



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Commissione per i trasporti e il turismo*

---

**2013/0028(COD)**

23.9.2013

# **EMENDAMENTI 39 - 342**

**Progetto di relazione**  
**Mathieu Grosch**  
(PE514.572v01-00)

Modifica del regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia

Proposta di regolamento  
(Regolamento (CE) n. 1370/2007 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

AM\_Com\_LegReport

**Emendamento 39**  
**Marita Ulvskog**  
**Proposta di regolamento**

—

*Proposta di reiezione*

***Il Parlamento europeo respinge la proposta della Commissione.***

Or. sv

**Emendamento 40**  
**Peter van Dalen**

**Progetto di risoluzione legislativa**  
**Paragrafo 1**

*Progetto di risoluzione legislativa*

***1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;***

*Emendamento*

***1. respinge la proposta della Commissione europea;***

Or. nl

*Motivazione*

*I mercati nazionali del trasporto ferroviario di passeggeri devono essere aperti soltanto dopo che i requisiti tecnici relativi all'infrastruttura ferroviaria e al materiale rotabile sono stati armonizzati. Finché questi aspetti non sono sufficientemente regolamentati, i mercati nazionali del trasporto ferroviario di passeggeri non possono funzionare correttamente.*

**Emendamento 41**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Progetto di risoluzione legislativa**  
**Paragrafo 1**

*Progetto di risoluzione legislativa*

***1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;***

*Emendamento*

***1. respinge la proposta della Commissione;***

*Motivazione*

*Il regolamento (CE) n. 1370/2007 è stato adottato dopo difficili negoziati nel 2007 ed è entrato in vigore nel 2009. La prima metà del periodo di transizione non è ancora finita e gli Stati membri dovranno presentare una relazione provvisoria soltanto nel 2014-2015. Le legislazioni nazionali degli Stati membri sono ancora in fase di adattamento e c'è poca esperienza in merito all'applicazione del regolamento. Pertanto il Parlamento europeo ritiene che una modifica del regolamento sia prematura.*

**Emendamento 42**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 1**

*Testo della Commissione*

(1) Nell'ultimo decennio la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea. **In** termini di disponibilità e qualità i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze.

*Emendamento*

(1) Nell'ultimo decennio, **la rete autostradale dell'UE è cresciuta del 27%, mentre la sua rete ferroviaria in uso si è ridotta del 2%. In tale contesto**, la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea **e in** termini di disponibilità e qualità i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze.

*Motivazione*

*È probabilmente utile menzionare tali aspetti in questo considerando, così da evitare che qualcuno giunga a conclusioni riguardo alle prestazioni relative delle ferrovie europee.*

**Emendamento 43**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 1**

*Testo della Commissione*

(1) Nell'ultimo decennio la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea. In termini di disponibilità e qualità i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze.

*Emendamento*

(1) Nell'ultimo decennio la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea. In termini di disponibilità e qualità i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze. ***Muovendo da detta constatazione, è necessario trarre tutti gli insegnamenti dall'approccio adottato dall'Unione europea nel quadro delle tre precedenti riforme ferroviarie.***

Or. fr

**Emendamento 44**  
**Phil Bennion, Philippe De Backer**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(2 bis) Al fine di garantire servizi di alta qualità ai passeggeri e, al contempo, raggiungere gli obiettivi della politica del trasporto pubblico di passeggeri, i diritti di libero accesso dovrebbero essere la regola da coordinare con procedure di gara obbligatorie per i contratti di servizio pubblico.***

Or. en

*Motivazione*

*Le operazioni nel quadro del libero accesso si basano unicamente su risultati commerciali e sulla soddisfazione dei passeggeri e, pertanto, possono nella migliore delle ipotesi garantire servizi di alta qualità.*

**Emendamento 45**  
**Phil Bennion, Philippe De Backer**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(2 ter) L'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico dovrebbe essere limitata a condizioni specifiche, come il rischio di interruzioni nell'erogazione dei servizi, e dovrebbe pertanto essere di durata limitata.***

Or. en

*Motivazione*

*L'aggiudicazione diretta dei contratti deve essere l'eccezione e non la regola.*

**Emendamento 46**  
**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(3) Nel Libro bianco sulla politica dei trasporti del 28 marzo 2011<sup>9</sup> la Commissione ha annunciato l'intenzione di completare il mercato interno ferroviario permettendo alle imprese ferroviarie dell'Unione di prestare tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario senza ostacoli tecnici o amministrativi superflui.

(3) Nel Libro bianco sulla politica dei trasporti del 28 marzo 2011<sup>9</sup> la Commissione ha annunciato l'intenzione di completare il mercato interno ferroviario permettendo alle imprese ferroviarie dell'Unione di prestare tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario senza ostacoli tecnici o amministrativi superflui. ***È a tal proposito necessario mettere a punto***

***l'attuale riforma tenendo conto, all'interno dell'Unione, dei modelli ferroviari che hanno dato prova di efficacia.***

<sup>9</sup> Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile — COM(2011) 144.

<sup>9</sup> Libro bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile — COM(2011) 144.

Or. fr

**Emendamento 47**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(3 bis) Il completamento dell'apertura del mercato ferroviario dell'Unione è da considerarsi essenziale, così che le ferrovie possano diventare un'alternativa ad altri modi di trasporto che sia credibile per prezzo e qualità.***

Or. en

**Emendamento 48**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 4**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4) Nell'organizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri le autorità competenti sono tenute ad assicurare che gli obblighi di servizio pubblico e l'ambito geografico dei contratti di servizio***

***(4) In conformità delle disposizioni del trattato relative ai servizi di interesse economico generale, la definizione degli obblighi di servizio pubblico spetta alle autorità competenti. Soltanto la***

*pubblico siano adeguati, necessari e proporzionati ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica del trasporto pubblico di passeggeri nel loro territorio. Tale politica dovrebbe essere illustrata in piani di trasporto pubblico che lascino spazio a soluzioni di trasporto orientate al mercato. Occorre assicurare la trasparenza del processo di definizione dei piani di trasporto pubblico e degli obblighi di servizio pubblico nei confronti dei pertinenti portatori d'interesse, compresi i potenziali operatori che si affacciano sul mercato.*

*constatazione dell'errore manifesto di valutazione effettuato dalle opportune giurisdizioni può portare alla limitazione del loro campo di intervento. Le autorità competenti possono, in particolare, organizzare i propri servizi di trasporto pubblico di passeggeri favorendo gli effetti di rete al fine di adottare soluzioni di trasporto corrispondenti ai bisogni degli utenti. Le caratteristiche principali della loro politica di trasporto pubblico di passeggeri dovrebbero poter essere presentate in piani di trasporto pubblico indicativi e trasparenti nei confronti dei pertinenti portatori d'interesse, compresi i potenziali operatori che si affacciano sul mercato.*

Or. fr

#### *Motivazione*

*La définition des services publics et des obligations de service public relève des seules autorités compétentes. Il revient ainsi à l'autorité organisatrice de définir le périmètre des contrats mis en concurrence. Les effets de réseau doivent être promus et toute restriction en la matière supprimée. Le service public ne s'apprécie pas ligne par ligne et horaire par horaire, mais de manière globale. Des lignes rentables peuvent être contractualisées avec celles qui ne le sont pas dans le cadre de bouquets de lignes afin d'améliorer l'équilibre économique global des contrats. Les autorités compétentes devraient même ne pas se voir interdire, dans des circonstances particulières, la contractualisation de services qui pourraient présenter un certain intérêt commercial.*

#### **Emendamento 49** **Sabine Wils, Jacky Hénin**

#### **Proposta di regolamento** **Considerando 4**

##### *Testo della Commissione*

(4) Nell'organizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri le autorità competenti sono tenute ad assicurare che gli obblighi di servizio pubblico e l'ambito geografico dei contratti di servizio

##### *Emendamento*

(4) Nell'organizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri le autorità competenti sono tenute ad assicurare che gli obblighi di servizio pubblico e l'ambito geografico dei contratti di servizio

pubblico siano adeguati, necessari e proporzionati ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica del trasporto pubblico di passeggeri nel loro territorio. Tale politica dovrebbe essere illustrata in piani di trasporto pubblico che **lascino spazio a soluzioni di trasporto orientate al mercato**. Occorre assicurare la trasparenza del processo di definizione dei piani di trasporto pubblico e degli obblighi di servizio pubblico nei confronti **dei pertinenti** portatori d'interesse, compresi i potenziali operatori che si affacciano sul mercato.

pubblico siano adeguati, necessari e proporzionati ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica del trasporto pubblico di passeggeri **e della politica di coesione** nel loro territorio. Tale politica dovrebbe essere illustrata in piani di trasporto pubblico che **assicurino** la trasparenza degli obblighi di servizio pubblico nei confronti **di tutti i** portatori di interesse, compresi i potenziali operatori che si affacciano sul mercato.

Or. en

#### *Motivazione*

*Le autorità pubbliche competenti devono garantire l'esistenza di piani di trasporto pubblico sostenibili che integrino i modi di trasporto più adatti e sostenibili dal punto di vista economico e sociale, in linea con il mandato assegnato loro dai cittadini e con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> sottoscritti da ciascuno Stato membro.*

#### **Emendamento 50** **Karim Zéribi**

#### **Proposta di regolamento** **Considerando 4**

##### *Testo della Commissione*

(4) Nell'organizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri le autorità competenti sono tenute ad assicurare che gli obblighi di servizio pubblico e l'ambito geografico dei contratti di servizio pubblico siano adeguati, necessari e proporzionati ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica del trasporto pubblico di passeggeri nel loro territorio. Tale politica dovrebbe essere illustrata in piani di trasporto pubblico che lascino spazio a soluzioni di trasporto orientate **al mercato**. Occorre assicurare **la trasparenza**

##### *Emendamento*

(4) Nell'organizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri le autorità competenti sono tenute ad assicurare che gli obblighi di servizio pubblico e l'ambito geografico dei contratti di servizio pubblico siano adeguati, necessari e proporzionati ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica del trasporto pubblico di passeggeri nel loro territorio. Tale politica dovrebbe essere illustrata in piani di trasporto pubblico **multimodale condiviso** che lascino spazio a soluzioni di trasporto orientate **ai bisogni degli utenti e**

*del* processo di *definizione dei* piani di trasporto pubblico e degli obblighi di servizio pubblico nei confronti dei pertinenti portatori d'interesse, compresi i potenziali operatori che si affacciano sul mercato.

