

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

C 430



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

59° anno

22 novembre 2016

Sommario

III Atti preparatori

CONSIGLIO

2016/C 430/01	Posizione (UE) n. 18/2016 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie Adottata dal Consiglio il 17 ottobre 2016 ⁽¹⁾	1
2016/C 430/02	Motivazione del Consiglio: Posizione (UE) n. 18/2016 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie	3
2016/C 430/03	Posizione (UE) n. 19/2016 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri Adottata dal Consiglio il 17 ottobre 2016 ⁽¹⁾	4
2016/C 430/04	Motivazione del Consiglio: Posizione (UE) n. 19/2016 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia	13

IT

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

III

(Atti preparatori)

CONSIGLIO

POSIZIONE (UE) N. 18/2016 DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie

Adottata dal Consiglio il 17 ottobre 2016

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2016/C 430/01)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 91 e 109,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio ⁽⁴⁾ permette agli Stati membri di compensare 40 imprese ferroviarie che figurano in un elenco per il pagamento di obblighi che le imprese operanti in altri settori di trasporto non devono sostenere. L'applicazione corretta delle regole per la normalizzazione dei conti risulta in una esenzione degli Stati membri dagli obblighi di notifica degli aiuti di Stato.
- (2) È stata adottata una serie di atti giuridici dell'Unione che ha aperto alla concorrenza i mercati ferroviari del trasporto di merci e del trasporto internazionale di passeggeri e ha stabilito, nel caso della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, determinati principi fondamentali che prevedono, fra l'altro, che: le imprese ferroviarie debbano essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali; le entità responsabili dell'assegnazione della capacità e dell'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata della Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 17 ottobre 2016. Posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata della Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (GUL 156 del 28.6.1969, pag. 8).

⁽⁵⁾ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32).

debbano essere separate dalle entità che gestiscono i servizi ferroviari e che vi sia una separazione contabile; qualsiasi impresa ferroviaria titolare di licenza in conformità dei criteri dell'Unione debba poter accedere all'infrastruttura ferroviaria su basi eque e non discriminatorie; e i gestori dell'infrastruttura possano beneficiare di finanziamenti statali.

- (3) Il regolamento (CEE) n. 1192/69 è incoerente e incompatibile con le misure legislative attualmente in vigore. In particolare, nel contesto di un mercato liberalizzato in cui le imprese ferroviarie competono direttamente con le imprese ferroviarie figuranti nell'elenco, non è più corretto trattare tali due gruppi di imprese in modo differenziato.
- (4) Per eliminare le incoerenze presenti nell'ordinamento giuridico dell'Unione e contribuire alla semplificazione eliminando un atto giuridico ormai obsoleto, è di conseguenza opportuno abrogare il regolamento (CEE) n. 1192/69.
- (5) Gli Stati membri possono pagare la compensazione per le spese relative agli impianti di incrocio in base all'articolo 8 della direttiva 2012/34/UE. Essi possono tuttavia necessitare di tempo per modificare le disposizioni legislative o amministrative nazionali al fine di tener conto dell'abrogazione del regolamento (CEE) n. 1192/69. Tale abrogazione non dovrebbe pertanto avere effetto immediato per i casi contemplati dall'allegato IV del regolamento (CEE) n. 1192/69,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 1192/69 è abrogato, a eccezione delle norme di tale regolamento che si applicano alla normalizzazione dei conti per i casi della Categoria IV, contemplati dall'allegato IV di tale regolamento. Tali norme continuano ad applicarsi fino al 31 dicembre 2017.

Articolo 2

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

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

Fatto a, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Per il Consiglio

Il presidente

...

Motivazione del Consiglio: Posizione (UE) n. 18/2016 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie

(2016/C 430/02)

