione all'inizio del procedimento di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico.

Le autorità competenti interessate informano la Commissione della loro intenzione di applicare il presente paragrafo come minimo due mesi prima della pubblicazione del bando di gara.

#### Articolo 9

##### Compatibilità con il trattato

1. Le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato comune. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato.

2. Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell'articolo 73 del trattato che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, in particolare:

- a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;
- b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

Un siffatto aiuto si limita alla fase di ricerca e sviluppo e non contempla lo sfruttamento commerciale di detti sistemi e tecnologie di trasporto.

#### Articolo 10

#### Abrogazione

1. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 è abrogato. Le sue disposizioni restano tuttavia applicabili ai servizi di trasporto di merci per un periodo di tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.
2. Il regolamento (CEE) n. 1107/70 è abrogato.

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

...

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

...

#### Articolo 11

#### Comunicazione delle informazioni

Al termine del periodo transitorio di cui all'articolo 8, paragrafo 2, la Commissione presenta una relazione sull'attuazione del presente regolamento e sull'evoluzione della fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in cui valuta in particolare l'evoluzione qualitativa dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti delle aggiudicazioni dirette, corredata, se del caso, di opportune proposte di modifica del presente regolamento.

#### Articolo 12

#### Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ... (\*).

---

(\*) Tre anni dopo la pubblicazione del regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

## ALLEGATO

## NORME APPLICABILI ALLA COMPENSAZIONE NEI CASI PREVISTI NELL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 1

1. Le compensazioni connesse a contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6 o le compensazioni connesse a una norma generale sono calcolate secondo le regole di cui al presente allegato.
  2. La compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico. Tali incidenze sono calcolate mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo del servizio pubblico è assolto con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto. Per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente segue il seguente schema:  
costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale,
    - meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione,
    - meno i ricavi dalle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione,
    - più un ragionevole utile,= effetto finanziario netto.
  3. L'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico può avere un impatto sulle eventuali attività di trasporto di un operatore che esulino dall'obbligo o dagli obblighi di servizio pubblico in questione. Per evitare compensazioni eccessive o assenza di compensazione, nel calcolo dell'effetto finanziario netto devono pertanto essere presi in considerazione gli effetti finanziari quantificabili sulle reti dell'operatore in questione.
  4. Il calcolo delle spese e delle entrate deve essere effettuato in conformità ai principi contabili e fiscali in vigore.
  5. Allo scopo di aumentare la trasparenza e di evitare le sovvenzioni incrociate, quando un operatore di servizio pubblico presta sia servizi compensati soggetti ad obblighi di servizio di trasporto pubblico sia altre attività, la contabilità dei suddetti servizi pubblici deve essere tenuta separata nell'osservanza almeno delle seguenti condizioni:
    - i conti operativi corrispondenti a ciascuna di tali attività economiche devono essere separati e la quota dei ricavi e dei costi fissi deve essere imputata secondo le vigenti norme contabili e fiscali,
    - tutti i costi variabili, un contributo adeguato per i costi fissi e un utile ragionevole connessi ad eventuali altre attività esercitate dall'operatore di servizio pubblico non possono in nessun caso essere a carico del servizio pubblico in questione,
    - i costi originati dalla prestazione del servizio pubblico devono essere bilanciati dai ricavi di esercizio e dal versamento di somme da parte delle pubbliche autorità, senza possibilità di trasferimento di ricavi a un altro settore di attività dell'operatore di servizio pubblico.
  6. Si deve intendere per «utile ragionevole» un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica.
  7. Il metodo di compensazione deve promuovere il mantenimento o lo sviluppo:
    - di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva, e
    - della fornitura di servizi di trasporto passeggeri di livello sufficientemente elevato.
-

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

- La Commissione ha presentato la proposta rivista di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, nota come «proposta sugli obblighi di servizio pubblico», il 20 luglio 2005 <sup>(1)</sup>. Prima della proposta rivista la Commissione aveva presentato altre due proposte: il 27 luglio 2000 la proposta iniziale <sup>(2)</sup> e, il 21 febbraio 2002, una proposta modificata <sup>(3)</sup>.
- Il 14 novembre 2001 il Parlamento europeo ha espresso un parere in prima lettura <sup>(4)</sup>, sulla base della proposta iniziale della Commissione del luglio 2005. Il Parlamento europeo ha deciso di trattare la proposta del luglio 2005 come una versione rivista della proposta iniziale del luglio 2000 e, di conseguenza, la esaminerà soltanto in seconda lettura.
- Il Consiglio, nella sessione del 9 luglio 2006, ha raggiunto un accordo politico sulla proposta rivista, con le astensioni delle delegazioni ceca, greca, lussemburghese e maltese. L'11 dicembre 2006 il Consiglio ha adottato la posizione comune.
- Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo <sup>(5)</sup> e del Comitato delle Regioni <sup>(6)</sup>.

### II. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

Poiché la prima lettura del Parlamento europeo si basava sulla proposta iniziale del 2000 della Commissione e la posizione comune del Consiglio sulla proposta significativamente modificata del 2005, il Consiglio non può, nella presente motivazione, far riferimento a singoli emendamenti del Parlamento. In alternativa il Consiglio tratterà la prima lettura del Parlamento europeo in termini generali e in relazione agli elementi chiave della posizione comune.

### III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

#### 1. Considerazioni generali

Il quadro legislativo vigente per gli obblighi di servizio pubblico data del 1969 ed è stato da ultimo modificato nel 1991 <sup>(7)</sup>. Il Consiglio ritiene che nel mercato europeo odierno dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, in cui gli operatori non sono più esclusivamente nazionali, regionali o locali, sia necessaria una nuova serie di norme. Queste devono ridurre la distorsione della concorrenza stabilendo tra gli operatori condizioni concorrenziali non discriminatorie, aumentando la trasparenza e garantendo la certezza del diritto sia agli operatori sia alle autorità che intervengono nel trasporto pubblico di passeggeri. La parità di condizioni che ne conseguono promuoverà servizi di trasporto pubblico di passeggeri sicuri, efficienti e di qualità elevata.

Le proposte del 2000 e del 2002 della Commissione non hanno raccolto la maggioranza necessaria in sede di Consiglio, principalmente a causa dell'ampia divergenza fra gli Stati membri sull'introduzione di ulteriore concorrenza nel trasporto pubblico di passeggeri. Inoltre gli Stati membri attendevano la sentenza della causa Altmark <sup>(8)</sup> per conoscere come le disposizioni in materia di aiuti di Stato si applicherebbero ai servizi pubblici in generale e al trasporto pubblico in particolare. Per spiare la strada alla posizione comune del Consiglio occorre un approccio più pragmatico sia della Commissione che degli Stati membri. La Commissione ha posto maggiormente l'accento sulla sussidiarietà, il che ha condotto ad una proposta più semplice e più flessibile delle precedenti e gli Stati membri, dopo vari anni di esperienza con modelli organizzativi diversi di trasporto pubblico, sono maggiormente in grado di valutarne i rispettivi vantaggi e svantaggi. Infine la sentenza Altmark ha messo chiaramente in evidenza l'esigenza di modernizzare la normativa comunitaria sul trasporto pubblico di passeggeri.

<sup>(1)</sup> GU C 49 del 28.2.2006, pag. 37.

<sup>(2)</sup> GU C 365 E del 19.12.2000, pag. 169.

<sup>(3)</sup> GU C 151 E del 25.6.2002, pag. 146.

<sup>(4)</sup> GU C 140 E del 13.6.2002, pag. 164.

<sup>(5)</sup> GU C 195 del 18.8.2006, pag. 20.

<sup>(6)</sup> GU C 192 del 16.8.2006, pag. 1.

<sup>(7)</sup> Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1893/91 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1).

<sup>(8)</sup> Sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00 Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ([2003] Racc. I-7747).

Nella posizione comune il Consiglio trova un equilibrio tra i vari interessi: la capacità delle autorità di stabilire come organizzare il trasporto pubblico, il desiderio di introdurre maggior concorrenza nel settore del trasporto pubblico aggiudicando contratti di servizio pubblico con procedure di gara — chiamata anche «concorrenza regolamentata» — nonché l'esigenza di realizzare un nuovo quadro normativo che tenga conto delle specificità dei sistemi di trasporto pubblico esistenti pur lasciando il tempo necessario a questi sistemi per adeguarsi alle nuove norme. Il Consiglio ha inoltre apportato modifiche alla proposta della Commissione allo scopo di facilitarne l'attuazione.

## 2. Questioni politiche fondamentali

### 2.1 *Ambito di applicazione*

Il Consiglio specifica che l'ambito di applicazione del regolamento copre i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e su strada per i quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori per i costi sostenuti e/ o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. Con l'evoluzione del mercato europeo del trasporto pubblico il Consiglio ritiene che limitare l'ambito di applicazione al trasporto locale, come proposto dal Parlamento, non sia più opportuno.