*allo sviluppo dei territori secondo un approccio di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.* Occorre assicurare *che il* processo di *elaborazione di questi* piani di trasporto pubblico *multimodale condiviso* e degli obblighi di servizio pubblico *integri una triplice dimensione economica, sociale ed ecologica e sia trasparente* nei confronti dei pertinenti portatori d'interesse, compresi i potenziali operatori che si affacciano sul mercato.

Or. fr

## **Emendamento 51** **Gilles Pargneaux**

### **Proposta di regolamento** **Considerando 5**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5) Affinché agli obiettivi dei piani di trasporto pubblico sia destinato un finanziamento congruo, le autorità competenti devono, da un lato, delineare gli obblighi di trasporto pubblico in funzione dell'efficienza in termini di costi nel conseguimento delle finalità del trasporto pubblico, tenendo conto della compensazione dell'effetto finanziario netto degli stessi, e, dall'altro, assicurare la sostenibilità finanziaria a lungo termine del trasporto pubblico offerto nel quadro dei contratti di servizio pubblico.*

*soppresso*

Or. fr

*Motivazione*

*Il regolamento (CE) n. 1370/2007 definisce già in modo estremamente preciso le modalità di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico. Non sembra, quindi, necessario aggiungere considerazioni supplementari che, da un lato, non sono operative e rischiano di generare difficoltà interpretative e, dall'altro lato, potrebbero limitare il principio della libera definizione degli obblighi di servizio pubblico da parte delle autorità competenti.*

**Emendamento 52**  
**Antonio Cancian**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 5**

*Testo della Commissione*

(5) Affinché agli obiettivi dei piani di trasporto pubblico sia destinato un finanziamento congruo, le autorità competenti devono, da un lato, delineare gli obblighi di trasporto pubblico in funzione dell'efficienza in termini di costi nel conseguimento delle finalità del trasporto pubblico, tenendo conto della compensazione dell'effetto finanziario netto degli stessi, e, dall'altro, assicurare la sostenibilità finanziaria a lungo termine del trasporto pubblico offerto nel quadro dei contratti di servizio pubblico.

*Emendamento*

(5) Affinché agli obiettivi dei piani di trasporto pubblico sia destinato un finanziamento congruo, le autorità competenti devono, da un lato, delineare gli obblighi di trasporto pubblico in funzione dell'efficienza in termini di costi nel conseguimento delle finalità del trasporto pubblico, tenendo conto della compensazione dell'effetto finanziario netto degli stessi, e, dall'altro, assicurare la sostenibilità finanziaria a lungo termine del trasporto pubblico offerto nel quadro dei contratti di servizio pubblico. ***Ciò include evitare sia la sovracompensazione che la sottocompensazione creata dai contenuti degli obblighi di servizio pubblico o dalla non obbedienza dell'autorità competente ai propri impegni finanziari. Gli obblighi di servizio pubblico possono includere reti nelle quali alcuni servizi possono essere operati con un equo profitto senza compensazioni finanziarie; l'inclusione di tali servizi non deve risultare in pagamenti di compensazioni che eccedono l'ammontare necessario a garantire l'insieme dei servizi.***

Or. it

**Emendamento 53**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 5**

*Testo della Commissione*

(5) Affinché agli obiettivi dei piani di trasporto pubblico sia destinato un finanziamento congruo, le autorità competenti devono, da un lato, delineare gli obblighi di trasporto pubblico in funzione dell'efficienza in termini di costi nel conseguimento delle finalità del trasporto pubblico, tenendo conto della compensazione dell'effetto finanziario netto degli stessi, e, dall'altro, assicurare la sostenibilità finanziaria a lungo termine del trasporto pubblico offerto nel quadro dei contratti di servizio pubblico.

*Emendamento*

(5) Affinché agli obiettivi dei piani di trasporto pubblico sia destinato un finanziamento congruo, le autorità competenti devono, da un lato, delineare gli obblighi di trasporto pubblico in funzione dell'efficienza in termini di costi nel conseguimento delle finalità del trasporto pubblico, tenendo conto della compensazione dell'effetto finanziario netto degli stessi, e, dall'altro, assicurare la sostenibilità finanziaria a lungo termine del trasporto pubblico offerto nel quadro dei contratti di servizio pubblico. ***Ciò include evitare sia la sovracompensazione che la sottocompensazione creata dai contenuti degli obblighi di servizio pubblico o dalla non obbedienza dell'autorità competente ai propri impegni finanziari.***

***Gli obblighi di servizio pubblico possono includere reti nelle quali alcuni servizi possono essere operati con un equo profitto senza compensazioni finanziarie; l'inclusione di tali servizi non deve risultare in pagamenti di compensazioni che eccedono l'ammontare necessario a garantire l'insieme dei servizi.***

Or. it

**Emendamento 54**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 6**

*Testo della Commissione*

***(6) Ai fini del buon funzionamento del mercato nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, è particolarmente importante che le autorità competenti si attengano a detti criteri relativamente agli***

*Emendamento*

***soppresso***

*obblighi di servizio pubblico e all'ambito di applicazione dei relativi contratti, perché occorre coordinare adeguatamente le operazioni di trasporto nel quadro del libero accesso con quelle inserite nei contratti di servizio pubblico. Occorre pertanto che l'organismo indipendente di regolamentazione del settore ferroviario provveda a che il processo sia seguito correttamente e in trasparenza.*

Or. fr

#### *Motivazione*

*Il considerando 6 non solleva difficoltà di principio, ma contempla un meccanismo disciplinato dalla direttiva che modifica la direttiva 2012/34/UE. La sua eliminazione consentirà di evitare confusione.*

**Emendamento 55**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 6**

#### *Testo della Commissione*

(6) Ai fini del buon funzionamento del mercato nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, è particolarmente importante che le autorità competenti si attengano a detti criteri relativamente agli obblighi di servizio pubblico e all'ambito di applicazione dei relativi contratti, perché occorre coordinare adeguatamente le operazioni di trasporto nel quadro del libero accesso con quelle inserite nei contratti di servizio pubblico. Occorre pertanto che l'organismo indipendente di regolamentazione del settore ferroviario provveda a che il processo sia seguito correttamente e in trasparenza.

#### *Emendamento*

(6) Ai fini del buon funzionamento del mercato nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, è particolarmente importante che le autorità competenti si attengano a detti criteri relativamente agli obblighi di servizio pubblico e all'ambito di applicazione dei relativi contratti, perché occorre coordinare adeguatamente le operazioni di trasporto nel quadro del libero accesso con quelle inserite nei contratti di servizio pubblico. Occorre pertanto che l'organismo indipendente di regolamentazione del settore ferroviario provveda a che il processo sia seguito correttamente e in trasparenza ***da parte delle autorità competenti, che restano le principali responsabili dell'erogazione di tali contratti.***

*Motivazione*

*È utile sottolineare che l'autorità di regolamentazione del settore ferroviario, conformemente alla direttiva 2012/34/UE, può solo monitorare il corretto svolgimento dei compiti e delle procedure di attuazione intrapresi dalle autorità competenti in maniera non discriminatoria.*

**Emendamento 56**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

*(7) Per favorire la concorrenza nei contratti di servizio pubblico, occorre fissare un loro volume annuo massimo nel trasporto di passeggeri per ferrovia, lasciando alle autorità competenti un certo margine di manovra per ottimizzarlo in funzione di considerazioni economiche e operative.*

*Emendamento*

**soppresso**

*Motivazione*

*La determinazione di un volume annuo massimo dei contratti di servizio pubblico comporta l'assunzione di soglie fuorvianti che non corrispondono allo specifico volume di passeggeri e alle necessità geografiche individuati in ciascuno Stato membro secondo la propria politica generale di trasporto.*

**Emendamento 57**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 7**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(7) Per favorire la concorrenza nei contratti di servizio pubblico, occorre fissare un loro volume annuo massimo nel trasporto di passeggeri per ferrovia, lasciando alle autorità competenti un certo margine di manovra per ottimizzarlo in funzione di considerazioni economiche e operative.**

**soppresso**

Or. fr

*Motivazione*

*In virtù del principio di sussidiarietà, l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, prevista dalla proposta di direttiva 2012/34/UE, non deve portare a un frazionamento contrario alla gestione della rete da parte degli Stati membri, indipendentemente dal loro volume annuo di trasporto, né generare un'uniformità europea a scapito dell'efficacia.*

#### **Emendamento 58**

**Phil Bennion, Philippe De Backer**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Considerando 7**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(7) Per favorire la concorrenza nei contratti di servizio pubblico, occorre fissare un loro volume annuo massimo nel trasporto di passeggeri per ferrovia, lasciando alle autorità competenti un certo margine di manovra per ottimizzarlo in funzione di considerazioni economiche e operative.

(7) Per favorire la concorrenza ***tra i piccoli offerenti, gli operatori che si affacciano sul mercato e l'operatore storico*** nei contratti di servizio pubblico, occorre fissare un loro volume annuo massimo nel trasporto di passeggeri per ferrovia, lasciando alle autorità competenti un certo margine di manovra per ottimizzarlo in funzione di considerazioni economiche e operative.

Or. en

## Motivazione

*Il volume di un contratto di servizio pubblico deve essere fissato in modo da incoraggiare gli operatori che si affacciano sul mercato e i piccoli offerenti a partecipare alla procedura di gara.*

### Emendamento 59

Oldřich Vlasák

#### Proposta di regolamento

##### Considerando 8

###### *Testo della Commissione*

(8) Per agevolare la predisposizione delle offerte e, quindi, per favorire la concorrenza, le autorità competenti devono provvedere a mettere a disposizione di tutti gli operatori di servizio pubblico interessati a presentare una siffatta offerta **determinate** informazioni sui servizi di trasporto e sull'infrastruttura che rientrano nel contratto di servizio pubblico.