I. INTRODUZIONE

1. Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha trasmesso al Consiglio la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie ⁽¹⁾.
2. La proposta è stata presentata quale parte del cosiddetto quarto pacchetto ferroviario insieme ad altre cinque proposte. Per i negoziati le proposte sono state trattate in due gruppi, un pilastro tecnico e un pilastro «mercato». La presente proposta fa parte del pilastro «mercato».
3. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere sulla proposta il 10 luglio 2013. Il Comitato delle regioni ha adottato il suo parere l'8 ottobre 2013.
4. Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura il 26 febbraio 2014.
5. Il 3 dicembre 2014 il Consiglio «Trasporti, telecomunicazioni e energia» è pervenuto a un accordo (l'«orientamento generale») ⁽²⁾ sulla proposta che abroga il regolamento n. 1192/69.
6. Il 19 aprile 2016 è stato raggiunto un accordo con il Parlamento europeo su un testo di compromesso.
7. Il 20 settembre 2016 il Consiglio ha adottato un accordo politico ⁽³⁾ sul testo di compromesso.
8. Tenendo conto dei suddetti accordi e previa messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura il 17 ottobre 2016, secondo la procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

II. OBIETTIVO

9. La proposta ha il solo obiettivo abrogare un regolamento obsoleto adottato quando le organizzazioni che forniscono servizi ferroviari adempivano a determinate responsabilità del settore pubblico. Il regolamento forniva il quadro per la compensazione delle spese e dei benefici derivanti da tali responsabilità.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

10. Il Consiglio ritiene che il regolamento (CEE) n. 1192/69 non sia più compatibile con la moderna organizzazione del settore ferroviario. È tuttavia consapevole del fatto che esso è ancora utilizzato, in particolare per la compensazione delle spese relative a determinati impianti di passaggi a livello. Un periodo transitorio per la compensazione delle spese relative ai passaggi a livello è quindi giustificato al fine di garantire un'armoniosa transizione verso il nuovo sistema.

IV. CONCLUSIONE

11. La posizione del Consiglio in prima lettura rispecchia il compromesso concordato tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
12. Tale compromesso è stato confermato dalla lettera che il presidente della commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha indirizzato al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) il 13 luglio 2016.
13. La posizione del Consiglio tiene pienamente conto della proposta della Commissione e degli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in prima lettura. Il Consiglio ritiene pertanto che la sua posizione in prima lettura rappresenti un compromesso equilibrato.

⁽¹⁾ GU L 156 del 28.6.1969, pag. 283.

⁽²⁾ Cfr. 15790/14 TRANS 545 CODEC 2307.

⁽³⁾ Cfr. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

POSIZIONE (UE) N. 19/2016 DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri

Adottata dal Consiglio il 17 ottobre 2016

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2016/C 430/03)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il trasporto ferroviario ha il potenziale per crescere e aumentare la sua quota modale nonché svolgere un ruolo fondamentale in un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità, creando nuove opportunità di investimento e nuovi posti di lavoro. Tuttavia, la crescita dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non ha tenuto il passo con l'evoluzione di altri modi di trasporto.
- (2) Il mercato dell'Unione dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri è aperto alla concorrenza dal 2010. Inoltre, alcuni Stati membri hanno aperto alla concorrenza anche i servizi di trasporto nazionale di passeggeri, introducendo diritti di libero accesso o indicando procedure di gara per i contratti di servizio pubblico ovvero adottando entrambe le soluzioni. L'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri dovrebbe avere un impatto positivo sul funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico, con il conseguente miglioramento dei servizi agli utenti.
- (3) Nel libro bianco sui trasporti del 28 marzo 2011 la Commissione ha annunciato l'intenzione di completare il mercato interno dei servizi ferroviari, rimuovendo gli ostacoli di tipo tecnico, amministrativo e giuridico che impediscono l'ingresso nel mercato ferroviario.
- (4) Il completamento dello spazio ferroviario europeo unico dovrebbe favorire lo sviluppo del trasporto ferroviario quale alternativa credibile ad altri modi di trasporto, tra l'altro per prezzo e qualità.
- (5) Un obiettivo specifico del presente regolamento è rafforzare la qualità, la trasparenza, l'efficienza e le prestazioni dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri.
- (6) I servizi a livello transfrontaliero prestati nell'ambito di contratti di servizio pubblico, compresi i servizi di trasporto pubblico che riguardano le esigenze di trasporto locale e regionale, dovrebbero essere subordinati all'accordo delle autorità competenti degli Stati membri sul cui territorio i servizi sono prestati.
- (7) Le autorità competenti dovrebbero stabilire le specifiche degli obblighi di servizio pubblico nel trasporto pubblico di passeggeri. Tali specifiche dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi politici indicati nei documenti sulla politica del trasporto pubblico negli Stati membri.