Inoltre, a differenza delle proposte del 2000 e del 2002, che includevano il trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne di per sé, la proposta del 2005 della Commissione si limitava a ferrovia e strada. Il regolamento si applicherebbe ai servizi di trasporto per vie d'acqua interne soltanto se parte di un sistema di trasporto pubblico più vasto. Il Consiglio è ora tornato allo spirito delle proposte precedenti includendo nella posizione comune una disposizione che consente agli Stati membri, se lo desiderano, di applicare il regolamento ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne.

Nella posizione comune il Consiglio chiarisce a quali tipi di contratto si applica il regolamento. In primo luogo sottolinea che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri con autobus o tram devono essere aggiudicati secondo le procedure delle direttive sugli appalti pubblici a meno che tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi. In tal modo il Consiglio chiarisce l'impostazione proposta dalla Commissione che lascia alle autorità la scelta del regime applicabile. Se un contratto di servizio pubblico comporta un rischio per l'operatore si applica il regolamento, in caso contrario di applicano le direttive sugli appalti pubblici <sup>(1)</sup>. A motivo di questa libertà di scelta amministrativa il Consiglio preferisce l'impostazione della Commissione alla proposta del Parlamento secondo cui il regolamento dovrebbe applicarsi a tutti i contratti di trasporto pubblico di passeggeri. In secondo luogo la posizione comune del Consiglio esclude espressamente dall'ambito di applicazione del regolamento le concessioni di lavori pubblici, precisando che i regimi applicabili a questo tipo di contratto si trovano nelle direttive sugli appalti pubblici.

Infine, per aumentare la flessibilità a beneficio delle autorità, nella posizione comune il Consiglio consente loro di escludere dall'ambito di applicazione del regolamento le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta.

### 2.2 *Aggiudicazione diretta*

Secondo il Consiglio, un sistema che lascia alle autorità competenti la libertà di scegliere tra gare d'appalto e aggiudicazione diretta rappresenta la migliore garanzia per una migliore qualità ed efficienza del trasporto pubblico. Nella posizione comune il Consiglio mantiene perciò le quattro deroghe secondo cui le autorità possono aggiudicare contratti direttamente, come proposto dalla Commissione, introducendo tuttavia alcune modifiche sulle modalità precise.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2004/18/CE relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114) o direttiva 2004/17/CE che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1).

### 2.2.1 Operatori interni

Il Consiglio accoglie con favore la proposta della Commissione di permettere alle autorità competenti, che decidano di non ricorrere alla procedura di gara per i loro servizi di trasporto pubblico, di fornire esse stesse i servizi o di aggiudicarli direttamente a terzi su cui esercitano un controllo analogo a quello esercitato sulle loro strutture (il cosiddetto «operatore interno»). Il Consiglio è d'accordo con la prima lettura del Parlamento europeo e con la proposta rivista della Commissione secondo cui, per evitare il rischio di distorsione della concorrenza, un operatore interno non dovrebbe per principio partecipare a gare al di fuori della zona di competenza dell'autorità da cui ha ricevuto l'aggiudicazione diretta.

Pur appoggiando il concetto generale di operatore interno nella posizione comune il Consiglio aggiunge varie disposizioni alla proposta della Commissione per tener conto delle specificità dei sistemi di trasporto nazionali e locali:

- riconoscendo le competenze nazionali per l'organizzazione del trasporto pubblico, gli Stati membri conservano il potere di vietare per legge alle autorità locali di ricorrere all'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico direttamente nel loro territorio,
- oltre alla definizione di «autorità competente» si sottolinea che per «autorità competente a livello locale» si intende sia una autorità singola sia un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto,
- è conservata la base per stabilire il «controllo» dell'autorità sull'operatore interno, come proposto dalla Commissione, specificando nel contempo che la proprietà pubblica al 100 % non è un requisito obbligatorio per stabilire detto controllo,
- è chiarita la questione della limitazione territoriale per l'operatore interno per evitare di dover limitare servizi di trasporto pubblico che attraversano i confini di territori amministrativi, il che sarebbe contrario agli interessi dei passeggeri,
- agli operatori interni, i cui contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente stanno per scadere, è concesso di partecipare — se sono soddisfatte talune condizioni — a gare d'appalto in modo che si possano preparare ad operare in un ambiente competitivo,
- in assenza di autorità competente a livello locale, le autorità nazionali possono concludere contratti di servizio pubblico con un operatore interno.

### 2.2.2 Contratti di modesta entità

Il Consiglio lascia invariate le soglie al di sotto delle quali i contratti di servizio pubblico possono essere aggiudicati direttamente come proposto dalla Commissione alla luce della prima lettura del Parlamento europeo. Le autorità possono non ricorrere alla gara d'appalto se il valore annuo medio del contratto è inferiore a 1 milione di EUR o se il contratto riguarda la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno. Inoltre, in linea con l'interesse del Parlamento europeo per le piccole imprese, il Consiglio introduce soglie supplementari per le piccole e medie imprese che operano con non più di 20 veicoli. In questo caso è consentita l'aggiudicazione diretta se il valore annuo medio dei contratti di servizio pubblico resta inferiore a 1,7 milioni di EUR o se sono forniti meno di 500 000 chilometri. Infine, nel riconoscere le competenze nazionali nell'organizzazione del trasporto pubblico, la posizione comune del Consiglio conferisce agli Stati membri la capacità di scegliere di vietare alle autorità presenti nel loro territorio di ricorrere alla possibilità di aggiudicare direttamente contratti di modesta entità.

### 2.2.3 Situazioni di emergenza

Il Consiglio appoggia la proposta della Commissione, mutuata dalla prima lettura del Parlamento, di aggiudicare direttamente i contratti in caso di interruzione dei servizi o di pericolo imminente di interruzione. Tuttavia, considerando il tempo necessario per organizzare l'aggiudicazione di nuovi contratti di servizio pubblico, il Consiglio ha scelto di permettere provvedimenti di emergenza della durata di due anni invece di un anno come proposto dalla Commissione. Inoltre, per rispecchiare la prassi, la posizione comune

specifica che i provvedimenti di emergenza possono assumere la forma di un'aggiudicazione diretta, o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. In quest'ultimo caso l'operatore ha diritto di impugnazione.

#### 2.2.4 Trasporto ferroviario pesante

Tenuto conto della situazione particolare dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia il Consiglio permette alle autorità di aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico in caso di trasporto ferroviario pesante, a meno che ciò non sia contrario alla legislazione nazionale. Inoltre, estendendo la possibilità di aggiudicazione diretta dal trasporto ferroviario regionale e a lunga distanza, come proposto dalla Commissione, a tutti i tipi di trasporto ferroviario pesante, comprese le ferrovie suburbane e le reti integrate, il Consiglio evita le difficoltà che potrebbero sorgere se fosse necessario distinguere tra ferrovia a lunga distanza e regionale, da una parte, e ferrovia suburbana, dall'altra. Riguardo all'estensione dell'aggiudicazione diretta a tutto il trasporto ferroviario pesante la delegazione svedese, appoggiata dalla delegazione italiana, ha fatto una dichiarazione messa a verbale (allegato I) nella sessione del Consiglio «Trasporti, telecomunicazioni e energia» del 9 giugno 2006 in cui si è raggiunto l'accordo politico.

#### 2.3 Durata dei contratti

Riguardo alla durata dei contratti di servizio pubblico con autobus e per ferrovia, nonché altri tipi di trasporto su rotaia, il Consiglio trova un equilibrio tra l'esigenza di un periodo di ammortamento finanziariamente solido da un lato e, dall'altro, durate di contratto che rappresentino un incentivo per i nuovi operatori. Per le ferrovie e altri modi di trasporto su rotaia il Consiglio ha mantenuto la durata proposta di quindici anni. Per i servizi con autobus ha esteso la durata dei contratti prevista dalla Commissione da 8 a 10 anni. Così facendo il Consiglio segue la proposta della Commissione quale modificata dopo la prima lettura del Parlamento, ad eccezione di una durata supplementare di due anni per i contratti relativi ai trasporti con autobus. Per controbilanciare l'estensione dell'aggiudicazione diretta a tutti i tipi di trasporto ferroviario pesante i contratti per il trasporto ferroviario pesante aggiudicati direttamente non possono superare una durata iniziale di dieci anni.

Inoltre il Consiglio ha mantenuto, con alcune modifiche, la proposta della Commissione di consentire la proroga dei contratti di servizio pubblico per un periodo massimo pari al 50 % della loro durata ove ciò sia necessario per effettuare investimenti. Inoltre il Consiglio consente una proroga pari al 50 % per i contratti nelle regioni ultraperiferiche se giustificato dai costi derivanti da una situazione geografica particolare.

Infine, in casi eccezionali, la posizione comune consente di prorogare la durata di un contratto anche per più del 50 %. Una siffatta proroga deve essere giustificata dall'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli. Inoltre il contratto di servizio pubblico deve essere aggiudicato mediante una procedura di gara equa e l'autorità che concede una durata superiore deve trasmettere alla Commissione, entro un anno dalla stipula, il contratto e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.