###### *Emendamento*

(8) Per agevolare la predisposizione delle offerte e, quindi, per favorire la concorrenza, le autorità competenti devono provvedere a mettere a disposizione di tutti gli operatori di servizio pubblico interessati a presentare una siffatta offerta informazioni sui servizi di trasporto e sull'infrastruttura che rientrano nel contratto di servizio pubblico **nella misura in cui non possano essere considerati discriminati dall'amministrazione aggiudicatrice in relazione ad altri concorrenti.**

Or. en

### Emendamento 60

Sabine Wils, Jacky Hénin

#### Proposta di regolamento

##### Considerando 8

###### *Testo della Commissione*

(8) Per agevolare la **predisposizione delle offerte e, quindi, per favorire la concorrenza**, le autorità competenti devono provvedere a mettere a disposizione di tutti gli operatori di servizio pubblico interessati **a presentare**

###### *Emendamento*

(8) Per agevolare la **scelta della procedura di aggiudicazione più in linea con gli obblighi generali di servizio pubblico**, le autorità competenti devono provvedere a mettere a disposizione di tutti gli operatori di servizio pubblico interessati determinate

**una siffatta offerta** determinate informazioni sui servizi di trasporto e sull'infrastruttura che rientrano nel contratto di servizio pubblico.

informazioni sui servizi di trasporto e sull'infrastruttura che rientrano nel contratto di servizio pubblico.

Or. en

#### *Motivazione*

*Le informazioni devono essere fornite a tutti gli operatori interessati e coinvolti e non solo in caso di una procedura di gara, se così deciso dall'autorità competente.*

### **Emendamento 61 Gilles Pargneaux**

#### **Proposta di regolamento Considerando 9**

##### *Testo della Commissione*

(9) Nel trasporto ferroviario occorre adattare taluni massimali per l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico alle condizioni economiche specifiche a cui si svolgono le procedure di gara in questo settore.

##### *Emendamento*

(9) Nel trasporto ferroviario occorre adattare taluni massimali per l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico alle condizioni economiche specifiche a cui si svolgono le procedure di gara in questo settore.

***I servizi complessi di trasporto pubblico per ferrovia dovrebbero poter essere aggiudicati direttamente al fine di disporre delle necessarie condizioni di esperienza, conoscenza e organizzazione.***

Or. fr

#### *Motivazione*

*La soglia dei minimi chilometrici proposta dai contratti di servizio pubblico ferroviario non è coerente con quella degli altri modi di trasporto. È troppo bassa per un servizio ferroviario. È, inoltre, opportuno prevedere un ulteriore caso di aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico ferroviario che tenga conto dei servizi gestiti su reti complesse e caratterizzati da un'elevata frequenza e da un notevole volume di frequentazione.*

**Emendamento 62**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(9) Nel trasporto ferroviario occorre adattare taluni massimali per l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico alle condizioni economiche specifiche a cui si svolgono le procedure di gara in questo settore.

*Emendamento*

(9) Nel trasporto ferroviario occorre adattare taluni massimali per l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico **sulla base di argomentazioni dettagliate fornite dall'autorità competente che integrino parametri tecnici, operativi ed economici sottoposti all'autorità nazionale di regolamentazione indipendente, nonché** alle condizioni economiche specifiche a cui si svolgono le procedure di gara in questo settore.

Or. fr

**Emendamento 63**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(9) *Nel trasporto ferroviario occorre adattare taluni massimali per l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico alle condizioni economiche specifiche a cui si svolgono le* procedure di gara in questo settore.

*Emendamento*

(9) **Le specifiche condizioni economiche e sociali alle quali potrebbero svolgersi le** procedure di gara in questo settore **dovrebbero riflettere le necessità relative ai contratti di servizio pubblico, adattate di conseguenza per il settore dei trasporti.**

Or. en

*Motivazione*

*Le procedure di gara, ove applicate, devono rispondere alla necessità dei contratti di servizio pubblico fornendo ai clienti servizi ferroviari efficaci.*

**Emendamento 64**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 9**

*Testo della Commissione*

(9) Nel trasporto ferroviario occorre adattare taluni massimali per l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico alle condizioni economiche specifiche a cui si svolgono le procedure di gara in questo settore.

*Emendamento*

(9) Nel trasporto ferroviario occorre adattare taluni massimali per l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico alle condizioni economiche specifiche a cui si svolgono le procedure di gara in questo settore. ***La decisione in merito a tali massimali dovrebbe essere lasciata agli Stati membri o alle autorità competenti, in applicazione del principio di sussidiarietà.***

Or. en

**Emendamento 65**  
**Liisa Jaakonsaari**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 bis) Il principio di reciprocità costituisce uno strumento importante per evitare una distorsione della concorrenza; tale principio dovrebbe essere applicato alle imprese dei paesi terzi che desiderano partecipare alle procedure di gara nell'Unione.***

Or. en

*Motivazione*

*La reciprocità esterna deve essere applicata nell'UE onde evitare disparità di trattamento e distorsioni della concorrenza tra i prestatori di servizi dell'UE e quelli dei paesi terzi.*

**Emendamento 66**  
**Petri Sarvamaa**

Proposta di regolamento  
**Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 bis) La distorsione della concorrenza dovrebbe essere evitata alla luce del principio di reciprocità, che dovrebbe essere applicato anche alle imprese di paesi terzi che desiderano partecipare alle procedure di gara all'interno dell'Unione.***

Or. fi

**Emendamento 67**  
**Sirpa Pietikäinen**

Proposta di regolamento  
**Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 bis) Il principio di reciprocità costituisce uno strumento importante per combattere una distorsione della concorrenza; tale principio dovrebbe essere applicato alle imprese dei paesi terzi che desiderano partecipare alle procedure di gara all'interno dell'Unione.***

Or. en

**Emendamento 68**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

Proposta di regolamento  
**Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 bis) Il principio di reciprocità è un importante mezzo per combattere una distorsione della concorrenza; tale principio deve applicarsi non solo agli Stati Membri, onde permettere loro di escludere dalle procedure di gara organizzate dalle autorità competenti quelle imprese registrate o collocate in uno Stato che non permette alle autorità competenti sul relativo territorio di affidare contratti di servizio pubblico attraverso procedure di gara, ma anche a imprese di paesi terzi che desiderano partecipare alle procedure di gara all'interno dell'Unione.***

Or. it

**Emendamento 69**  
**Sari Essayah, Hannu Takkula**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 bis) Il principio della reciprocità costituisce uno strumento importante per combattere una distorsione della concorrenza; tale principio dovrebbe essere applicato alle imprese dei paesi terzi che desiderano partecipare alle procedure di gara all'interno dell'Unione.***

Or. en

**Emendamento 70**  
**Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 bis) Il principio della reciprocità costituisce uno strumento importante per combattere una distorsione della concorrenza; tale principio dovrebbe essere applicato alle imprese di paesi terzi che desiderano partecipare a procedure di gara all'interno dell'Unione.***

Or. de

*Motivazione*

*Ai paesi terzi non deve esser permesso di partecipare a procedure di gara indette dagli Stati membri dell'UE fintantoché essi non aprano il loro mercato a questi ultimi.*

**Emendamento 71**  
**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 bis) Il principio della reciprocità costituisce uno strumento importante per combattere una distorsione della concorrenza; tale principio dovrebbe essere applicato alle imprese dei paesi terzi che desiderano partecipare a procedure di gara nell'Unione europea. Tale principio può altresì essere applicato all'interno dell'Unione. In virtù del principio di sussidiarietà, le autorità competenti nel settore dei trasporti potranno decidere di limitarne l'accesso alle imprese di uno Stato membro all'interno del quale godono statutariamente di una condizione di monopolio.***

Or. fr

**Emendamento 72**  
**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore.

*Emendamento*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, **ma non uniforme**, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore.

Or. fr

**Emendamento 73**  
**Petri Sarvamaa**  
**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore.

*Emendamento*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore, **che dovrebbero però tener conto delle necessità specifiche di ciascun paese**.

Or. fi

**Emendamento 74**  
**Georges Bach**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore.

*Emendamento*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore. ***Occorre, tuttavia, tenere conto delle specificità e delle circostanze specifiche degli Stati membri.***

Or. fr

*Motivazione*

*Il principio di proporzionalità deve essere rispettato.*

**Emendamento 75**

**Phil Bennion, Philippe De Backer**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore.

*Emendamento*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore, ***così da garantire una parità di condizioni per tutti i potenziali offerenti.***

Or. en

*Motivazione*

*È necessario disporre di norme comuni sulle procedure di gara onde creare un quadro che incentivi la partecipazione dei piccoli e nuovi operatori.*

**Emendamento 76**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore.

*Emendamento*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni **sull'adeguata protezione sociale e sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore, prevenendo in tal modo eventuali episodi di dumping economico e sociale.**

Or. en

*Motivazione*

*L'attuazione del mercato interno per tutti i cittadini e i lavoratori interessati comporta il rispetto obbligatorio, in tutte le procedure, delle norme nazionali e dell'UE in materia di protezione sociale che consentono di evitare il dumping economico e sociale che danneggia sia i lavoratori che le imprese.*

**Emendamento 77**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore.

*Emendamento*

(10) L'istituzione del mercato interno dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia implica l'applicazione armonizzata, in tutti gli Stati membri, di norme comuni sulle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico nel settore. **Tuttavia ciò non significa che le procedure di gara debbano applicarsi automaticamente in tutta l'UE, sulla base di una procedura di gara standardizzata e predefinita.**

**Emendamento 78**  
**Antonio Cancian**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(10 bis) Il principio di reciprocità è un importante mezzo per combattere la distorsione della concorrenza; questo principio deve applicarsi non solo agli Stati Membri, onde permettere loro di escludere dalle procedure di gara organizzate dalle autorità competenti quelle imprese registrate o collocate in uno Stato che non permette alle autorità competenti sul suo territorio di affidare contratti di servizio pubblico attraverso procedure di gara, ma anche a imprese di paesi terzi che desiderano partecipare alle procedure di gara all'interno dell'Unione.*

Or. it

**Emendamento 79**  
**Michael Cramer**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(10 bis) Al fine di garantire una concorrenza equa ed evitare l'uso improprio di pagamenti compensativi, deve essere applicato il principio di reciprocità. Le imprese che ottengono contratti di servizio pubblico nell'ambito di un'aggiudicazione diretta non possono partecipare a procedure di gara per contratti di servizio pubblico.*

*Motivazione*

*Le imprese non devono sfruttare i vantaggi eventualmente ottenuti da un'aggiudicazione diretta allo scopo di distorcere l'equa concorrenza. Le aggiudicazioni dirette devono restare possibili anche in futuro, ma alle imprese interessate occorre impedire l'ulteriore partecipazione a procedure di gara.*

**Emendamento 80**

**Antonio Cancian, Carlo Fianza**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 10 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(10 ter) Affinché sia uniformato il trattamento delle imprese pubbliche e di quelle private che operano in virtù di diritti speciali o esclusivi concessi loro dall'autorità competente attraverso una procedure di gara, è opportuno che tali imprese siano escluse dal campo di applicazione della direttiva .../.../... sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali.***

Or. it

**Emendamento 81**

**Georges Bach**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(11) Al fine d'instaurare le condizioni generali che consentiranno alla società di trarre pienamente beneficio ***dall'effettiva apertura del mercato dei*** servizi di

(11) Al fine d'instaurare le condizioni generali che consentiranno alla società di trarre pienamente beneficio ***dai*** servizi di trasporto nazionale di passeggeri per

trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, è importante che gli Stati membri assicurino ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico un livello *adeguato* di protezione sociale.

ferrovia, è importante che gli Stati membri assicurino ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico un livello *elevato* di protezione sociale.