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 17 ottobre 2016. Posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (8) Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico nel trasporto pubblico di passeggeri dovrebbero, ove possibile, produrre effetti di rete positivi, tra l'altro in termini di migliore qualità dei servizi, coesione sociale e territoriale o di efficienza complessiva del sistema di trasporti pubblici.
- (9) Gli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere conformi alla politica del trasporto pubblico. Tuttavia, ciò non conferisce alle autorità competenti il diritto di ricevere un importo specifico di finanziamento.
- (10) Nel preparare i documenti sulla politica del trasporto pubblico, le pertinenti parti interessate dovrebbero essere consultate in conformità del diritto nazionale. Fra tali parti interessate potrebbero rientrare gli operatori di trasporto, i gestori dell'infrastruttura, le associazioni di dipendenti e i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico.
- (11) Per i contratti di servizio pubblico non aggiudicati mediante una procedura di gara, l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico da parte degli operatori di servizio pubblico dovrebbe essere adeguatamente compensato, al fine di garantire la sostenibilità finanziaria a lungo termine dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nella politica del trasporto pubblico. In particolare, tale compensazione dovrebbe promuovere il mantenimento o lo sviluppo di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico e la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato.
- (12) Nel quadro dell'istituzione dello spazio ferroviario europeo unico, gli Stati membri dovrebbero assicurare ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico un livello adeguato di protezione sociale.
- (13) Ai fini dell'adeguata integrazione dei requisiti in materia sociale e di lavoro nelle procedure di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri, gli operatori di servizio pubblico, nell'esecuzione dei contratti di servizio pubblico, dovrebbero rispettare gli obblighi nel settore del diritto sociale e del lavoro che si applicano nello Stato membro in cui il contratto di servizio pubblico è aggiudicato e che derivano dalle leggi, dai regolamenti e dalle decisioni, a livello sia nazionale che di Unione, e dai contratti collettivi applicabili, purché tali norme nazionali, come pure la loro applicazione, siano conformi al diritto dell'Unione.
- (14) Qualora gli Stati membri richiedano che il personale assunto dall'operatore precedente sia trasferito al nuovo operatore di servizio pubblico prescelto, a detto personale dovrebbero essere garantiti i diritti di cui esso avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE del Consiglio ⁽¹⁾. Gli Stati membri dovrebbero essere liberi di adottare siffatte disposizioni.
- (15) Le autorità competenti dovrebbero mettere a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti per la predisposizione delle offerte nelle procedure di gara, garantendo nel contempo la legittima protezione delle informazioni commerciali riservate.
- (16) L'obbligo in capo a un'autorità competente di fornire a tutte le parti interessate informazioni essenziali per la predisposizione di un'offerta in una procedura di gara non dovrebbe estendersi alla creazione di informazioni aggiuntive, ove tali informazioni non esistano.
- (17) Al fine di tener conto della diversità dell'organizzazione territoriale e politica degli Stati membri, il contratto di servizio pubblico può essere aggiudicato da un'autorità competente che è costituita da un gruppo di autorità pubbliche. In tali circostanze, dovrebbero esservi regole chiare che fissino i rispettivi ruoli di ciascuna autorità pubblica nella procedura di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico.
- (18) Data la diversità delle strutture amministrative degli Stati membri, in caso di contratti per la prestazione di servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri aggiudicati direttamente da un gruppo di autorità competenti a livello locale, la determinazione di quali autorità locali siano competenti riguardo agli «agglomerati urbani» e alle «zone rurali» interessati resta a discrezione degli Stati membri.
- (19) I contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri dovrebbero essere aggiudicati mediante una procedura di gara, ad eccezione dei casi previsti dal presente regolamento.
- (20) Le procedure di gara per i contratti di servizio pubblico dovrebbero essere aperte a tutti gli operatori, essere eque e rispettare i principi di trasparenza e di non discriminazione.

⁽¹⁾ 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 (GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16).