#### 2.4 Standard sociali e qualità del servizio

Diversamente che nelle proposte del 2000 e del 2002, la proposta rivista della Commissione presentata nel 2005 lascia alle autorità, conformemente al principio di sussidiarietà, il compito di definire gli standard sociali e le norme di qualità applicabili ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri. Il Consiglio sostiene tale approccio.

Il Consiglio specifica ed estende la disposizione della proposta della Commissione relativa al trasferimento dei diritti sociali. La disposizione della proposta della Commissione consentiva alle autorità di decidere se obbligare l'operatore del servizio pubblico prescelto a 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 2001/23/CE. Considerandola una questione di sussidiarietà, il Consiglio, alla stregua della Commissione, non vede la necessità di rendere obbligatoria questa disposizione relativa ai diritti dei lavoratori, come suggerito dal Parlamento

in prima lettura. Tuttavia il Consiglio aggiunge a tale disposizione l'obbligo per le autorità, quando stabiliscono siffatti requisiti, di agire entro i limiti fissati dalla legislazione nazionale e/o comunitaria. Inoltre, per migliorare la trasparenza il Consiglio inserisce nella posizione comune l'obbligo secondo cui, qualora le autorità competenti impongano ad un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, i documenti di gara e i contratti di servizio pubblico individuano il personale interessato e precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi.

Per semplificare il regolamento e tenuto conto del principio di sussidiarietà, nella proposta rivista la Commissione ha scelto di non stabilire un elenco di criteri di qualità cui le autorità devono attenersi al momento dell'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico. Nella posizione comune il Consiglio segue il ragionamento della Commissione secondo cui le autorità dovrebbero mantenere la competenza per fissare norme di qualità. Tuttavia, per migliorare la trasparenza, il Consiglio introduce l'obbligo per le autorità, qualora siano fissate norme di qualità, di includere tali norme nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.

## 2.5 Trasparenza

Per aumentare la trasparenza il Consiglio accoglie con soddisfazione la proposta della Commissione che obbliga le autorità competenti a concludere un contratto di servizio pubblico qualora siano concessi diritti di esclusiva e/o una compensazione a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico. Inoltre, relativamente all'aggiudicazione e al contenuto dei contratti di servizio pubblico, la trasparenza è essenziale per evitare il rischio di distorsione della concorrenza, in particolare se il contratto è aggiudicato direttamente. A più riprese in occasione della prima lettura il Parlamento ha riconosciuto l'importanza di migliorare la trasparenza nel settore dei servizi di trasporti pubblico di passeggeri.

Al fine di potenziare ulteriormente la trasparenza nel settore dei trasporti pubblici e per controbilanciare l'estensione della possibilità di aggiudicazione diretta all'insieme del trasporto ferroviario pesante, il Consiglio introduce le seguenti misure nella posizione comune:

- l'obbligo per le autorità di presentare, quando è richiesto da una parte interessata, la motivazione della decisione di aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico. La delegazione ceca ha affermato in sede di Consiglio «Trasporti, telecomunicazioni e energia» del 9 giugno 2006 di non accettare questa disposizione e ha chiesto di mettere a verbale la dichiarazione figurante nell'allegato II,
- l'obbligo per le autorità di rendere pubbliche, in caso di un'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, determinate informazioni entro un anno dalla concessione dell'aggiudicazione.

Pur sostenendo le proposte della Commissione sulla pubblicazione, il Consiglio introduce varie modifiche per migliorare l'applicazione pratica e ridurre la burocrazia inutile:

- le autorità sono tenute a presentare una relazione esaustiva sui loro contratti di servizio pubblico anziché una relazione dettagliata com'era stato proposto dalla Commissione,
- le autorità devono annunciare nella Gazzetta ufficiale l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico con almeno un anno di anticipo. Tale obbligo non si applica ai contratti di modesta entità,
- le autorità sono tenute a pubblicare una rettifica in caso di modifica delle informazioni sull'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico,
- l'annuncio anticipato non si applica ai provvedimenti di emergenza,
- il periodo iniziale entro il quale gli Stati membri devono trasmettere alla Commissione le informazioni reputate necessarie per stabilire se le compensazioni erogate siano compatibili con il regolamento è stato esteso da venti giorni lavorativi, come proposto dalla Commissione, a tre mesi.

## 2.6 Transizione

Affinché le autorità e gli operatori dispongano di sufficiente tempo per adattarsi al nuovo quadro legislativo, il Consiglio apporta varie modifiche alle disposizioni transitorie proposte dalla Commissione. In primo luogo, il regolamento entra in vigore tre anni dopo la pubblicazione dello stesso. Dodici anni dopo la data dell'entrata in vigore i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia e su strada devono essere aggiudicati conformemente al regolamento. In secondo luogo, il Consiglio sostituisce la distinzione fatta dalla proposta della Commissione tra periodi transitori per i trasporti su strada, da una parte, e per ferrovia, dall'altra, con un'unica disposizione transitoria. Alla luce dell'estensione della possibilità di aggiudicazioni dirette nel caso del trasporto ferroviario pesante il Consiglio non giudica più giustificato prevedere un periodo transitorio più lungo per i trasporti pubblici per ferrovia che per i trasporti pubblici su strada. In terzo luogo, anziché un periodo transitorio in due tappe, il Consiglio sceglie un approccio graduale che consenta alle autorità di stabilire esse stesse, in certa misura, come gestire la transizione verso il nuovo insieme di norme per l'aggiudicazione dei contratti. Entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori. Sulla scorta di tali relazioni la Commissione valuterà se siano necessarie misure aggiuntive per evitare interruzioni nella fornitura dei servizi di trasporto pubblico.

Per quanto riguarda i contratti conclusi prima dell'entrata in vigore del regolamento la posizione comune prevede un regime di transizione che corrisponde in ampia misura alle proposte fatte dal Parlamento in prima lettura. Il Consiglio cerca di garantire un equilibrio tra, da una parte, il rispetto del principio «*pacta sunt servanda*» e, dall'altra, la preoccupazione di evitare la chiusura dei mercati per un periodo troppo lungo. È fatta una distinzione tra:

- contratti aggiudicati in base a un'equa procedura di gara e contratti aggiudicati in base ad altra procedura,
- contratti aggiudicati prima del 26 luglio 2000 — quando la Commissione ha presentato la proposta iniziale sugli obblighi di servizio pubblico — e contratti aggiudicati dopo tale data.

Il Consiglio propone singole disposizioni relative alla scadenza per ciascuna delle quattro categorie di contratti. In casi eccezionali, qualora la risoluzione di un contratto di servizio pubblico comporti indebite conseguenze giuridiche o economiche, la posizione comune prevede la continuazione fino alla scadenza, a condizione che la Commissione abbia dato il suo assenso.

Nella posizione comune il Consiglio mantiene la disposizione della proposta della Commissione secondo cui, nella seconda metà del periodo transitorio, se gli operatori non possono fornire la prova che il valore dei servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva conferiti a norma del regolamento rappresenta almeno la metà di tutti i loro servizi di trasporto pubblico, le autorità possono rifiutare di concedere loro di partecipare alle procedure di gara che organizzano. A questa disposizione il Consiglio aggiunge che alle autorità non è consentito impedire agli operatori che già gestiscono i servizi oggetto della gara di partecipare alla procedura di gara. Dopo intense discussioni il Consiglio ha deciso di non accogliere la clausola che consente alle autorità di negare la partecipazione ad una procedura di gara agli operatori che hanno ricevuto una parte o la totalità dei loro contratti per aggiudicazione diretta. Il Consiglio ritiene che siffatta clausola di reciprocità non sia appropriata, alla luce della giurisprudenza della Corte di giustizia. Quest'ultima stabilisce condizioni rigide per l'applicazione delle clausole di reciprocità, considerandole accettabili soltanto nel contesto di un processo graduale di liberalizzazione e a condizione che abbiano un carattere transitorio e siano limitate nel tempo.

## 2.7 Altre questioni importanti

Altre questioni importanti introdotte nella posizione comune del Consiglio sono indicate in appresso.

- Il Consiglio segue la proposta della Commissione di non stabilire norme specifiche in materia di subappalto per il settore dei trasporti pubblici terrestri. Tuttavia il Consiglio cerca di aumentare la trasparenza inserendo nella posizione comune l'obbligo secondo cui i documenti di gara e i contratti di servizio pubblico devono indicare chiaramente se è possibile il subappalto. Inoltre il contratto deve stabilire le condizioni applicate al subappalto conformemente alla legislazione nazionale e comunitaria,

- la Commissione ha proposto di abrogare per intero il regolamento (CEE) n. 1191/69 e il regolamento (CEE) n. 1107/70. Poiché alcune disposizioni di questi due regolamenti sono ancora applicate, la posizione comune del Consiglio prevede un'abrogazione progressiva del regolamento n. 1191/69 e l'inclusione di alcune disposizioni specifiche del regolamento n. 1107/70 nel nuovo regolamento sugli obblighi di servizio pubblico,
- il Consiglio adatta la disposizione concernente la presentazione di una relazione da parte della Commissione sugli sviluppi della fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri in Europa alla luce della sua posizione comune, secondo la quale è necessaria in particolare una valutazione della qualità di tali servizi e degli effetti delle aggiudicazioni dirette,
- il Consiglio apporta alcuni cambiamenti all'allegato del progetto di regolamento per migliorare il calcolo delle compensazioni concesse in caso di contratti aggiudicati direttamente al fine di renderne più facile l'applicazione pratica.