Or. fr

**Emendamento 82**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 11**

*Testo della Commissione*

(11) Al fine d'instaurare le condizioni generali che consentiranno alla società di trarre pienamente beneficio dall'effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, è importante che gli Stati membri assicurino ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico un livello adeguato di protezione sociale.

*Emendamento*

(11) Al fine d'instaurare le condizioni generali che consentiranno alla società di trarre pienamente beneficio dall'effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, è importante che gli Stati membri assicurino ***in ogni caso*** ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico un livello adeguato di protezione sociale ***a livello nazionale, regionale e locale. Tale livello adeguato di protezione sociale dovrebbe essere una condizione preliminare obbligatoria per la gestione di servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia nonché dovrebbe essere garantita dalla legislazione nazionale e/o da accordi collettivi di settore, stabilendo in entrambi i casi norme sociali chiare e richiedendo il trasferimento obbligatorio del personale per il settore interessato.***

Or. en

*Motivazione*

*Il riferimento a un livello adeguato di protezione sociale, già incluso nei requisiti del regolamento (CE) n. 1370/2007, deve essere chiaramente migliorato nel nuovo quadro di apertura del mercato per il trasporto nazionale di passeggeri; inoltre, occorre che tutti gli operatori si attengano a un quadro giuridico stabilito dalla legislazione nazionale o da*

*accordi collettivi vincolanti, in vigore già prima dell'apertura del mercato ferroviario nazionale.*

### **Emendamento 83**

**Philippe De Backer, Ramon Tremosa i Balcells, Giommara Uggias**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 11**

###### *Testo della Commissione*

(11) Al fine d'instaurare le condizioni generali che consentiranno alla società di trarre pienamente beneficio dall'effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, è importante che gli Stati membri assicurino ***ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico*** un livello adeguato di protezione sociale.

###### *Emendamento*

(11) Al fine d'instaurare le condizioni generali che consentiranno alla società di trarre pienamente beneficio dall'effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, è importante che gli Stati membri assicurino

***a) un livello adeguato di protezione sociale ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico; e***

***b) un livello di servizio minimo durante gli scioperi del trasporto pubblico.***

Or. en

###### *Motivazione*

*I servizi forniti nell'ambito di un contratto di servizio pubblico sono finanziati con denaro pubblico. Per garantire che i passeggeri possano sempre contare su tali servizi, gli Stati membri devono assicurare un livello minimo di servizio durante gli scioperi.*

### **Emendamento 84**

**Inés Ayala Sender**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Considerando 11**

###### *Testo della Commissione*

(11) Al fine d'instaurare le condizioni

###### *Emendamento*

(11) Al fine d'instaurare le condizioni

generali che consentiranno alla società di trarre pienamente beneficio dall'effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, è importante che gli Stati membri assicurino ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico un livello adeguato di protezione sociale.

generali che consentiranno alla società di trarre pienamente beneficio dall'effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, è importante che gli Stati membri assicurino ai dipendenti degli operatori di servizio pubblico un livello adeguato di protezione sociale. ***Perciò è necessario garantire che, in caso risulti aggiudicataria una nuova impresa, tale impresa assuma il personale dell'impresa che fino a quel momento ha prestato servizio.***

Or. es

#### *Motivazione*

*Si può accettare l'apertura del mercato solo se vengono poste le condizioni per assicurare la sicurezza del sistema e se vengono rispettati i diritti dei lavoratori in caso di trasferimento di imprese.*

#### **Emendamento 85 Jörg Leichtfried**

#### **Proposta di regolamento Considerando 12**

##### *Testo della Commissione*

***(12) Occorre che le autorità competenti favoriscano, mediante misure adeguate ed efficaci, l'accesso degli operatori di servizio pubblico al materiale rotabile ferroviario laddove il mercato non sia in grado di garantirlo a condizioni economiche idonee e non discriminatorie.***

##### *Emendamento*

***soppresso***

Or. de

#### **Emendamento 86 Oldřich Vlasák**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(12) ***Occorre che*** le autorità competenti ***favoriscano, mediante misure adeguate ed efficaci,*** l'accesso degli operatori di servizio pubblico al materiale rotabile ferroviario laddove il mercato non sia in grado di garantirlo a condizioni economiche idonee e non discriminatorie.

*Emendamento*

(12) Le autorità competenti ***possono favorire*** l'accesso degli operatori di servizio pubblico al materiale rotabile ferroviario laddove il mercato non sia in grado di garantirlo a condizioni economiche idonee e non discriminatorie, ***con modalità che però non pregiudichino un operatore rispetto a un altro.***

Or. en

**Emendamento 87**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 12**

*Testo della Commissione*

(12) Occorre che le autorità competenti ***favoriscano,*** mediante misure adeguate ed efficaci, l'accesso degli operatori di servizio pubblico al materiale rotabile ferroviario laddove il mercato non sia in grado di garantirlo a condizioni economiche idonee e non discriminatorie.

*Emendamento*

(12) Occorre che le autorità competenti ***possano favorire,*** mediante misure adeguate ed efficaci, l'accesso degli operatori di servizio pubblico al materiale rotabile ferroviario laddove ***accertino che*** il mercato non sia in grado di garantirlo a condizioni economiche idonee e non discriminatorie.

Or. fr

*Motivazione*

*Se da un lato la proposta della Commissione relativa all'accesso degli operatori di servizio pubblico al materiale rotabile ferroviario è positiva, dall'altro lato le sue modalità presentano numerosi limiti. La decisione di mettere in atto un meccanismo che consenta di accedere al materiale rotabile spetta esclusivamente alle autorità competenti. Inoltre, le autorità competenti devono disporre del necessario margine di manovra che consenta di applicare il meccanismo più adeguato alle circostanze.*

**Emendamento 88**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

(14) Coerentemente con la logica interna del regolamento (CE) n. 1370/2007, è opportuno precisare che il periodo di transizione fino al 2 dicembre **2019** riguarda soltanto l'obbligo di indire procedure di gara per i contratti di servizio pubblico.

*Emendamento*

(14) Coerentemente con la logica interna del regolamento (CE) n. 1370/2007, è opportuno precisare che il periodo di transizione fino al 2 dicembre **2029** riguarda soltanto l'obbligo di indire procedure di gara per i contratti di servizio pubblico.

Or. fr

**Emendamento 89**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

(14) Coerentemente con la logica interna del regolamento (CE) n. 1370/2007, è opportuno precisare che il periodo di transizione fino al 2 dicembre 2019 **riguarda** soltanto l'obbligo di indire procedure di gara per i contratti di servizio pubblico.

*Emendamento*

(14) Coerentemente con la logica interna del regolamento (CE) n. 1370/2007, è opportuno precisare che il periodo di transizione fino al 2 dicembre 2019 **riguardava** soltanto l'obbligo di indire procedure di gara per i contratti di servizio pubblico.

Or. en

**Emendamento 90**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(14 bis) Nella definizione dell'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico, le autorità competenti possono tenere conto degli effetti di rete pertinenti.***

Or. en

*Motivazione*

*Gli obblighi di servizio pubblico sono già stati definiti nel regolamento (CE) n. 1370/2007, mentre la nuova proposta della Commissione rischia di limitare la libertà delle autorità competenti, che devono poter scegliere di adattare tali obblighi secondo gli impatti specifici sulla rete di trasporto nazionale e subnazionale.*

**Emendamento 91**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(15) Prepararsi ***all'obbligatorietà delle*** procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre **2019**.

(15) Prepararsi ***alle*** procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta ***e senza motivo*** di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente ***e senza motivo*** nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre **2029**.

Or. fr

**Emendamento 92**  
**Michel Dantin**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15**

*Testo della Commissione*

(15) Prepararsi all'obbligatorietà delle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente ***nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.***

*Emendamento*

(15) Prepararsi all'obbligatorietà delle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie ***della durata di otto anni*** per i contratti aggiudicati direttamente ***alla data di*** entrata in vigore del presente regolamento.

Or. fr

**Emendamento 93**  
**Hubert Pirker**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15**

*Testo della Commissione*

(15) Prepararsi ***all'obbligatorietà delle*** procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto ***necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il***

*Emendamento*

(15) ***La parità di condizioni è il presupposto per una concorrenza equa.*** Prepararsi ***alle*** procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. ***Se*** è pertanto ***opportuno che tali imprese adottino fin d'ora provvedimenti intesi a introdurre***

3 dicembre 2019.

*gradualmente tale modalità di aggiudicazione, l'obbligo di aggiudicare i contratti di servizio pubblico per il trasporto di passeggeri per ferrovia mediante le procedure di gara di cui al presente regolamento dovrebbe comunque intervenire solo a partire dal 2029.*

Or. de

#### *Motivazione*

*Al fine di creare pari condizioni per le imprese ferroviarie nell'ambito delle gare, sarà necessario estendere il termine previsto.*

**Emendamento 94**  
**Phil Bennion, Philippe De Backer**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15**

#### *Testo della Commissione*

(15) Prepararsi all'obbligatorietà delle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.

#### *Emendamento*

(15) Prepararsi all'obbligatorietà delle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019. ***La procedura di gara per tali contratti dovrebbe essere introdotta gradualmente tra la data di entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.***

Or. en

## Motivazione

*Vi è la necessità di un'introduzione graduale delle procedure di gara a partire dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, dal momento che i contratti aggiudicati direttamente in passato dovranno essere sottoposti a gara a partire dal 3 dicembre 2019.*

### Emendamento 95

Isabelle Durant

#### Proposta di regolamento

##### Considerando 15

###### *Testo della Commissione*

(15) Prepararsi ***all'obbligatorietà delle*** procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in ***passato, godevano*** dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È ***pertanto*** necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.