- (21) In circostanze eccezionali in cui i contratti di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri sono aggiudicati mediante procedure di gara, dovrebbe poter essere possibile, per un periodo limitato, che i nuovi contratti siano aggiudicati direttamente al fine di garantire che i servizi siano forniti con la massima efficienza in termini di costi. Detti contratti non dovrebbero essere rinnovati per coprire gli stessi o analoghi obblighi di servizio pubblico.
- (22) Qualora un solo operatore manifesti interesse a seguito della pubblicazione dell'intenzione di organizzare una procedura di gara, le autorità competenti possono avviare negoziati con tale operatore ai fini dell'aggiudicazione del contratto senza ulteriore pubblicazione di una procedura di gara aperta.
- (23) Le soglie *de minimis* per i contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente dovrebbero essere adattate per tener conto dei volumi e costi unitari più elevati dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario rispetto ad altri modi di trasporto contemplati dal regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾. Ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri dovrebbero essere inoltre applicate soglie più elevate quando il trasporto ferroviario rappresenta più del 50 % del valore dei servizi in questione.
- (24) L'istituzione dello spazio ferroviario europeo unico implica norme comuni sull'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore, tenendo conto nel contempo delle specificità di ciascuno Stato membro.
- (25) Qualora siano soddisfatte talune condizioni connesse alla natura e alla struttura del mercato ferroviario o della rete ferroviaria, le autorità competenti dovrebbero poter aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico inerenti al trasporto pubblico ferroviario di passeggeri se tali contratti si traducono in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza in termini di costi, o di entrambe le fattispecie.
- (26) Le autorità competenti possono adottare misure per aumentare la concorrenza tra imprese ferroviarie limitando il numero di contratti che una singola impresa ferroviaria può aggiudicarsi.
- (27) Gli Stati membri dovrebbero assicurare che i propri ordinamenti giuridici prevedano la possibilità che un organismo indipendente valuti le decisioni dell'autorità competente di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri in base a un approccio basato sui risultati. Ciò potrebbe avvenire nel quadro di un controllo giurisdizionale.
- (28) Nel preparare le procedure di gara, le autorità competenti dovrebbero valutare se siano necessarie misure per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio a materiale rotabile ferroviario idoneo. Le autorità competenti dovrebbero rendere pubblica la relazione di valutazione.
- (29) Affinché il mercato possa rispondere in maniera più organizzata, è opportuno assicurare una trasparenza totale su determinati elementi fondamentali delle procedure di gara relative ai contratti di servizio pubblico di imminente indizione.
- (30) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1370/2007,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1370/2007 è così modificato:

- 1) all'articolo 1, paragrafo 2, è aggiunto il comma seguente:

«Fatto salvo l'accordo delle autorità competenti degli Stati membri sul cui territorio i servizi sono prestati, gli obblighi di servizio pubblico possono interessare i servizi di trasporto pubblico a livello transfrontaliero, compresi quelli che riguardano le esigenze di trasporto locale e regionale.»;

- 2) all'articolo 2, è inserita la lettera seguente:

«a bis) "servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri": il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, a esclusione del trasporto di passeggeri con altri modi di trasporto su rotaia, quali metropolitana o tram»;

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

3) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 2 bis

Specifiche degli obblighi di servizio pubblico

1. L'autorità competente stabilisce le specifiche degli obblighi di servizio pubblico nella prestazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e l'ambito di applicazione di tali obblighi di servizio pubblico in conformità dell'articolo 2 *sexies*. Tali specifiche possono includere la possibilità di raggruppare i servizi che coprono i costi sostenuti con i servizi che non coprono i costi sostenuti.

Nello stabilire tali specifiche e il relativo ambito di applicazione, l'autorità competente osserva debitamente il principio di proporzionalità, in conformità del diritto dell'Unione.

Le specifiche sono coerenti con gli obiettivi politici indicati nei documenti sulla politica del trasporto pubblico negli Stati membri.

Il contenuto e il formato dei documenti sulla politica del trasporto pubblico e le procedure di consultazione delle pertinenti parti interessate sono determinati in conformità del diritto nazionale.

2. Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico devono:

- a) conseguire gli obiettivi della politica del trasporto pubblico in modo efficiente in termini di costi; e
- b) sostenere finanziariamente, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nella politica del trasporto pubblico.»;

4) l'articolo 4 è così modificato:

a) al paragrafo 1, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

- «a) prevedono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico definiti nel presente regolamento e specificati conformemente all'articolo 2 *bis* che l'operatore di servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;
- b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:
 - i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e
 - ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 *ter* 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 di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;»;

b) sono inseriti i paragrafi seguenti:

«4 *bis*. Nell'esecuzione dei contratti di servizio pubblico, gli operatori di servizio pubblico rispettano gli obblighi applicabili nel settore del diritto sociale e del lavoro stabiliti dal diritto dell'Unione, dal diritto nazionale o dai contratti collettivi.