#### IV. CONCLUSIONE

Mentre non era stato in grado di trovare un accordo sulle proposte della Commissione del 2000 e del 2002 in materia di obblighi di servizio pubblico, il Consiglio è riuscito a definire una posizione comune in base alla proposta della Commissione del 2005. La Commissione ha elaborato la proposta rivista tenendo conto della prima lettura del Parlamento della sua proposta iniziale del 2000, con l'obiettivo di riconciliare le posizioni delle tre istituzioni. Il Consiglio ritiene che la posizione comune, seguendo nelle grandi linee l'approccio della proposta rivista, costituisca una buona base per le discussioni in seconda lettura con il Parlamento.

---

## ALLEGATO I

**DICHIARAZIONE DELLA SVEZIA, APPOGGIATA DALL'ITALIA, DA ISCRIVERE NEL VERBALE DEL CONSIGLIO DEL 9 GIUGNO 2006****Punto 9: Proposta riveduta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia**

## ACCORDO POLITICO

All'atto del raggiungimento di un accordo politico sulla posizione comune concernente il regolamento relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, la Svezia desidera presentare la seguente posizione:

1. Come convenuto dal Consiglio nella sessione del 5 dicembre 2005, il principale obiettivo del presente regolamento è la definizione di un quadro giuridico per la compensazione dei contratti di servizio pubblico piuttosto che l'apertura del mercato dei servizi ferroviari. Per tale motivo il presente regolamento mantiene l'opzione dell'aggiudicazione diretta per i servizi ferroviari.
2. La decisione del Consiglio di autorizzare la prosecuzione dell'aggiudicazione diretta per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non preclude il diritto d'iniziativa della Commissione di presentare in futuro proposte legislative sull'apertura del mercato nazionale di trasporto ferroviario di passeggeri, da sottoporre quindi all'esame del Parlamento europeo e del Consiglio.
3. Ogni futura proposta relativa all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri dovrà basarsi su una decisione motivata in merito all'opportunità che tale apertura si concretizzi in un accesso aperto alla rete ferroviaria per tutti gli operatori, oppure in procedure di gara per i contratti di servizio pubblico o in diritti esclusivi, o entrambe le alternative.
4. In mancanza di una legislazione armonizzata sull'apertura dei mercati nazionali ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri, la Svezia ritiene che gli Stati membri conservino il diritto di applicare misure di reciprocità sempre che tali misure siano conformi al diritto comunitario.

---

## ALLEGATO II

**DICHIARAZIONE DELLA REPUBBLICA CECA DA ISCRIVERE NEL VERBALE DEL CONSIGLIO DEL  
9 GIUGNO 2006****Punto 9: Proposta riveduta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia**

## ACCORDO POLITICO

La Repubblica ceca è pienamente consapevole del fatto che una trasparenza ottimale nell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico è uno dei principali obiettivi della proposta di regolamento relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia. Al riguardo la Repubblica ceca non ha obiezioni a richiedere che l'autorità competente notifichi alle parti interessate, su loro richiesta, le sue decisioni che portino all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico, e dimostri di aver agito conformemente ai pertinenti articoli del regolamento, anche per quanto riguarda la fissazione di livelli di compensazione in conformità delle disposizioni stabilite nell'allegato del regolamento. Tuttavia, la Repubblica ceca non può accettare l'attuale formulazione dell'articolo 7, paragrafo 4 (doc. 9840/06), poiché a suo avviso riduce la certezza giuridica di tutte le parti coinvolte nell'aggiudicazione diretta. La Repubblica ceca teme soprattutto che una parte interessata lesa possa contestare una determinata decisione motivata al fine di imporre un raffronto tra il contratto aggiudicato direttamente e la propria offerta alternativa. In alcuni casi ciò potrebbe successivamente impedire l'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico, eventualità che la Repubblica ceca considera totalmente inaccettabile.

A motivo di questa riserva, la Repubblica ceca non può approvare l'accordo politico sulla presente proposta in sede di Consiglio e si astiene quindi dalla votazione.

---

**POSIZIONE COMUNE (CE) N. 3/2007**  
**definita dal Consiglio l'11 dicembre 2006**

**in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2007/C 70 E/02)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

sentito il Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di proteggere le persone ed i beni nell'Unione europea è opportuno impedire che vengano commessi atti di interferenza illecita nei confronti di aeromobili civili attraverso l'adozione di norme comuni per la tutela dell'aviazione civile. Questo obiettivo andrebbe conseguito istituendo regole e standard fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, nonché meccanismi atti a monitorarne il rispetto.
- (2) Nell'interesse della sicurezza dell'aviazione civile in generale, è opportuno fornire i criteri per un'interpretazione comune dell'allegato 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944.
- (3) In risposta agli avvenimenti dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti è stato adottato il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile <sup>(3)</sup>.
- (4) Il contenuto del regolamento (CE) n. 2320/2002 andrebbe rivisto alla luce dell'esperienza maturata ed è opportuno abrogarlo e sostituirlo con il presente regolamento finalizzato a semplificare, armonizzare e chiarire le norme vigenti, nonché a migliorare i livelli di sicurezza.

(5) Considerata la necessità di assicurare una maggiore flessibilità nell'adozione delle misure e delle procedure di sicurezza in modo da tenere conto dell'evolversi della valutazione dei rischi e consentire l'introduzione di nuove tecnologie, è opportuno che il presente regolamento si limiti a definire i principi fondamentali delle misure che devono essere adottate per proteggere l'aviazione civile contro gli atti di interferenza illecita, senza specificare i dettagli tecnici e procedurali relativi alla loro concreta attuazione.

(6) È opportuno che il presente regolamento si applichi agli aeroporti utilizzati dall'aviazione civile situati nel territorio di uno Stato membro, agli operatori che forniscono servizi in tali aeroporti ed ai soggetti che forniscono beni e/o servizi in tali aeroporti o tramite questi ultimi.

(7) Ferme restando le disposizioni della convenzione sui reati e su altri atti compiuti a bordo di aeromobili (Tokyo 1963), della convenzione per la repressione del sequestro illecito di aeromobili (L'Aja 1970) e della convenzione per la repressione degli atti illeciti nei confronti della sicurezza dell'aviazione civile (Montreal 1971), è opportuno che il presente regolamento riguardi anche le misure di sicurezza che si applicano a bordo degli aeromobili appartenenti a vettori aerei della Comunità o durante il volo di tali aeromobili.

(8) Ogni Stato membro può decidere autonomamente se ricorrere ad agenti responsabili della sicurezza sugli aeromobili registrati nel proprio territorio e sugli aeromobili di vettori aerei titolari di una licenza rilasciata da tale Stato membro.

(9) Le varie attività esercitate nel settore dell'aviazione civile non sono necessariamente soggette allo stesso livello di minaccia. Nel definire le norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea è opportuno tenere conto delle dimensioni dell'aeromobile, della natura dell'attività e/o della frequenza delle attività negli aeroporti, allo scopo di consentire deroghe.

<sup>(1)</sup> GUC 185 dell'8.8.2006, pag. 17.

<sup>(2)</sup> Parere del Parlamento europeo del 15 giugno 2006 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio dell'11 dicembre 2006 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(3)</sup> GUL 355 del 30.12.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 849/2004 (GUL 158 del 30.4.2004, pag. 1).

(10) È opportuno che agli Stati membri venga inoltre consentito, sulla base di una valutazione del rischio, di applicare misure più severe di quelle disposte dal presente regolamento.