###### *Emendamento*

(15) Prepararsi ***alle*** procedure di gara ***opzionali*** per i contratti di servizi pubblico ***e garantire un adeguato livello di protezione sociale per il personale degli operatori del servizio pubblico negli Stati membri interessati*** implica per le imprese ferroviarie ***la necessità di*** disporre di un lasso di tempo ***maggiore*** in cui le imprese che, in ***futuro, non godranno più*** dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano ***attuare le necessarie riforme del mercato del lavoro e*** procedere a una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È ***in ogni caso*** necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.

Or. en

### Emendamento 96

Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch

#### Proposta di regolamento

##### Considerando 15

###### *Testo della Commissione*

(15) Prepararsi ***all'obbligatorietà delle***

###### *Emendamento*

(15) Prepararsi ***alle*** procedure di gara per i

procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.

contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.

Or. de

**Emendamento 97**  
**Dieter-Lebrecht Koch, Thomas Ulmer**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(15 bis) L'aggiudicazione diretta di contratti deve restare possibile. Essa è ipotizzabile nei casi in cui le particolari caratteristiche del contratto inducano a prevedere un numero insufficiente di offerenti.***

Or. de

**Emendamento 98**  
**Petri Sarvamaa**  
**Proposta di regolamento**  
**Considerando 16**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(16) Una volta aperto il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, occorre prevedere disposizioni adeguate qualora le autorità competenti debbano adottare misure per***

***soppresso***

*assicurare un livello elevato di concorrenza limitando il numero di contratti che una singola impresa ferroviaria può aggiudicarsi.*

Or. fi

**Emendamento 99**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 16**

*Testo della Commissione*

(16) Una volta **aperto il** mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, **occorre** prevedere disposizioni adeguate qualora le autorità competenti **debbono** adottare misure per assicurare un livello elevato di concorrenza limitando il numero di contratti che una singola impresa ferroviaria può aggiudicarsi.

*Emendamento*

(16) Una volta **avviata l'apertura del** mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, **potrebbe essere necessario** prevedere disposizioni adeguate qualora le autorità competenti **volessero** adottare misure **nelle rispettive giurisdizioni** per assicurare un livello elevato di concorrenza limitando il numero di contratti che una singola impresa ferroviaria può aggiudicarsi.

Or. en

**Emendamento 100**  
**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 16**

*Testo della Commissione*

(16) Una volta aperto il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, occorre prevedere disposizioni adeguate qualora le autorità competenti debbano adottare misure per assicurare un livello **elevato** di concorrenza **limitando il** numero di contratti **che una singola impresa ferroviaria può aggiudicarsi.**

*Emendamento*

(16) Una volta aperto il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, occorre prevedere disposizioni adeguate qualora le autorità competenti debbano adottare misure per assicurare un livello **sufficiente** di concorrenza **sul proprio territorio; è fondamentale che queste ultime siano garantite in un quadro di trasparenza e di lealtà, che**

*consenta di scegliere il migliore operatore possibile senza costrizioni né occlusioni in termini di numero di contratti di servizio pubblico.*

Or. fr

**Emendamento 101**  
**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 16 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(16 bis) Per realizzare appieno i vantaggi di una concorrenza leale ed equa nell'ambito del trasporto di passeggeri e in virtù del principio di sussidiarietà, è fondamentale che gli Stati membri tengano conto della dimensione sociale dell'offerta ferroviaria al fine di sradicare il dumping sociale che comprometterebbe la qualità dell'offerta ferroviaria sul territorio. Attraverso, in particolare, la messa a punto di contratti collettivi nazionali in ambito ferroviario, ma al tempo stesso attraverso la riassunzione del personale nelle procedure di aggiudicazione, le autorità competenti daranno vita a un quadro sociale di qualità.*

Or. fr

*Motivazione*

*La modalità di aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico è indifferente se non è la condizione sine qua non di un livello elevato di norme sociali. L'apertura del mercato dei servizi di trasporto di passeggeri deve avvenire nel rispetto delle condizioni sociali, nonché delle misure di protezione sociale a livello nazionale, regionale o locale.*

**Emendamento 102**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 17**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione dell'articolo 5 bis del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Occorre che tali poteri siano esercitati conformemente alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di vigilanza da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>10</sup>.*

*soppresso*

<sup>10</sup> *GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.*

Or. fr

*Motivazione*

*Il regolamento (CE) n. 1370/2007 costituisce una lex specialis in materia di aiuti di Stato, che consente di derogare, per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri, alle regole generali applicabili agli aiuti di Stato. L'applicazione del meccanismo proposto agli emendamenti da 21 a 23 non necessita di atti di esecuzione preliminari. Non vi è, pertanto, necessità di rinviare a misure della Commissione.*

**Emendamento 103**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 17**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione dell'articolo 5 bis*

*soppresso*

*del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Occorre che tali poteri siano esercitati conformemente alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di vigilanza da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>10</sup>.*

---

<sup>10</sup> *GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.*

Or. de

**Emendamento 104**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 17**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(17) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione dell'articolo 5 bis del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Occorre che tali poteri siano esercitati conformemente alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di vigilanza da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>10</sup>.*

*soppresso*

---

<sup>10</sup> *GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.*

**Emendamento 105**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 18**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(18) Nel contesto delle modifiche del regolamento (CE) n. 994/98 (regolamento di abilitazione)<sup>11</sup>, la Commissione introduce, tra l'altro, una modifica nel regolamento (CE) n. 1370/2007. Al fine di armonizzare l'approccio riguardo ai regolamenti di esenzione per categoria in materia di aiuti di Stato, e secondo le procedure di cui all'articolo 108, paragrafo 4, e all'articolo 109 del trattato, gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, di cui all'articolo 93 del trattato, dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento di abilitazione.***

***soppresso***

---

***<sup>11</sup> Proposta di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 994/98 del Consiglio del 7 maggio 1998 sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea a determinate categorie di aiuti di stato orizzontali e il 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 — COM(2012) 730 final del 5.12.2012.***

## Motivazione

*Gli aiuti a favore del coordinamento dei trasporti o del rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio di cui all'articolo 93 del trattato non sono stati introdotti nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 733/2013 del Consiglio, del 22 luglio 2013, che modifica il regolamento (CE) n. 994/98 sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea a determinate categorie di aiuti di Stato orizzontali, pubblicato il 31 luglio 2013.*

### **Emendamento 106** **Karim Zéribi**

#### **Proposta di regolamento** **Considerando 18**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(18) Nel contesto delle modifiche del regolamento (CE) n. 994/98 (regolamento di abilitazione)<sup>11</sup>, la Commissione introduce, tra l'altro, una modifica nel regolamento (CE) n. 1370/2007. Al fine di armonizzare l'approccio riguardo ai regolamenti di esenzione per categoria in materia di aiuti di Stato, e secondo le procedure di cui all'articolo 108, paragrafo 4, e all'articolo 109 del trattato, gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, di cui all'articolo 93 del trattato, dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento di abilitazione.*

*soppresso*

---

<sup>11</sup> *Proposta di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 994/98 del Consiglio del 7 maggio 1998 sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea a determinate categorie di aiuti di stato orizzontali e il 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 — COM(2012)  
730 final del 5.12.2012.*

Or. fr

**Emendamento 107**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 18**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(18) Nel contesto delle modifiche del regolamento (CE) n. 994/98 (regolamento di abilitazione)<sup>11</sup>, la Commissione introduce, tra l'altro, una modifica nel regolamento (CE) n. 1370/2007. Al fine di armonizzare l'approccio riguardo ai regolamenti di esenzione per categoria in materia di aiuti di Stato, e secondo le procedure di cui all'articolo 108, paragrafo 4, e all'articolo 109 del trattato, gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, di cui all'articolo 93 del trattato, dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento di abilitazione.*

*soppresso*

---

<sup>11</sup> *Proposta di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 994/98 del Consiglio del 7 maggio 1998 sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea a determinate categorie di aiuti di stato orizzontali e il 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 — COM(2012)  
730 final del 5.12.2012.*

Or. en

**Emendamento 108**  
**Joachim Zeller**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 18**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(18) Nel contesto delle modifiche del regolamento (CE) n. 994/98 (regolamento di abilitazione)<sup>11</sup>, la Commissione introduce, tra l'altro, una modifica nel regolamento (CE) n. 1370/2007. Al fine di armonizzare l'approccio riguardo ai regolamenti di esenzione per categoria in materia di aiuti di Stato, e secondo le procedure di cui all'articolo 108, paragrafo 4, e all'articolo 109 del trattato, gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, di cui all'articolo 93 del trattato, dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento di abilitazione.*

*soppresso*

---

<sup>11</sup> *Proposta di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 994/98 del Consiglio del 7 maggio 1998 sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea a determinate categorie di aiuti di stato orizzontali e il 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 — COM(2012) 730*

*final del 5.12.2012.*

Or. de

*Motivazione*

*Il trasferimento del principio di dispensa dall'obbligo di notifica per i pagamenti compensativi a un altro insieme di norme modificherebbe l'intera logica del regolamento sugli obblighi di servizio pubblico e comporterebbe un elevato rischio di incertezza giuridica per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri.*

**Emendamento 109**

**Michael Cramer, Karim Zérìbi, Eva Lichtenberger**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – comma 1 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

***Fatta salva la legislazione dell'Unione europea in materia di appalti pubblici [direttiva ..., non ancora pubblicata], il regolamento (CE) n. 1370/2007 è così modificato:***

Or. en

*Motivazione*

*La presente revisione del regolamento (CE) n. 1370/2007 non deve interferire con la legislazione generale dell'Unione in materia di appalti pubblici.*

**Emendamento 110**

**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**a) all'articolo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:**

**soppresso**

**"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"**

Or. en

*Motivazione*

*Non c'è ragione per cui la definizione proposta nell'attuale normativa debba essere più restrittiva. Inoltre la definizione proposta nel regolamento di modifica manca di rigore e chiarezza, e porterà inevitabilmente a interpretazioni divergenti e a una discriminazione tra autorità competenti diversamente comparabili. E se l'autorità competente soddisfacesse le necessità di trasporto di più agglomerati urbani? O le necessità di trasporto di un agglomerato urbano e di uno o più bacini rurali?*

### **Emendamento 111**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada, Ryszard Antoni Legutko**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