4 *ter*. La direttiva 2001/23/CE del Consiglio (*) si applica al cambiamento dell'operatore di servizio pubblico se tale cambiamento costituisce un trasferimento di impresa ai sensi di detta direttiva.

(*) 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 (GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16).»;

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Qualora le autorità competenti impongano all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi a taluni parametri qualitativi e sociali, ovvero di stabilire criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri sono indicati nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico. Nel rispetto della direttiva 2001/23/CE, detti documenti di gara e contratti di servizio pubblico contengono anche, se del caso, informazioni sui diritti e gli obblighi relativi al trasferimento del personale assunto dall'operatore precedente.»;

d) è aggiunto il paragrafo seguente:

«8. I contratti di servizio pubblico impongono all'operatore di fornire all'autorità competente le informazioni essenziali per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, garantendo nel contempo la legittima protezione delle informazioni commerciali riservate. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti per la predisposizione dell'offerta in una procedura di gara, garantendo nel contempo la legittima protezione delle informazioni commerciali riservate. Affinché le parti interessate siano in grado di elaborare piani d'attività con cognizione di causa, le informazioni indicano la domanda di passeggeri, le tariffe, i costi e ricavi inerenti al trasporto pubblico di passeggeri oggetto della gara e i dettagli delle specifiche d'infrastruttura pertinenti e necessari all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria sostengono le autorità competenti nella messa a disposizione di tutte le pertinenti specifiche dell'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7.»;

5) l'articolo 5 è così modificato:

a) al paragrafo 2, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«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 sui propri servizi.

In caso di servizio pubblico ferroviario di passeggeri, il gruppo di autorità di cui al primo comma può essere composto soltanto da autorità competenti a livello locale la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale. Il servizio di trasporto pubblico di passeggeri o il contratto di servizio pubblico di cui al primo comma possono coprire soltanto le esigenze di trasporto di agglomerati urbani o di zone rurali o di entrambi.

Se un'autorità competente a livello locale adotta una tale decisione, si applicano le disposizioni seguenti:»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«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 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter, 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.»;

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«3 bis. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, relativamente ai contratti di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri aggiudicati mediante una procedura di gara, l'autorità competente ha facoltà per un periodo limitato di aggiudicare direttamente nuovi contratti qualora essa ritenga che l'aggiudicazione diretta sia giustificata da circostanze eccezionali. Tali circostanze eccezionali includono situazioni in cui:

- vi sono alcune gare pubbliche già gestite dall'autorità competente o da altre autorità competenti che potrebbero influenzare il numero e la qualità delle offerte che saranno probabilmente ricevute se il contratto è aggiudicato mediante procedura di gara, o
- sono necessarie modifiche dell'ambito di applicazione di uno o più contratti di servizio pubblico per ottimizzare la prestazione di servizi pubblici.

L'autorità competente adotta una decisione motivata e ne informa la Commissione, senza indebito ritardo.

La durata dei contratti aggiudicati in conformità del presente paragrafo è proporzionata alla circostanza eccezionale e in ogni caso non è superiore a cinque anni.

L'autorità competente pubblica detti contratti. Nel far ciò essa tiene conto della legittima protezione delle informazioni commerciali riservate e degli interessi commerciali.

Il successivo contratto che riguardi lo stesso obbligo di servizio pubblico non è aggiudicato in base alla presente disposizione.

3 ter. In applicazione del paragrafo 3, le autorità competenti hanno facoltà di seguire la seguente procedura:

le autorità competenti possono rendere pubblica la loro intenzione di aggiudicare contratti di servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri mediante la pubblicazione di un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

L'avviso contiene una descrizione dettagliata dei servizi che sono oggetto del contratto da aggiudicare nonché del tipo e della durata del contratto.

Gli operatori possono manifestare il proprio interesse entro un termine fissato dall'autorità competente che non può essere inferiore a 60 giorni successivi alla pubblicazione dell'avviso.