- (11) È possibile che paesi terzi impongano l'osservanza di misure diverse da quelle stabilite dal presente regolamento in relazione a voli provenienti da un aeroporto situato in uno Stato membro e diretti ad un aeroporto di tale paese terzo, o che ne sorvolano il territorio. Tuttavia, fatti salvi eventuali accordi bilaterali dei quali la Comunità sia parte, è opportuno che la Commissione abbia la facoltà di valutare le misure imposte dal suddetto paese terzo.
- (12) Ciascuno Stato membro dovrebbe designare un'unica autorità responsabile del coordinamento e del controllo dell'attuazione delle norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea, anche nell'eventualità in cui al suo interno operassero due o più organismi competenti nel settore della sicurezza aerea.
- (13) Ciascuno Stato membro dovrebbe elaborare un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile al fine di stabilire le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea e precisare quali adempimenti siano prescritti agli operatori e agli altri soggetti. Inoltre, tutti gli operatori aeroportuali, i vettori aerei ed i soggetti che attuano norme per la sicurezza aerea dovrebbero redigere, attuare e mantenere aggiornato un programma di sicurezza al fine di garantire l'osservanza sia del presente regolamento sia di qualunque altro programma per la sicurezza dell'aviazione civile che essi siano tenuti ad applicare.
- (14) Per monitorare il rispetto del presente regolamento e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro dovrebbe elaborare un programma nazionale idoneo a verificare la qualità della sicurezza dell'aviazione civile e garantirne l'osservanza.
- (15) Allo scopo di controllare l'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri nonché di formulare raccomandazioni atte a migliorare la sicurezza aerea, è opportuno che la Commissione effettui ispezioni, anche senza preavviso.
- (16) I provvedimenti attuativi che stabiliscono gli adempimenti e le procedure comuni atti a mettere in pratica le norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea e che contengono informazioni riservate sotto il profilo della sicurezza, così come i rapporti d'ispezione della Commissione e le conseguenti risposte delle autorità competenti dovrebbero essere considerati come «informazioni classificate UE» ai sensi della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom della Commissione, del 29 novembre 2001, che modifica il suo Regolamento interno <sup>(1)</sup>. Tali documenti non dovrebbero essere pubblicati, ma dovrebbero essere messi a disposizione degli operatori e dei soggetti legittimati a riceverli.
- (17) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite dalla Commissione <sup>(2)</sup>.
- (18) In particolare, la Commissione ha il potere di stabilire le modalità che giustificano l'adozione delle misure di cui agli articoli 4, paragrafo 3 e 9, paragrafo 2. Tali misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento od integrarlo con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali dovrebbero essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (19) È opportuno perseguire l'obiettivo del sistema di sicurezza unico («one-stop security») per tutti i voli che si svolgono all'interno dell'Unione europea.
- (20) Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione di norme relative alla sicurezza («safety») del trasporto aereo, incluse quelle relative al trasporto di merci pericolose.
- (21) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni da applicarsi in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento. Le sanzioni previste, che possono essere di natura civile o amministrativa, dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (22) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra, concordata a Cordoba il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Gibilterra, sostituirà la dichiarazione comune sull'aeroporto di Gibilterra adottata a Londra il 2 dicembre 1987, ed il pieno rispetto di essa equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.
- (23) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire la salvaguardia dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e la definizione di criteri per un'interpretazione comune della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

### Obiettivi

1. Il presente regolamento stabilisce norme comuni per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita.

<sup>(1)</sup> GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione 2006/548/CE, Euratom (GU L 215 del 5.8.2006, pag. 38).

<sup>(2)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

Esso fornisce inoltre i criteri per un'interpretazione comune dell'allegato 17 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale.

2. Gli strumenti per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 sono:

- a) la definizione di regole e norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea;
- b) l'istituzione di meccanismi atti a monitorarne il rispetto.

#### Articolo 2

##### Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica:

- a) a tutti gli aeroporti o parti di aeroporti situati nel territorio di uno Stato membro che non siano utilizzati esclusivamente per scopi militari;
- b) a tutti gli operatori, compresi i vettori aerei, che forniscono servizi negli aeroporti di cui alla lettera a);
- c) a tutti i soggetti che applicano norme per la sicurezza aerea operanti in locali situati all'interno o all'esterno del sedime aeroportuale, che forniscono beni e/o prestano servizi nell'ambito degli aeroporti di cui alla lettera a) o tramite essi.

2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla disputa sulla sovranità del territorio in cui sorge detto aeroporto.

#### Articolo 3

##### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «aviazione civile»: qualsiasi operazione aerea effettuata con aeromobili civili, escludendo quelle effettuate con aeromobili di Stato di cui all'articolo 3 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile internazionale;
- 2) «sicurezza aerea»: combinazione di misure e risorse umane e materiali finalizzate alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita;
- 3) «operatore»: persona, organizzazione o impresa che presta o offre i propri servizi in operazioni di trasporto aereo;
- 4) «vettore aereo»: impresa di trasporto aereo titolare di una licenza di esercizio valida o documento equivalente;
- 5) «vettore aereo comunitario»: vettore aereo titolare di una valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro a norma del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei <sup>(1)</sup>;

<sup>(1)</sup> GUL 240 del 24.8.1992, pag. 1.

- 6) «soggetto»: persona, organizzazione o impresa diversa da un operatore;
- 7) «articoli proibiti»: armi, esplosivi ed altri dispositivi, articoli o sostanze pericolosi che possono essere utilizzati per commettere un atto di interferenza illecita;
- 8) «controllo ("screening")»: applicazione di mezzi tecnici o di altro tipo atti a identificare e/o rilevare la presenza di articoli proibiti;
- 9) «controllo di sicurezza»: applicazione di mezzi in grado di impedire l'introduzione di articoli proibiti;
- 10) «controllo d'accesso»: applicazione di sistemi che consentono di impedire l'entrata di persone e/o veicoli non autorizzati;
- 11) «area lato volo ("airside")»: area di manovra di un aeroporto, terreni ed edifici adiacenti, o parti di essi, l'accesso ai quali è limitato;
- 12) «area lato terra ("landside")»: parti di aeroporto, terreni adiacenti ed edifici o parti di edifici che non si trovano nell'area lato volo («airside»);
- 13) «area sterile ("Security Restricted Area")»: parte di area lato volo ove, oltre alle limitazioni all'accesso, sono adottate ulteriori misure di sicurezza;
- 14) «area delimitata»: una zona separata dalle aree sterili mediante controlli di accesso, oppure, qualora sia essa stessa un'area sterile, da altre aree sterili dell'aeroporto;
- 15) «controllo dei precedenti personali ("background check")»: controllo documentato dell'identità e della storia personale di un individuo, compresi gli eventuali precedenti penali, effettuato allo scopo di valutare l'idoneità di tale persona ad accedere alle aree sterili senza scorta;
- 16) «passeggeri, bagagli, merci o posta in transito indiretto»: passeggeri, bagagli, merci o posta che partono con un aeromobile diverso rispetto a quello con cui sono arrivati;
- 17) «passeggeri, bagagli, merci o posta in transito diretto»: passeggeri, bagagli, merci o posta che partono con lo stesso aeromobile con il quale sono arrivati;
- 18) «passeggero potenzialmente pericoloso»: passeggero che sia stato espulso, o che non si reputa possa essere ammesso per ragioni connesse alla politica dell'immigrazione o che sia sottoposto a provvedimenti restrittivi della libertà personale;
- 19) «bagaglio a mano»: bagaglio destinato ad essere trasportato nella cabina dell'aeromobile;
- 20) «bagaglio da stiva»: bagaglio destinato ad essere trasportato nella stiva dell'aeromobile;
- 21) «bagaglio da stiva accompagnato»: bagaglio trasportato nella stiva dell'aeromobile, sullo stesso volo sul quale viaggia il relativo passeggero;

- 22) «posta del vettore aereo»: posta di cui un vettore aereo costituisca sia il mittente che il destinatario;
- 23) «materiale del vettore aereo»: materiale di cui un vettore aereo costituisca sia il mittente che il destinatario ovvero materiale utilizzato da un vettore aereo;
- 24) «posta»: spedizioni costituite da corrispondenza e altri articoli consegnati dai servizi postali e destinati ad essere trasmessi ai servizi postali, con esclusione della posta del vettore aereo, conformemente alle norme dell'Unione postale universale;
- 25) «merci»: beni destinati a essere trasportati nell'aeromobile, diversi dai bagagli, dalla posta, dalla posta del vettore aereo, dal materiale del vettore aereo e dalle provviste di bordo;
- 26) «agente regolamentato»: vettore aereo, agente, spedizioniere o qualunque altro soggetto che garantisce l'effettuazione di controlli di sicurezza sulle merci o sulla posta;
- 27) «mittente conosciuto»: mittente da cui originano merci o posta soggette a procedure conformi a norme e disposizioni comuni di sicurezza tali da consentire il trasporto della merce o della posta in questione su aeromobili di qualsiasi tipo;
- 28) «mittente responsabile»: mittente da cui originano merci o posta soggette a procedure conformi a norme e disposizioni tali da consentire il trasporto della merce o della posta in questione su aeromobili rispettivamente cargo o postali;
- 29) «controllo di sicurezza dell'aeromobile ("check")», ispezione delle parti interne dell'aeromobile alle quali i passeggeri possono avere avuto accesso, unitamente all'ispezione della stiva dell'aeromobile, allo scopo di rilevare la presenza di articoli proibiti o di altri segni di interferenza illecita nell'aeromobile;
- 30) «ispezione di sicurezza dell'aeromobile ("search")», ispezione dell'interno dell'aeromobile e delle parti esterne accessibili di esso allo scopo di rilevare la presenza di articoli proibiti e di altri segni di interferenza illecita compiuta sull'aeromobile;
- 31) «agente responsabile della sicurezza in volo ("in-flight security officer")», persona assunta da uno Stato per viaggiare su un aeromobile di un vettore titolare di licenza rilasciata dallo stesso Stato allo scopo di proteggere l'aeromobile e i suoi occupanti da atti di interferenza illecita.