**Articolo 2 – lettera c**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**a) all'articolo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:**

**soppresso**

**"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"**

Or. en

## Motivazione

*L'adozione della definizione nella formulazione proposta implica che le autorità regionali incaricate dell'organizzazione del trasporto pubblico nelle regioni perderebbero i loro diritti in tal senso. Di conseguenza, tale modifica inciderebbe sull'aggiudicazione diretta di contratti per gli obblighi di servizio pubblico agli operatori interni, istituiti sulla base dell'attuale regolamento.*

### **Emendamento 112**

**Sabine Wils, Jacky Hénin**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a) all'articolo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:*

*soppresso*

*"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"*

Or. en

## Motivazione

*La definizione di cui all'articolo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 1370/2007 è corretta e riflette la varietà delle organizzazioni esistenti negli Stati membri.*

### **Emendamento 113**

**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a) all'articolo 2, la lettera c) è sostituita dalla seguente:*

*soppresso*

*"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"*;

Or. de

*Motivazione*

*Ai sensi dei principi della certezza del diritto e della sussidiarietà, occorre mantenere la definizione di "autorità locale" in conformità del vigente regolamento (CE) n. 1370/2007.*

**Emendamento 114**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"*;

*"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano, di un bacino rurale o di una regione;"*;

Or. en

*Motivazione*

*Includendo le regioni, si conferisce maggiore flessibilità alla progettazione dell'autorità*

*competente a livello locale, unitamente alla possibilità dell'aggiudicazione diretta.*

**Emendamento 115**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano *o di un bacino rurale*;"

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano *e/o di una zona rurale*;"

Or. en

**Emendamento 116**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa *al* territorio *nazionale e* cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa *all'intero* territorio *di uno Stato membro o* cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale, *anche a livello transfrontaliero*;"

Or. fr

*Motivazione*

*Precisazione della definizione e presa in considerazione delle conurbazioni transfrontaliere.*

**Emendamento 117**  
**Ramon Tremosa i Balcells**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano **o** di un bacino rurale;"

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano **e/o** di **una zona o** un bacino rurale;"

Or. en

*Motivazione*

*Under Article 5 (2) of the Regulation any competent local authority may decide to provide the services itself or to award public service contracts directly to an internal operator. This is an exception to the principle of award of contracts following a competitive tendering procedure, which must therefore be clearly and narrowly defined. According to the current definition in Regulation (EC) No. 1370/2007, a competent local authority means any authority whose geographical area of competence "is not national". As such, this definition does not help to clarify the meaning of the term "local". The Commission therefore proposed to refine this definition by making a reference to the concepts of "agglomeration or rural districts". The Commission understands that the new definition proposed might be too restrictive as in many cases transport services cover both agglomerations and rural districts. It is therefore suggested to modify the text proposed by the Commission to cover this situation (.... "an urban agglomeration and/or a rural district or area".*

**Emendamento 118**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un **territorio locale come un comune, una città, un** agglomerato urbano o di un bacino rurale;"

Or. en

**Emendamento 119**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale **e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;**"

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;"

Or. fr

*Motivazione*

*La modifica della definizione di "autorità competente a livello locale" va letta insieme all'articolo 5, paragrafo 2. Comporta una restrizione, a livello territoriale, della facoltà delle autorità competenti di ricorrere a un operatore interno. Tale restrizione limita, in modo ingiustificato, i mezzi di azione delle autorità competenti.*

**Emendamento 120**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale *e* cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato **urbano o di un bacino rurale**;"

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale *e/o* cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato, **di un Land federale e/o dei bacini rurali**;"

Or. de

*Motivazione*

*La definizione del concetto è, in particolare per l'ambito urbano, troppo ristretta ed equivoca. Il concetto di agglomerato introdotto comprende sia il trasporto urbano che il trasporto suburbano. Anche i Land federali devono poter fungere da autorità competenti.*

**Emendamento 121**  
**Brian Simpson**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale *e* cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano *o* di **un bacino rurale**;"

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale *e* cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano *e/o* di **una zona rurale**;"

Or. en

*Motivazione*

*Le autorità competenti a livello locale possono includere sia le zone urbane che le zone rurali. È importante che ciò sia riflesso nella definizione onde evitare una riorganizzazione non necessaria delle regioni amministrative e dei relativi servizi di trasporto.*

**Emendamento 122**  
**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale ***o di entrambi***;"

Or. en

*Motivazione*

*Alla giurisdizione di un'autorità competente a livello locale possono far capo i bacini rurali così come gli agglomerati urbani.*

**Emendamento 123**  
**Erik Bánki**  
**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera c

*Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le

*Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le

esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"

esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale, **in conformità del sistema di amministrazione pubblica dello Stato membro e alla sua situazione geografica;**"

Or. hu

#### *Motivazione*

*Date le diverse modalità di organizzazione dei sistemi di amministrazione pubblica degli Stati membri e le differenze, in termini di portata, dei vari livelli, occorre che il testo normativo sia modificato. Aniché riferirsi a termini non adeguatamente definiti (agglomerato, regione scarsamente popolata), il testo deve fare riferimento alla necessità di garantire che l'ambito di azione dell'autorità competente sia determinato in linea con il sistema di pubblica amministrazione interessato.*

#### **Emendamento 124**

**Karim Zérìbi**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente **la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;**"

#### *Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente **che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una** zona geografica non nazionale;"

Or. fr

#### *Motivazione*

*Il mantenimento del livello subnazionale consentirà all'autorità locale competente di procedere a un'aggiudicazione diretta indipendentemente dal suo livello geografico di competenza e in conformità dell'articolo 5, paragrafo 2, del presente regolamento.*

## Emendamento 125

Dominique Vlasto, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 1 – lettera a

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale **e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale**;"

#### *Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;"

Or. fr

#### *Motivazione*

*Per motivi di chiarezza giuridica, è opportuno mantenere la definizione vigente di "autorità competente a livello locale".*

## Emendamento 126

Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – punto 1 – lettera a

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio **nazionale** e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;"

#### *Emendamento*

"c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio **di uno Stato membro** o cui fanno capo le esigenze di trasporto **di una regione** o di un agglomerato urbano o di un bacino rurale, **anche a livello transfrontaliero**;"

Or. de

## Motivazione

*La definizione deve essere formulata in modo più chiaro al fine di includere l'istituzione di autorità di trasporto con competenze transfrontaliere. Il vigente regolamento deve inoltre estendersi inequivocabilmente anche alle regioni.*

### **Emendamento 127**

**Bogusław Liberadzki**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera a bis (nuovo)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera a bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a bis) all'articolo 2 è inserita la seguente lettera a bis):*

*a bis) «trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia»: il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, a esclusione del trasporto di passeggeri per altre modalità di trasporto su rotaia, come la metropolitana, il tram o i sistemi treno-tram;"*

Or. en

### **Emendamento 128**

**Isabelle Durant**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b) all'articolo 2, la lettera e) è così integrata:*

*soppresso*

*"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno*

*oltre quanto necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali;"*;

Or. en

*Motivazione*

*L'UE comprende un'ampia varietà di paesi e regioni, i cui confini spesso sono semplicemente un'eredità della storia e che spesso hanno poco a che fare con le necessità di trasporto pubblico delle rispettive popolazioni. Inoltre, i paesi più piccoli sono assai più piccoli delle regioni più grandi, sia in termini di area che di popolazione. Non vi è dunque ragione per cui gli obblighi di servizio pubblico o gli effetti di rete di qualunque territorio debbano essere trattati diversamente semplicemente in virtù dello status di nazione o regione di tale territorio.*

**Emendamento 129**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada, Ryszard Antoni Legutko**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b) all'articolo 2, la lettera e) è così integrata:*

*soppresso*

*"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno oltre quanto necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali;"*;

Or. en

*Motivazione*

*La proposta di modifica della definizione di "obbligo di servizio pubblico" sembra assai ambigua. La Commissione, nel tentativo di limitare l'ambito di applicazione dell'obbligo di servizio pubblico, ha proposto di escludere da tale obbligo tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno oltre quanto necessario per soddisfare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali, non definendo affatto tali effetti di rete.*

**Emendamento 130**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**b) all'articolo 2, la lettera e) è così  
integrata:**

**soppresso**

**"Esulano dall'ambito di applicazione  
degli obblighi di servizio pubblico tutti i  
servizi di trasporto pubblico che vanno  
oltre quanto necessario per sfruttare gli  
effetti di rete locali, regionali o  
subnazionali;"**

Or. de

*Motivazione*

*L'integrazione è perlopiù vaga e poco chiara a livello di contenuti. La definizione consolidata non deve essere modificata.*

**Emendamento 131**  
**Erik Bánki**  
**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**b) all'articolo 2, la lettera e) è così  
integrata:**

**soppresso**

**"Esulano dall'ambito di applicazione  
degli obblighi di servizio pubblico tutti i  
servizi di trasporto pubblico che vanno  
oltre quanto necessario per sfruttare gli  
effetti di rete locali, regionali o**

*subnazionali;"*;

Or. hu

*Motivazione*

*È necessario tenere conto delle diverse caratteristiche degli Stati membri; la questione deve essere lasciata alla decisione degli Stati membri, tenendo presente che la pratica giuridica dell'UE implica una grande libertà per gli Stati membri nella definizione dei servizi pubblici. La lettera b) del punto 1 deve quindi essere soppressa.*

**Emendamento 132**

**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b) all'articolo 2, la lettera e) è così integrata:*

*soppresso*

*"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno oltre quanto necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali;"*;

Or. en

*Motivazione*

*La definizione originale di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 è perfettamente coerente con la necessità e la libertà delle autorità competenti di considerare i pertinenti effetti di rete e adattare a questi ultimi gli obblighi di servizio pubblico.*

**Emendamento 133**

**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

*Testo della Commissione*

"**Esulano dall'**ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che **vanno oltre quanto necessario per** sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o **subnazionali**";

*Emendamento*

"**L'**ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico **può includere** tutti i servizi di trasporto pubblico che **possono consentire di** sfruttare gli effetti di rete **di natura economica, tecnica o geografica** locali, regionali o **nazionali**";