Se dopo tale termine:

- a) un solo operatore ha manifestato il proprio interesse a partecipare alla procedura di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;
- b) tale operatore ha debitamente provato di essere effettivamente in grado di fornire il servizio di trasporto nel rispetto degli obblighi stabiliti nel contratto di servizio pubblico;
- c) l'assenza di concorrenza non è il risultato di una limitazione artificiale dei parametri dell'appalto; e
- d) non esistono alternative ragionevoli,

le autorità competenti possono avviare negoziati con tale operatore ai fini dell'aggiudicazione del contratto senza ulteriore pubblicazione di una procedura aperta.»;

d) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico:

- a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7 500 000 EUR; oppure
- b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500 000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che ha in esercizio non più di 23 veicoli stradali, dette soglie possono essere aumentate a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure alla prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 600 000 chilometri l'anno.»;

e) sono inseriti i paragrafi seguenti:

«4 bis. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri:

- a) qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, e in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto; e
- b) qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.

Su tale base, l'autorità competente pubblica una decisione motivata e ne informa la Commissione entro un mese dalla pubblicazione. L'autorità competente può procedere all'aggiudicazione del contratto.

Si considera che gli Stati membri in cui, al ... [data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo (ST 11198)] il volume annuo massimo è inferiore a 23 milioni di treno-km e che hanno una sola autorità competente a livello nazionale e un contratto di servizio pubblico che copre l'intera rete soddisfino le condizioni di cui al punto a). Qualora un'autorità competente di uno di tali Stati membri decida di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico, lo Stato membro interessato ne informa la Commissione. Il Regno Unito può decidere di applicare il presente comma all'Irlanda del Nord.

Qualora decida di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico, l'autorità competente stabilisce requisiti di prestazione misurabili, trasparenti e verificabili. Tali requisiti sono inclusi nel contratto.

Tra i requisiti di prestazione figurano, in particolare, la puntualità dei servizi, la frequenza delle operazioni ferroviarie, la qualità del materiale rotabile e la capacità di trasporto di passeggeri.

Il contratto include indicatori specifici di prestazione che consentono all'autorità competente di effettuare una valutazione periodica. Esso comprende altresì misure effettive e dissuasive da imporre laddove l'impresa ferroviaria non soddisfi i requisiti di prestazione.

L'autorità competente valuta periodicamente se l'impresa ferroviaria ha conseguito i suoi obiettivi per il soddisfacimento dei requisiti di prestazione stabiliti nel contratto e rende pubblica la sua valutazione. Tale valutazione periodica ha luogo almeno ogni cinque anni. L'autorità competente adotta misure appropriate e tempestive, inclusa l'applicazione di penalità contrattuali effettive e dissuasive, sei miglioramenti richiesti della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi in termini di costi non siano stati conseguiti. L'autorità competente può, in qualsiasi momento, in tutto o in parte sospendere o risolvere il contratto aggiudicato ai sensi della presente disposizione se l'operatore non soddisfa i requisiti di prestazione;

4 *ter*. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente può decidere di aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico inerenti servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri qualora tali contratti riguardino l'esercizio di soli servizi di trasporto ferroviario di passeggeri da parte di un operatore che gestisce simultaneamente tutta o gran parte dell'infrastruttura ferroviaria su cui i servizi sono prestati, qualora tale infrastruttura ferroviaria sia esclusa dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinqies*, 8, 13 e del capo IV della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*) in conformità dell'articolo 2, paragrafo 3, lettere a) o b), di tale direttiva.

In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata dei contratti aggiudicati direttamente ai sensi del presente paragrafo e del paragrafo 4 bis del presente articolo non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

I contratti aggiudicati in conformità del presente paragrafo e del paragrafo 4 bis sono pubblicati tenendo conto della legittima protezione delle informazioni commerciali riservate e degli interessi commerciali.

(*) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).»;

f) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. L'autorità competente può adottare provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di una tale situazione.