#### Articolo 4

##### Norme fondamentali comuni

1. Le norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita sono riportate nell'allegato.
2. Le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1 sono stabilite secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

Tali disposizioni riguardano, in particolare:

- a) i metodi per l'effettuazione dei controlli, del controllo dell'accesso e di altri controlli di sicurezza;
- b) i metodi per l'effettuazione dello screening di sicurezza degli aeromobili e delle ispezioni degli stessi;
- c) gli articoli proibiti;
- d) i criteri di prestazione e i test di conformità delle apparecchiature;
- e) la selezione del personale e i requisiti di addestramento;
- f) la definizione di parti critiche delle aree sterili;
- g) gli obblighi e le procedure di certificazione degli agenti regolamentati, dei mittenti conosciuti e dei mittenti responsabili;
- h) le categorie di persone, merci e aeromobili che, per motivi oggettivi, sono soggetti a procedure speciali di sicurezza o sono esentate dallo screening, dal controllo di accesso o da altri controlli di sicurezza.

3. La Commissione, modificando il presente regolamento mediante una decisione secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 3, stabilisce i criteri che consentono agli Stati membri di derogare dalle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1 e di adottare misure alternative di sicurezza atte a garantire un adeguato livello di protezione sulla base di una specifica valutazione del rischio. Queste misure alternative sono giustificate da motivazioni connesse alle dimensioni dell'aeromobile o attinenti alla natura, ampiezza o frequenza delle operazioni o di altre attività pertinenti.

Per imperativi motivi d'urgenza può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 15, paragrafo 4.

Gli Stati membri informano la Commissione di tali misure.

4. Gli Stati membri garantiscono l'applicazione sul rispettivo territorio delle norme fondamentali comuni di cui al paragrafo 1. Se uno Stato membro ha motivo di ritenere che il livello di sicurezza sia stato compromesso a causa di un'infrazione di sicurezza, esso garantisce l'adozione di azioni appropriate e tempestive per rimediare a tale infrazione e garantire la continuità della sicurezza dell'aviazione civile.

#### Articolo 5

##### Misure più severe applicate dagli Stati membri

1. Gli Stati membri possono applicare misure più severe rispetto alle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4. L'adozione di tali misure avviene sulla base di una valutazione dei rischi e nel rispetto del diritto comunitario. Le misure sono pertinenti, obiettive, non discriminatorie e proporzionate al rischio preso in considerazione.

2. Gli Stati membri informano la Commissione di tali misure al più presto rispetto alla loro applicazione. Non appena riceve tali informazioni, la Commissione le trasmette agli altri Stati membri.

3. Gli Stati membri non sono tenuti ad informare la Commissione se le misure in questione si limitano ad uno specifico volo in una determinata data.

#### Articolo 6

##### Misure di sicurezza prescritte da paesi terzi

1. Fatti salvi eventuali accordi bilaterali di cui la Comunità sia parte, uno Stato membro informa la Commissione delle misure di sicurezza prescritte da un paese terzo qualora esse differiscano dalle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 in relazione a voli in partenza da un aeroporto situato in uno Stato membro diretto verso tale paese terzo o che ne sorvolano il territorio.

2. Su richiesta dello Stato membro interessato o di propria iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione di qualsiasi misura comunicata a norma del paragrafo 1 e, secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2, può elaborare un'appropriata risposta al paese terzo interessato.

3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano se

- a) lo Stato membro interessato applica le misure in questione a norma dell'articolo 5; o
- b) la prescrizione del paese terzo si limita ad uno specifico volo in una determinata data.

#### Articolo 7

##### Autorità competente

Se in uno Stato membro esistono due o più organismi competenti per la sicurezza dell'aviazione civile, esso designa un'unica autorità (di seguito «l'autorità competente») responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4.

#### Articolo 8

##### Programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile

1. Ciascuno Stato membro redige, attua e mantiene aggiornato un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

Tale programma definisce le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'articolo 4 e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori e agli altri soggetti.

2. L'autorità competente mette a disposizione degli operatori e dei soggetti che sono legittimati a riceverli, i testi scritti delle parti appropriate del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

#### Articolo 9

##### Programma nazionale per il controllo della qualità

1. Ciascuno Stato membro redige, attua e mantiene aggiornato un programma nazionale per il controllo della qualità.

Tale programma mette in condizione lo Stato membro di controllare il livello di sicurezza dell'aviazione civile così da monitorare il rispetto delle disposizioni del presente regolamento e del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile.

2. Le specifiche del programma nazionale per il controllo della qualità sono adottate aggiungendo un allegato al presente regolamento secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

Per imperativi motivi d'urgenza la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 15, paragrafo 4.

Il programma consente la pronta individuazione e la correzione delle carenze riscontrate. Prevede altresì che tutti gli aeroporti, gli operatori e i soggetti responsabili dell'attuazione delle norme di sicurezza del trasporto aereo situati nel relativo Stato membro siano sottoposti a regolare monitoraggio da parte dell'autorità competente da effettuarsi direttamente o sotto la sorveglianza dell'autorità stessa.

#### Articolo 10

##### Programma per la sicurezza degli aeroporti

1. Ogni gestore aeroportuale redige, attua e mantiene aggiornato un programma per la sicurezza dell'aeroporto.

Il programma descrive i metodi e le procedure che il gestore dell'aeroporto deve seguire per ottemperare alle disposizioni del presente regolamento e a quelle del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile predisposto dallo Stato membro in cui è situato l'aeroporto.

Il programma comprende disposizioni per il controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il gestore dell'aeroporto vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

2. Il programma per la sicurezza aeroportuale è presentato all'autorità competente che, se del caso, può adottare ulteriori misure.

### Articolo 11

#### Programma per la sicurezza del vettore aereo

1. Ogni vettore aereo redige, attua e mantiene aggiornato un programma per la sicurezza del vettore aereo.

Tale programma descrive i metodi e le procedure che il vettore aereo deve seguire per ottemperare alle disposizioni del presente regolamento e a quelle del programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro a partire dal quale esso effettua i servizi.

Il programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il vettore aereo vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

2. Su richiesta, il programma per la sicurezza del vettore aereo è presentato all'autorità competente, che, se del caso, può adottare ulteriori misure.

3. Laddove un programma per la sicurezza di un vettore aereo comunitario è stato convalidato dall'autorità competente dello Stato membro che rilascia a tale vettore la licenza d'esercizio, tutti gli altri Stati membri riconoscono che tale vettore aereo soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 1. Questo non pregiudica il diritto di uno Stato membro di richiedere a qualsiasi vettore aereo dettagli riguardo l'attuazione:

- a) delle misure di sicurezza applicate da tale Stato membro a norma dell'articolo 5; e/o
- b) di procedure locali applicabili agli aeroporti serviti.

### Articolo 12

#### Programma di sicurezza degli altri soggetti

1. Ogni altro soggetto che, in virtù di un programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile di cui all'articolo 8, è tenuto ad applicare norme per la sicurezza aerea, redige, attua e mantiene aggiornato un proprio programma di sicurezza.

Tale programma descrive i metodi e le procedure che il soggetto deve seguire per rispettare il programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato membro limitatamente alle operazioni effettuate dal soggetto in questione in tale Stato membro.

Il programma comprende disposizioni relative al controllo della qualità interna che descrivono le modalità con le quali il soggetto vigila sul rispetto di tali metodi e procedure.

2. Su richiesta, il programma è presentato all'autorità competente dello Stato membro interessato che, se del caso, può adottare ulteriori misure.

### Articolo 13

#### Ispezioni della Commissione

1. La Commissione, con la collaborazione dell'autorità competente dello Stato membro interessato, effettua ispezioni,

incluse quelle agli aeroporti, ai gestori e ai soggetti che applicano norme per la sicurezza aerea, per controllare l'applicazione del presente regolamento, da parte degli Stati membri, e formulare, se del caso, raccomandazioni tendenti a migliorare la sicurezza aerea. A tale scopo l'autorità competente notifica alla Commissione l'elenco di tutti gli aeroporti aperti al traffico aereo civile situati nel proprio territorio, diversi da quelli contemplati nell'articolo 4, paragrafo 3.

Le modalità per lo svolgimento delle ispezioni della Commissione sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

2. Le ispezioni effettuate dalla Commissione presso aeroporti, operatori ed i soggetti che applicano norme sulla sicurezza aerea sono effettuate senza preavviso. La Commissione, prima di un'ispezione, informa lo Stato membro interessato con sufficiente anticipo.

3. Tutti i rapporti di ispezione della Commissione sono comunicati all'autorità competente dello Stato membro interessato, la quale, nella sua risposta, indica le misure correttive corrispondenti ad ogni carenza riscontrata.

Il rapporto di ispezione e la risposta dell'autorità competente vengono successivamente comunicati all'autorità competente degli altri Stati membri.