Or. fr

*Motivazione*

*Se da un lato va sostenuta l'introduzione della nozione di effetti di rete, dall'altro essa non deve essere corredata da una restrizione geografica della presa in considerazione degli effetti di rete, che devono poter riguardare sia i servizi nazionali sia i servizi locali. Gli effetti di rete non devono costituire un elemento esclusivo nella definizione dei servizi pubblici e degli obblighi di servizio pubblico. Per definire gli obblighi di servizio pubblico, le autorità competenti si basano certamente sulla prospettiva degli effetti di rete, ma soprattutto sulle esigenze di mobilità del pubblico.*

**Emendamento 134**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

"**Esulano dall'**ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che **vanno oltre quanto necessario per** sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali";

*Emendamento*

"**L'**ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico **può integrare** tutti i servizi di trasporto pubblico che **possono** sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali";

Or. fr

*Motivazione*

*Al fine di tutelare la coerenza e la continuità delle reti di trasporto pubblico, nonché di ridurre il costo globale dei servizi di trasporto pubblico, occorre che l'istituzione di un contratto di servizio pubblico non si limiti in nessun caso a servizi non redditizi.*

**Emendamento 135**

**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

*"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico **tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno oltre quanto necessario per sfruttare gli** effetti di rete **locali, regionali o subnazionali**";*

*Emendamento*

*"La definizione degli obblighi di servizio pubblico **può, se del caso, consentire di beneficiare di** effetti di rete **a livello geografico o di ottimizzare i costi generati dall'adempimento di tali obblighi**";*

Or. fr

*Motivazione*

*La presa in considerazione degli effetti di rete deve consentire alle autorità competenti di rafforzare le sinergie a un determinato livello geografico. Tuttavia, questa presa in considerazione degli effetti di rete non può avere un carattere obbligatorio, conformemente al principio di sussidiarietà.*

**Emendamento 136**

**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

*"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico **tutti i servizi***

*Emendamento*

*"L'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico **può comprendere in***

*di trasporto pubblico che vanno oltre* quanto necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali;"

*particolare* quanto *le autorità competenti ritengano* necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali; *esse tengono conto, a tal fine, della possibilità di collegare tra loro i servizi con e senza copertura dei costi;*"

Or. de

*Motivazione*

*Deve essere responsabilità dell'autorità stabilire la portata e i contenuti degli obblighi pubblici.*

**Emendamento 137**

**Dominique Vlasto, Michel Dantin, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno oltre quanto necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali;"

*Emendamento*

"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno oltre quanto necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali. *È possibile inserire nei contratti di servizio pubblico delle linee commercialmente valide dal momento che tale inserimento produce un effetto di rete, che consente di mantenere l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico;*"

Or. fr

**Emendamento 138**

**Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera e

*Testo della Commissione*

"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che **vanno oltre quanto necessario per sfruttare gli** effetti di rete locali, regionali o subnazionali;"

*Emendamento*

"Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che **creano** effetti di rete locali, regionali o subnazionali; **tali effetti di rete possono essere originati dall'accorpamento di tragitti redditizi e non redditizi**;"

Or. de

*Motivazione*

*Se in relazione a un tragitto ferroviario regionale viene conseguito un equilibrio economico o vengono ottenuti utili, nell'ambito di un contratto di servizio pubblico deve essere possibile accorpate tale tragitto a tragitti che registrano perdite, affinché i relativi utili possano contribuire a finanziare i tragitti in perdita e, eventualmente, sia possibile ottimizzare i mezzi tecnici necessari per l'esercizio.*

**Emendamento 139**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera b bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera i

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**b bis) all'articolo 2, la lettera i) è sostituita dalla seguente:**

**"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**

*passengeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in un contratto di servizi di gestione tra l'autorità competente e una società di servizi di gestione o gruppo ad hoc concluso a seguito di una procedura di gara per l'aggiudicazione del contratto; tale contratto può altresì 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 a un operatore interno;"*;

Or. en

#### *Motivazione*

*L'obiettivo di questo emendamento è specificare che l'introduzione della concorrenza nel trasporto di passeggeri può basarsi anche su una procedura di gara per l'aggiudicazione di un contratto di servizi di gestione, che includa specificamente le attività e le prestazioni del gruppo di gestione di un'impresa ferroviaria, senza che sia quindi necessario frammentare l'impresa e sostituirla con uno o più nuovi operatori.*

#### **Emendamento 140** **Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera b bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera i

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b bis) all'articolo 2, la lettera i), secondo trattino, è completata dal seguente testo:*  
*"per il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, il volume annuo del*

*contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra i 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico";*

Or. fr

*Motivazione*

*L'aggiunta proposta, derivata dall'articolo 2 bis, paragrafo 6, lettera b), che è stato spostato, è intesa a migliorare la chiarezza del testo pur mantenendone l'economia.*

**Emendamento 141**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 1 – lettera b ter (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 – lettera n (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b ter) è inserita la seguente lettera:*

*"n) «effetti di rete»: gli effetti che scaturiscono dall'integrazione dei servizi di trasporto che rende il trasporto pubblico più appetibile per il passeggero e più efficiente per il settore stesso. Gli effetti di rete possono essere generati a vari livelli, come sul piano geografico, dell'orario dei treni o delle tariffe stesse."*

Or. en

*Motivazione*

*Il termine "effetti di rete" deve essere definito all'articolo 2, lettera n).*

**Emendamento 142**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – titolo

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Piani di trasporto pubblico **e obblighi di servizio pubblico**

Piani di trasporto pubblico

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 143**

**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – titolo

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Piani di trasporto pubblico e obblighi di servizio pubblico

Piani **multimodali condivisi** di trasporto pubblico e obblighi di servizio pubblico

Or. fr

*Motivazione*

*Alla luce delle modifiche apportate al presente regolamento su questa parte, è opportuno rinominare i piani al fine di prendere in considerazione l'aspetto multimodale e l'approccio partecipativo nella loro elaborazione.*

**Emendamento 144**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto **nel territorio** che le **fa** capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico **e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità**. Esso **riporta almeno**:

*Emendamento*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano **indicativo** di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto **per i servizi** che le **fanno** capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico. Esso **descrive**:

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 145**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel

*Emendamento*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano **pluriennale** di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi

territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

Or. en

#### *Motivazione*

*Per preservare la certezza giuridica, i piani di trasporto pubblico di passeggeri non devono essere modificati annualmente.*

### **Emendamento 146 Brian Simpson**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

#### *Emendamento*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. ***Detto piano può consistere nelle informazioni già esistenti e rese pubbliche sui piani di trasporto pubblico.*** Esso riporta almeno:

Or. en

#### *Motivazione*

*Se le informazioni richieste in seno ai piani di trasporto pubblico esistono già e sono già di*

*dominio pubblico, non c'è ragione per cui le autorità competenti debbano produrre un documento separato.*

## **Emendamento 147**

**Jörg Leichtfried**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

**1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:**

#### *Emendamento*

**1. Gli agglomerati con un numero di abitanti superiore a 200 000 persone devono disporre di un piano di trasporto. Le autorità competenti stendono e aggiornano, ove necessario, un piano di trasporto pubblico di passeggeri. Qualora si tratti di trasporti transfrontalieri, il piano di trasporto va adeguato di conseguenza. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi del trasporto pubblico.**

Or. de

#### *Motivazione*

*Gli obiettivi di interconnessione delle offerte esistenti, la realizzazione di nodi principali, l'introduzione di servizi ferroviari a cadenza regolare a fronte di elevati requisiti qualitativi contravvengono alla richiesta di soluzioni ad hoc all'interno dei piani di trasporto locali. Queste ultimi sono peraltro sensati soltanto su scala maggiore. Inoltre, essi non devono essere adeguati costantemente, bensì soltanto in singoli casi e al fine di consentire una formula di trasporto sostenibile. Le aree di dimensioni minori non hanno alcuna rilevanza per il mercato interno.*

## **Emendamento 148**

**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

*Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. ***Esso riporta almeno:***

*Emendamento*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità.

Or. en

*Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

**Emendamento 149**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi

*Emendamento*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico ***può compilare e, se del***

della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

*caso, completare e aggiornare capitoli o elementi di piani già esistenti, come i piani di mobilità urbana sostenibile, se pertinenti. Esso stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento previsti per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:*

Or. en

#### *Motivazione*

*L'obiettivo del presente emendamento è evitare la duplicazione di materiale pertinente già esistente, specificando che questo può essere integrato nel "piano di trasporto pubblico di passeggeri".*

#### **Emendamento 150**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri **relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto** nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento **per tutti i pertinenti modi di trasporto** nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

#### *Emendamento*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

Or. pl

## Motivazione

*Le proposte di cui all'art. 2 bis, par. 1, della proposta di regolamento possono dar luogo a riserve in virtù della notevole ampiezza del campo di applicazione previsto. La stesura di piani di trasporto di tale portata può generare costi sproporzionati rispetto ai benefici per l'autorità competente.*

### **Emendamento 151** **Karim Zérìbi**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende *e* periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le *fa* capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce *gli obiettivi* della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. *Esso* riporta almeno:

#### *Emendamento*

1. L'autorità competente stende, periodicamente aggiorna *e pubblica* un piano *multimodale condiviso* di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le *fanno* capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce *le caratteristiche principali* della *rispettiva* politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. *Il piano multimodale condiviso* riporta almeno:

Or. fr

## Motivazione

*Alla luce delle modifiche apportate al presente regolamento su questa parte, è opportuno rinominare i piani al fine di prendere in considerazione l'aspetto multimodale e l'approccio partecipativo nella loro elaborazione.*

### **Emendamento 152** **Sabine Wils, Jacky Hénin**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

*Emendamento*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano **pluriennale** di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

Or. en

*Motivazione*

*Nella stesura di un piano di trasporto pubblico di passeggeri è utile adottare un approccio pluriennale onde assicurarne la stabilità e la coerenza con la durata pluriennale dei contratti di servizio di trasporto pubblico, come previsto dalla direttiva 2012/34/UE, tra le autorità competenti a livello nazionale e regionale e i corrispondenti operatori dei servizi ferroviari e i gestori delle infrastrutture.*

**Emendamento 153**  
**Joachim Zeller**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i

*Emendamento*

1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. **Tali obblighi si applicano esclusivamente ad agglomerati con oltre 100 000 abitanti.** Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi

pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno:

Or. de

**Emendamento 154**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(a) struttura della rete o dei tragitti;**

**soppresso**

Or. de

**Emendamento 155**  
**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(a) struttura della rete o dei tragitti;**

**soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È*

*chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

## **Emendamento 156**

**Jörg Leichtfried**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali orario di circolazione, frequenza del servizio e grado minimo di utilizzazione della capacità;*