I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta o di un accordo formale per prorogare 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. Il periodo in relazione al quale i contratti di servizio pubblico sono aggiudicati, prorogati o imposti con provvedimenti di emergenza non supera i due anni.»;

g) è aggiunto il paragrafo seguente:

«6 bis. Per aumentare la concorrenza nel settore, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri che riguardano parti della stessa rete o un complesso di collegamenti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara, le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che possono essere aggiudicati a una stessa impresa ferroviaria.»;

h) al paragrafo 7 è aggiunto il comma seguente dopo il primo comma:

«Per i casi contemplati dai paragrafi 4 *bis* e 4 *ter*, tali misure comprendono la possibilità di chiedere una valutazione della decisione motivata adottata dall'autorità competente da parte di un organismo indipendente designato dallo Stato membro interessato. L'esito di tale valutazione è reso pubblico in conformità del diritto nazionale.»;

6) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 5 bis

Materiale rotabile ferroviario

1. In vista dell'indizione di una procedura di gara, le autorità competenti valutano se siano necessarie misure per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio a materiale rotabile idoneo. Tale valutazione tiene conto della presenza, nel pertinente mercato del trasporto, di società di noleggio di materiale rotabile o di altri operatori del mercato che offrano il noleggio di materiale rotabile. La relazione di valutazione è resa pubblica.

2. Le autorità competenti hanno facoltà, in conformità del diritto nazionale e nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato, di adottare misure adeguate per assicurare condizioni di accesso effettivo e non discriminatorio a materiale rotabile idoneo. Tali misure possono comprendere:

- a) l'acquisto da parte dell'autorità competente del materiale rotabile necessario per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al fine di metterlo a disposizione dell'operatore di servizio pubblico prescelto al prezzo di mercato ovvero nel quadro del contratto di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 6 e, se applicabile, dell'allegato,
- b) la garanzia fornita dall'autorità competente per il finanziamento del materiale rotabile necessario per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al prezzo di mercato ovvero nel quadro del contratto di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 6 e, se applicabile, dell'allegato, compresa una garanzia per coprire il rischio sul valore residuo,
- c) un impegno assunto dall'autorità competente, nel contratto di servizio pubblico, ad acquisire il materiale rotabile a condizioni finanziarie predefinite al prezzo di mercato alla scadenza del contratto, o
- d) la cooperazione con altre autorità competenti al fine di disporre di una dotazione più consistente di materiale rotabile.

3. Se il materiale rotabile è messo a disposizione di un nuovo operatore di trasporto pubblico, l'autorità competente include nei documenti di gara le informazioni di cui dispone sul costo di manutenzione e sullo stato del materiale rotabile.»;

7) all'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico non aggiudicato a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 *ter* o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato.»;

8) l'articolo 7 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta l'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza. Tale relazione comprende la data d'inizio e la durata dei contratti di servizio pubblico, gli operatori di servizio pubblico prescelti e le compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione distingue i trasporti mediante autobus dai trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete di trasporto pubblico e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi. La relazione tiene conto altresì degli obiettivi politici indicati nei documenti sulla politica del trasporto pubblico nello Stato membro interessato. Gli Stati membri agevolano l'accesso centralizzato a tali relazioni, ad esempio mediante un portale internet comune.»;

b) al paragrafo 2 è aggiunta la lettera seguente:

«d) data d'inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico.»;

9) l'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Fatto salvo il paragrafo 3:

i) l'articolo 5 si applica all'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto di passeggeri su strada e con altri modi di trasporto su rotaia diversi dalla ferrovia quali metropolitana o tram a decorrere dal 3 dicembre 2019;

ii) l'articolo 5 si applica ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a decorrere dal 3 dicembre 2019;

iii) l'articolo 5, paragrafo 6, e l'articolo 7, paragrafo 3, cessano di applicarsi dal ... *[sei anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo (ST 11198)]*.

La durata dei contratti aggiudicati in conformità dell'articolo 5, paragrafo 6, tra il 3 dicembre 2019 e ... *[sei anni dall'entrata in vigore del presente regolamento modificativo (ST 11198)]* non è superiore a dieci anni.

Fino al 2 dicembre 2019 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 al ... *[tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento modificativo (ST 11198)]*, gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori, ponendo l'accento sull'attuazione dell'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico che sono conformi all'articolo 5. Sulla scorta delle relazioni degli Stati membri, la Commissione procede a un riesame e, se del caso, presenta proposte legislative.»;

b) è inserito il paragrafo seguente:

«2 bis. I contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri aggiudicati direttamente in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara a decorrere dal ... *[data di entrata in vigore del presente regolamento modificativo (ST 11198)]* fino al 2 dicembre 2019 possono restare in vigore fino alla data di scadenza. 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.»;

c) al paragrafo 3, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al ... *[entrata in vigore del presente regolamento modificativo (ST 11198)]* in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara.»