### Articolo 14

#### Diffusione delle informazioni

I documenti di seguito riportati sono considerati «informazioni classificate UE» ai fini della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom, e non sono resi pubblici:

- a) le disposizioni e le procedure di cui all'articolo 4, paragrafi 2 e 3, all'articolo 5, paragrafo 1 e all'articolo 6, paragrafo 1, qualora contengano informazioni di sicurezza riservate;
- b) i rapporti di ispezione della Commissione e le risposte delle autorità competenti di cui all'articolo 13, paragrafo 3.

### Articolo 15

#### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della medesima.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato ad un mese.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi 1, 2 e 6 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

#### Articolo 16

##### **Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne il rispetto. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

...

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

...

#### Articolo 17

##### **Abrogazione**

Il regolamento (CE) n. 2320/2002 è abrogato.

#### Articolo 18

##### **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 da... (\*), ad eccezione dell'articolo 4, paragrafi 2 e 3, dell'articolo 9, paragrafo 2, dell'articolo 13, paragrafo 1, e dell'articolo 15, i quali si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

---

(\*) Due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

## ALLEGATO

## NORME FONDAMENTALI COMUNI (ARTICOLO 4)

## 1. SICUREZZA DEGLI AEROPORTI

1.1. **Requisiti per la progettazione degli aeroporti**

1. Nella progettazione e nella costruzione di nuove infrastrutture aeroportuali o nella modifica di quelle esistenti si devono osservare integralmente le prescrizioni per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui al presente allegato e ai relativi provvedimenti attuativi.
2. Negli aeroporti devono essere definite le seguenti aree:
  - a) area lato terra («landside»);
  - b) area lato volo («airside»);
  - c) aree sterili («security restricted areas»); e
  - d) parti critiche delle aree sterili.

1.2. **Controlli d'accesso**

1. L'accesso all'airside deve essere limitato in modo tale da impedire che persone e veicoli non autorizzati possano accedervi.
2. L'accesso alle aree sterili deve essere controllato in modo tale da garantire che persone e veicoli non autorizzati possano accedervi.
3. Alle persone e ai veicoli può essere consentito l'accesso all'airside e alle aree sterili solo se soddisfano le condizioni di sicurezza prescritte.
4. Qualsiasi persona, compresi i membri dell'equipaggio, deve avere superato il controllo dei precedenti personali prima di ottenere il tesserino d'ingresso in aeroporto o il tesserino di riconoscimento come membro di equipaggio che lo autorizzi ad accedere alle aree sterili senza scorta.

1.3. **Controllo delle persone diverse dai passeggeri e controllo degli oggetti da esse trasportati**

1. Le persone diverse dai passeggeri, così come gli oggetti da queste trasportati, devono essere sottoposti a controlli a campione continui all'ingresso nelle aree sterili allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti in tali aree.
2. Tutte le persone diverse dai passeggeri, così come gli oggetti da queste trasportati, devono essere sottoposti a controlli all'atto dell'ingresso nelle parti critiche delle aree sterili allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti in tali aree.

1.4. **Ispezione dei veicoli**

I veicoli che entrano in un'area sterile devono essere ispezionati allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti in tali aree.

1.5. **Sorveglianza, pattugliamento ed altri controlli fisici**

Gli aeroporti e, se del caso, le aree adiacenti con accesso al pubblico devono essere sottoposti a sorveglianza, pattugliamento e ad altri controlli fisici allo scopo di individuare eventuali comportamenti sospetti di persone, rilevare i punti vulnerabili che potrebbero essere utilizzati per compiere atti di interferenza illecita e dissuadere chiunque dall'effettuarli.

2. **AREE DELIMITATE AEROPORTUALI**

Gli aeromobili parcheggiati nelle aree delimitate dell'aeroporto alle quali si applicano le misure alternative di cui all'articolo 4, paragrafo 3, devono essere tenuti separati dagli aeromobili ai quali si applicano integralmente le norme fondamentali comuni, allo scopo di garantire che non vengano compromessi i livelli di sicurezza stabiliti per questi ultimi, nonché per i passeggeri, i bagagli, le merci e la posta da esso trasportati.

### 3. SICUREZZA DEGLI AEROMOBILI

1. Prima della partenza, ogni aeromobile dev'essere sottoposto ad un controllo di sicurezza o ispezione di sicurezza dell'aeromobile allo scopo di assicurare che nessun articolo proibito sia presente a bordo. Un aeromobile in transito può essere sottoposto ad altre misure appropriate.
2. Ogni aeromobile deve essere protetto da interferenze non autorizzate.

### 4. PASSEGGERI E BAGAGLIO A MANO

#### 4.1. Controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano

1. Tutti i passeggeri originanti, i passeggeri in transito diretto e i passeggeri in transito indiretto, nonché il loro bagaglio a mano, devono essere sottoposti a controllo («screening») allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nelle aree sterili ed a bordo degli aeromobili.
2. I passeggeri in transito indiretto e il loro bagaglio a mano possono essere esentati dal suddetto controllo qualora:
  - a) arrivino da uno Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di ritenere che tali passeggeri ed il relativo bagaglio a mano siano stati sottoposti a controlli di livello inferiore rispetto agli standard fondamentali comuni;
  - b) arrivino da un paese terzo i cui standard di sicurezza sono riconosciuti equivalenti a quelli fondamentali comuni secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.
3. I passeggeri in transito ed il loro bagaglio a mano possono essere esentati dal controllo, qualora:
  - a) rimangano a bordo dell'aeromobile; o
  - b) non siano entrati in contatto con passeggeri in partenza, già controllati, diversi da quelli destinati a imbarcarsi sullo stesso aeromobile; o
  - c) arrivino da uno Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di ritenere che tali passeggeri ed il relativo bagaglio a mano siano stati sottoposti a controlli di livello inferiore rispetto agli standard fondamentali comuni; o
  - d) arrivino da un paese terzo ove i livelli di sicurezza adottati sono riconosciuti equivalenti agli standard fondamentali comuni secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

#### 4.2. Protezione dei passeggeri e del bagaglio a mano

1. I passeggeri e il rispettivo bagaglio a mano devono essere protetti da interferenze non autorizzate dal punto in cui vengono sottoposti a controllo fino alla partenza dell'aeromobile sul quale sono trasportati.
2. I passeggeri in partenza che sono già stati sottoposti a controllo devono restare separati dai passeggeri in arrivo, a meno che:
  - a) i passeggeri in arrivo provengano da uno Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di ritenere che tali passeggeri e il rispettivo bagaglio a mano siano stati sottoposti a controlli di livello inferiore rispetto agli standard fondamentali comuni; o
  - b) i passeggeri in arrivo provengano da un paese terzo i cui livelli di sicurezza siano riconosciuti equivalenti agli standard fondamentali comuni secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

#### 4.3. Passeggeri potenzialmente pericolosi

Prima della partenza i passeggeri potenzialmente pericolosi devono essere sottoposti ad appropriate misure di sicurezza.

### 5. BAGAGLIO DA STIVA

#### 5.1. Controllo del bagaglio da stiva

1. Tutto il bagaglio da stiva deve essere sottoposto a controllo prima di essere caricato a bordo di un aeromobile, allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nelle aree sterili ed a bordo dell'aeromobile.
2. Il bagaglio da stiva in transito indiretto può essere dispensato dal controllo, qualora:
  - a) provenga da un altro Stato membro, a meno che la Commissione o tale Stato membro abbiano comunicato di ritenere che esso sia stato sottoposto a controlli di livello inferiore rispetto agli standard fondamentali comuni; o
  - b) arrivi da un paese terzo i cui livelli di sicurezza siano riconosciuti equivalenti agli standard fondamentali comuni secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.
3. Il bagaglio da stiva in transito può essere esentato dai controlli se rimane a bordo dell'aeromobile.

## 5.2. Protezione del bagaglio da stiva

Il bagaglio da stiva destinato ad essere trasportato a bordo di un aeromobile deve essere protetto da interferenze non autorizzate dal momento in cui è sottoposto a controllo o preso in custodia dal vettore, a seconda di quale operazione sia effettuata prima, fino alla partenza dell'aeromobile sul quale deve essere trasportato.

## 5.3. Riconcilio dei bagagli

1. Ogni bagaglio da stiva deve essere identificato come accompagnato o non accompagnato.
2. Il bagaglio da stiva non accompagnato non può essere trasportato, a meno che non sia trasportato con aeromobile diverso da quello del relativo passeggero per ragioni indipendenti dalla volontà del passeggero stesso, oppure sia stato sottoposto a controlli di sicurezza supplementari.

## 6. MERCI E POSTA

### 6.1. Controlli di sicurezza delle merci e della posta

1. Tutte le merci e la posta devono essere sottoposte a controlli di sicurezza prima di essere caricate a bordo di un aeromobile. Un vettore aereo non accetterà di trasportare con aeromobile merci o posta a meno che esso stesso non abbia effettuato i controlli in questione ovvero l'effettuazione di essi sia stata confermata e attestata da un agente regolamentato, un mittente conosciuto o un mittente responsabile.
2. Le merci e la posta in transito indiretto possono essere sottoposte a controlli di sicurezza alternativi, secondo modalità da precisare in un provvedimento attuativo.
3. Le merci e la posta in transito possono essere esentate dai controlli di sicurezza se rimangono a bordo dell'aeromobile.