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ... *[12 mesi dopo la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea]*

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

Fatto a ..., il ...

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Per il Consiglio

Il presidente

...

Motivazione del Consiglio: Posizione (UE) n. 19/2016 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia

(2016/C 430/04)

I. INTRODUZIONE

1. Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia ⁽¹⁾.
2. Tale proposta è stata presentata quale parte del cosiddetto quarto pacchetto ferroviario, insieme ad altre cinque proposte. Per i negoziati, le proposte sono state suddivise in due gruppi, un pilastro tecnico e un pilastro «mercato». La presente proposta fa parte del pilastro «mercato».
3. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere sulla proposta il 10 luglio 2013. Il Comitato delle regioni ha adottato il suo parere l'8 ottobre 2013.
4. Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura il 26 febbraio 2014.
5. L'8 ottobre 2015 il Consiglio «Trasporti, telecomunicazioni e energia» è pervenuto a un accordo (l'«orientamento generale») ⁽²⁾ sulla proposta relativa ai servizi di trasporto nazionale di passeggeri.
6. Il 19 aprile 2016 è stato raggiunto un accordo con il Parlamento europeo su un testo di compromesso.
7. Il 20 settembre 2016 il Consiglio ha adottato un accordo politico ⁽³⁾ sul testo di compromesso.
8. Tenendo conto dei suddetti accordi e previa messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura il 17 ottobre 2016, secondo la procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

II. OBIETTIVO

9. I principali obiettivi della proposta consistono nel migliorare la qualità dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia nei casi in cui tali servizi sono offerti in qualità di servizio pubblico e nel migliorarne l'efficienza operativa.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

A) Aspetti generali

10. Il Consiglio ritiene che le gare d'appalto dovrebbero essere l'opzione preferita per acquistare servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia. Tuttavia, la dimensione, l'organizzazione e molte altre caratteristiche del mercato dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia variano notevolmente da uno Stato membro all'altro. Per conseguire efficacemente gli obiettivi principali della proposta occorre pertanto consentire, in determinati casi e a condizioni specifiche, deroghe al principio della procedura di gara, ossia aggiudicazioni dirette.

B) Altre questioni politiche chiave

11. Il Consiglio ritiene che l'aggiudicazione diretta di un contratto sulla base delle prestazioni della fornitura dei servizi sia giustificata a determinate condizioni in quanto soddisferebbe gli obiettivi della presente proposta con efficacia ed efficienza. Se garantiscono che la trasparenza del processo, le autorità competenti dovrebbero avere la facoltà di aggiudicare tali contratti. Questi ultimi dovrebbero definire gli obiettivi in linea con il regolamento e gli indicatori necessari per monitorarli.

⁽¹⁾ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

⁽²⁾ Cfr. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.

⁽³⁾ Cfr. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Vi sono anche altri casi, quali le emergenze, i contratti di valore ridotto o situazioni di transizione fra procedure di aggiudicazione mediante gara, in cui le aggiudicazioni dirette sono appropriate e dovrebbero essere consentite, a condizioni specifiche.
13. Vi sono inoltre autorità competenti che hanno firmato contratti in corso per la fornitura di servizi ferroviari di trasporto di passeggeri per ferrovia con le imprese ferroviarie. È necessario un periodo transitorio ragionevole per garantire la certezza del diritto onde evitare la rottura dei contratti o la necessità di compensazione per la loro risoluzione anticipata.
14. Al fine di garantire una concorrenza leale è necessario un adeguato accesso al materiale rotabile ferroviario per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri. Le autorità competenti dovrebbero valutare se il materiale rotabile ferroviario sia disponibile sul loro mercato. Nel rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato, dovrebbero essere autorizzate ad adottare misure volte ad agevolare, se del caso, la fornitura di materiale rotabile.

IV. CONCLUSIONE

15. La posizione del Consiglio in prima lettura rispecchia il compromesso concordato tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
 16. Tale compromesso è stato confermato dalla lettera che il presidente della commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha indirizzato al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti (parte prima) il 13 luglio 2016.
 17. La posizione del Consiglio tiene pienamente conto della proposta della Commissione e degli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in prima lettura. Pertanto, il Consiglio ritiene che la sua posizione in prima lettura rappresenti un importante passo avanti per il miglioramento della qualità e dell'efficienza della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia.
-