### 6.2. Protezione delle merci e della posta

1. Le merci e la posta destinate ad essere trasportate su un aeromobile devono essere protette da interferenze non autorizzate dal momento in cui sono stati effettuati i controlli di sicurezza fino alla partenza dell'aeromobile sul quale devono essere trasportate.
2. Le merci e la posta non adeguatamente protette da contatti non autorizzati dopo aver effettuato i controlli di sicurezza devono essere sottoposte a controllo («screening»).

## 7. POSTA E MATERIALE DEI VETTORI AEREI

La posta e il materiale dei vettori aerei sono sottoposti a controlli di sicurezza e successivamente protetti fino al momento dell'imbarco, allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nell'aeromobile.

## 8. FORNITURE DI BORDO

Le forniture di bordo, compreso il cibo e le bevande («catering»), destinate al trasporto o all'utilizzo a bordo di un aeromobile, sono sottoposte a controlli di sicurezza e successivamente protette fino all'imbarco allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti nell'aeromobile.

## 9. FORNITURE PER L'AEROPORTO

Le forniture destinate ad essere vendute o utilizzate nelle aree sterili degli aeroporti, comprese le forniture dei ristoranti e dei negozi di articoli esenti da imposte o tasse (duty free shops), devono essere sottoposte a controlli di sicurezza allo scopo di impedire l'introduzione di articoli proibiti in queste aree.

## 10. MISURE PER LA SICUREZZA IN VOLO

1. Ferme restando le norme applicabili per la sicurezza aerea:
  - a) durante il volo deve essere impedito l'ingresso nella cabina di pilotaggio alle persone non autorizzate;
  - b) durante il volo i passeggeri potenzialmente pericolosi devono essere sottoposti ad adeguate misure di sicurezza.
2. Per impedire atti di interferenza illecita durante il volo devono essere adottate misure di sicurezza appropriate, quali l'addestramento del personale di condotta e del personale di cabina.
3. È vietato il trasporto di armi nella cabina passeggeri e nella cabina di pilotaggio, a meno che gli Stati membri interessati non abbiano rilasciato un'autorizzazione conforme alle rispettive normative nazionali.
4. Il paragrafo 3 si applica anche agli agenti responsabili della sicurezza in volo («flight security officers»), se questi portano armi.

---

**11. SELEZIONE E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE**

1. Le persone che effettuano lo screening, i controlli di accesso o altri controlli di sicurezza, o che sono responsabili dell'esecuzione di tali controlli, devono essere selezionate, addestrate e, se del caso, così da garantire la loro idoneità all'attività in questione, nonché la loro competenza ad adempiere alle funzioni assegnate.
2. Le persone diverse dai passeggeri che devono accedere alle aree sterili devono ricevere una formazione sulla sicurezza prima di ottenere un tesserino d'ingresso in aeroporto o un tesserino di riconoscimento come membro di equipaggio.
3. La formazione di cui ai punti 1 e 2 è effettuata mediante un'attività iniziale e successivi aggiornamenti periodici.
4. Gli istruttori addetti alla formazione delle persone di cui ai punti 1 e 2 devono essere in possesso della prescritta qualifica.

**12. ATTREZZATURE DI SICUREZZA**

Le attrezzature utilizzate per lo screening, il controllo d'accesso e gli altri controlli di sicurezza devono essere in grado di effettuare i controlli di sicurezza previsti.

---

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

Nel settembre 2005 la Commissione ha presentato una proposta di regolamento del Consiglio che sostituisce il regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile <sup>(1)</sup>. Tale regolamento, elaborato e adottato in risposta agli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, è in vigore dal gennaio 2003: la sua sostituzione con un nuovo testo è ritenuta necessaria poiché la sua applicazione ha dato luogo a una serie di problemi.

Il 15 giugno 2006, il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura, contenente 85 emendamenti.

Il Consiglio ha preso seriamente in esame la possibilità di raggiungere un accordo con il Parlamento europeo in prima lettura sul testo della proposta di regolamento. Nel corso di contatti informali con rappresentanti del Parlamento europeo, è parso tuttavia che la questione del finanziamento delle misure di sicurezza debba essere esaminata in modo più accurato al fine di pervenire ad un testo che risulti accettabile per tutte le parti. Il Consiglio, pertanto, ha deciso di adottare una posizione comune che tenga conto quanto più possibile degli emendamenti apportati dal Parlamento europeo in prima lettura e di cercare un accordo con il Parlamento europeo in una fase successiva.

Successivamente alla revisione dell'intero testo da parte dei giuristi/linguisti, il Consiglio ha adottato la propria posizione comune in data del 11 Dicembre 2006. Nel fare ciò, esso ha preso atto del parere del Parlamento europeo in prima lettura, accogliendo 46 emendamenti.

Il Consiglio ha preso altresì atto del parere del Comitato economico e sociale.

### II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Il Consiglio ha potuto raggiungere un accordo sulle linee principali della proposta della Commissione. Il Consiglio ha deciso, tuttavia, di modificare il testo su alcuni punti, in generale per renderlo più chiaro, più semplice e più comprensibile.

Le modifiche più rilevanti, apportate del Consiglio alla proposta della Commissione, riguardano i due settori in appresso.

In primo luogo, per quanto riguarda la procedura di comitato, il Consiglio ha tenuto conto delle nuove norme adottate dal Consiglio nel luglio del 2006 <sup>(2)</sup>. La nuova procedura di regolamentazione con controllo introdotta da dette norme, che conferisce maggiori competenze al Parlamento europeo, è prevista all'articolo 4, paragrafo 3, e all'articolo 9, paragrafo 2, del progetto di regolamento. L'articolo 4, paragrafo 3, si riferisce ai criteri in base ai quali gli Stati membri possono derogare alle norme generali per aeroporti o aeromobili di piccole dimensioni. L'articolo 9, paragrafo 2, specifica le norme applicabili ai programmi nazionali degli Stati membri per il controllo della qualità.

In secondo luogo, l'articolo 5, paragrafo 2, consente agli Stati membri di applicare misure nazionali più rigorose di quelle contenute nel regolamento. Date le questioni in gioco, la gravità delle varie minacce alla sicurezza e le circostanze in rapido mutamento che gravitano attorno a tali minacce, il Consiglio ha affermato che gli Stati membri dovrebbero disporre di un margine di manovra sufficiente per imporre eventuali misure supplementari o speciali da essi ritenute necessarie. Tali misure, ad avviso del Consiglio, non dovrebbero richiedere particolare giustificazione a livello comunitario.

Per quanto riguarda gli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio ha potuto accogliere, del tutto o in parte, i seguenti 46 emendamenti:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, da 23 a 30, 33, 34, 37, 40, da 45 a 49, 51, da 53 a 58, da 65 a 68, 73, 77, 78, 79, 82 e 84.

Tuttavia, il Consiglio non ha potuto accogliere vari altri emendamenti, tra cui i principali sono gli emendamenti 3, 35, 43 e 44 sul finanziamento del dispositivo di sicurezza ai sensi del regolamento. Il Consiglio ritiene inopportuno che un regolamento tecnico, come quello in questione, contenga requisiti o obblighi in materia di finanziamento. Il principio di sussidiarietà impone che siffatte questioni siano affrontate a livello nazionale.

<sup>(1)</sup> GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 849/2004 (GU L 158 del 30.4.2004, pag. 1).

<sup>(2)</sup> GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11.

Vari altri emendamenti non sono stati accolti, almeno in parte, poiché estendono il campo di applicazione del regolamento al di là degli obiettivi in materia di sicurezza che è inteso a raggiungere. Ciò vale segnatamente per gli emendamenti 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 e 85. Gli emendamenti 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 e 74 non sono stati accolti, del tutto o in parte, in quanto in contrasto con altre parti della proposta di regolamento, privi di un apporto sostanziale al testo oppure non conformi con la terminologia accettata in materia di sicurezza dell'aviazione. Infine, gli emendamenti 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 e 83 non sono stati accolti, del tutto o in parte, ritenendo il Consiglio che contengano una mole di dettagli eccessiva per un regolamento di questo tipo oppure che siano incompatibili con gli accordi istituzionali della Comunità o ancora che contengano disposizioni la cui attuazione si rivelerebbe impraticabile da parte o degli Stati membri o degli operatori economici interessati.

### III. CONCLUSIONE

Il Consiglio sostiene che il testo della posizione comune è adeguato ed equilibrato e ritiene che essa rispecchi le finalità a cui si ispirano la maggior parte degli emendamenti del Parlamento.

Il Consiglio desidera sottolineare l'intenso impegno a cui si è sottoposto per assicurare un rapido accordo sul regolamento e confida nel fatto che la posizione comune consentirà a tempo debito una rapida adozione della normativa.

---