*soppresso*

Or. de

## **Emendamento 157**

**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali orario di circolazione, frequenza del servizio e*

*soppresso*

**grado minimo di utilizzazione della capacità;**

Or. en

*Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

**Emendamento 158**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, **come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza**, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, **caratteristiche dell'offerta quali orario di circolazione**, frequenza del servizio **e grado minimo di utilizzazione della capacità;**

*Emendamento*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, **include** interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali **e** frequenza del servizio;

Or. en

*Motivazione*

*Piani di trasporto così dettagliati comporterebbero una maggiore burocrazia e quindi maggiori costi.*

**Emendamento 159**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) *requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali orario di circolazione, frequenza del servizio e grado minimo di utilizzazione della capacità;*

*Emendamento*

(b) *le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto pubblico;*

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 160**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, *come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza*, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, *caratteristiche dell'offerta quali orario di*

*Emendamento*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, *anche rispetto alle* interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali;

*circolazione, frequenza del servizio e grado minimo di utilizzazione della capacità;*

Or. pl

### **Emendamento 161**

**Ádám Kósa, Dieter-Lebrecht Koch, Rosa Estaràs Ferragut, Thomas Ulmer**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali orario di circolazione, frequenza del servizio e grado minimo di utilizzazione della capacità;

#### *Emendamento*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità ***per le persone con disabilità***, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali orario di circolazione, frequenza del servizio e grado minimo di utilizzazione della capacità;

Or. en

### **Emendamento 162**

**Karim Zérìbi**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali,

#### *Emendamento*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali,

caratteristiche dell'offerta quali **orario di circolazione**, frequenza del servizio **e grado minimo di utilizzazione della capacità**;

caratteristiche dell'offerta quali **principi di programmazione degli orari** di circolazione **e** frequenza del servizio;

Or. fr

#### *Motivazione*

*I piani di trasporto pubblico costituiscono un quadro globale e non possono in tal senso sostituirsi al capitolato elaborato dalle autorità competenti. Quest'ultimo deve garantire una forma di flessibilità e di possibile adeguamento tenendo conto dei dettami dell'offerta e delle dimensioni ecologica e sociale elaborate con le parti interessate.*

#### **Emendamento 163** **Joachim Zeller**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali **orario di circolazione**, frequenza del servizio **e grado minimo di utilizzazione della capacità**;

#### *Emendamento*

(b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali **i principi di programmazione degli orari e la** frequenza del servizio;

Or. de

#### **Emendamento 164** **Jörg Leichtfried**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(c) norme di qualità per voci quali attrezzature di fermate e materiale rotabile, puntualità e affidabilità, pulizia, servizio e informazioni alla clientela, gestione dei reclami e risarcimento, monitoraggio della qualità del servizio;***

***soppresso***

Or. de

### **Emendamento 165**

**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(c) norme di qualità per voci quali attrezzature di fermate e materiale rotabile, puntualità e affidabilità, pulizia, servizio e informazioni alla clientela, gestione dei reclami e risarcimento, monitoraggio della qualità del servizio;***

***soppresso***

Or. en

#### *Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

**Emendamento 166**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(c) norme di qualità per voci quali attrezzature di fermate e materiale rotabile, puntualità e affidabilità, pulizia, servizio e informazioni alla clientela, gestione dei reclami e risarcimento, monitoraggio della qualità del servizio;*

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Prestazioni così dettagliate devono essere incluse nel corrispondente contratto di servizio pubblico, mentre occorre che il piano di trasporto identifichi le priorità negli investimenti e nello sviluppo della rete multimodale dal momento che il regolamento (CE) n. 1370/2007 riguarda tutti i modi di trasporto.*

**Emendamento 167**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(c) norme di qualità per voci quali attrezzature di **fermate e** materiale rotabile, puntualità **e** affidabilità, **pulizia**, servizio e informazioni alla clientela, **gestione dei reclami e risarcimento, monitoraggio della qualità del servizio;***

*(b) norme di qualità per voci quali attrezzature di materiale rotabile, puntualità, affidabilità **e** servizio e informazioni alla clientela;*

Or. en

*Motivazione*

*Piani di trasporto così dettagliati comporterebbero una maggiore burocrazia e quindi maggiori costi.*

**Emendamento 168**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

*Testo della Commissione*

*(c) norme di qualità per voci quali attrezzature di fermate e materiale rotabile, puntualità e affidabilità, pulizia, servizio e informazioni alla clientela, gestione dei reclami e risarcimento, monitoraggio della qualità del servizio;*

*Emendamento*

*(c) elenco dei criteri di qualità dei servizi offerti; questi criteri sono controllati regolarmente e i risultati conseguiti sono pubblicati nella relazione di cui all'articolo 7;*

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 169**  
**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera c

*Testo della Commissione*

*(c) norme di qualità per voci quali attrezzature di fermate e materiale rotabile,*

*Emendamento*

*(c) norme di qualità per voci quali attrezzature di fermate e materiale rotabile,*

*puntualità e affidabilità, pulizia, servizio e informazioni alla clientela, gestione dei reclami e risarcimento, monitoraggio della qualità del servizio;*

*servizi di informazione alla clientela in periodo di crisi e di comunicazione ai passeggeri;*

Or. fr

*Motivazione*

*I piani di trasporto pubblico sono un quadro globale e non possono in tal senso sostituirsi al capitolato elaborato dalle autorità competenti. Quest'ultimo deve garantire una forma di flessibilità e di possibile adeguamento tenendo conto dei dettami dell'offerta e delle dimensioni ecologica e sociale elaborate con le parti interessate.*

**Emendamento 170**

**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(e) requisiti operativi quali trasporto di biciclette, gestione del traffico, piano di emergenza in caso di perturbazioni.*

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Piani di trasporto così dettagliati comporterebbero una maggiore burocrazia e quindi maggiori costi.*

**Emendamento 171**

**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(d) principi di politica tariffaria;**

**soppresso**

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 172**

**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(d) principi di politica tariffaria;**

**soppresso**

Or. de

**Emendamento 173**

**Sabine Wils**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(d) principi di politica tariffaria;**

**soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Prestazioni così dettagliate devono essere incluse nel corrispondente contratto di servizio pubblico, mentre il piano di trasporto deve identificare le priorità negli investimenti e nello sviluppo della rete multimodale dal momento che il regolamento (CE) n. 1370/2007 riguarda tutti i modi di trasporto.*

**Emendamento 174**

**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(d) principi di politica tariffaria;**

**soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

**Emendamento 175**

**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(d) principi di politica tariffaria;**

**(d) principi di politica tariffaria *come le tariffe sociali*;**

**Emendamento 176**  
**Georges Bach**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(d bis) norme applicabili in materia di  
diritti dei passeggeri;***

Or. fr

**Emendamento 177**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera d bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(d bis) norme vigenti in materia di diritti  
dei passeggeri, condizioni sociali e di  
occupazione nonché di tutela  
dell'ambiente;***

Or. ro

**Emendamento 178**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(e) requisiti operativi quali trasporto di biciclette, gestione del traffico, piano di emergenza in caso di perturbazioni.***

***soppresso***

Or. de

**Emendamento 179**  
**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(e) requisiti operativi quali trasporto di biciclette, gestione del traffico, piano di emergenza in caso di perturbazioni.***

***soppresso***

Or. en

*Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

**Emendamento 180**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(e) requisiti operativi quali trasporto di biciclette, gestione del traffico, piano di emergenza in caso di perturbazioni.**

**soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Prestazioni così dettagliate devono essere incluse nel corrispondente contratto di servizio pubblico, mentre il piano di trasporto deve identificare le priorità negli investimenti e nello sviluppo della rete multimodale dal momento che il regolamento (CE) n. 1370/2007 riguarda tutti i modi di trasporto.*

### **Emendamento 181**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(e) requisiti operativi *quali trasporto di biciclette, gestione del traffico, piano di emergenza in caso di perturbazioni.***

**(e) *altri* requisiti operativi.**

Or. pl

*Motivazione*

*Le proposte di cui all'art. 2 bis, par. 1, della proposta di regolamento possono dar luogo a riserve in virtù della notevole ampiezza del campo di applicazione previsto. La stesura di piani di trasporto di tale portata può generare costi sproporzionati rispetto ai benefici per l'autorità competente. Occorre altresì segnalare che ai sensi della proposta di regolamento i piani di trasporto contempleranno in futuro tutti i pertinenti modi di trasporto.*

### **Emendamento 182**

**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(e bis) norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, di occupazione e di salvaguardia dell'ambiente, nonché sul piano sociale.***

Or. fr

*Motivazione*

*Per motivi di coerenza e di chiarezza, l'articolo 2 bis, paragrafo 1, comma 2, proposto dalla Commissione europea è stato recepito dal presente articolo.*

**Emendamento 183**

**Philippe De Backer, Ramon Tremosa i Balcells, Giommara Uggias**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(e bis) un quadro che stabilisca un livello minimo di servizi durante gli scioperi del trasporto pubblico.***

Or. en

**Emendamento 184**

**Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 1 – lettera e bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(e bis) i requisiti della coesione sociale e territoriale.***

Or. de

**Emendamento 185**  
**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente.***

***soppresso***

Or. en

*Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

**Emendamento 186**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente.*

*soppresso*

Or. fr

*Motivazione*

*Per motivi di coerenza, questo comma deve essere recepito dall'articolo 2 bis, paragrafo 1, lettera f).*

**Emendamento 187**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente.

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, **obiettivi obbligatori di conversione modale**, occupazione e tutela dell'ambiente, **incluso il trasferimento obbligatorio del personale**.

Or. en

*Motivazione*

*Gli obiettivi obbligatori di conversione modale rafforzano le soluzioni di mobilità sostenibile. La dimensione sociale è di importanza cruciale per un trasporto pubblico affidabile, sicuro e*

*appetibile, non solo per i passeggeri ma anche per il personale.*

**Emendamento 188**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, **protezione sociale**, occupazione e tutela dell'ambiente.

*Emendamento*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, occupazione, tutela dell'ambiente e **protezione sociale**.

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, sarebbe opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 189**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri,

*Emendamento*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, **norme**

*protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente.*

*sociali e condizioni occupazionali, inclusi gli accordi collettivi rappresentativi applicabili, e tutela dell'ambiente.*

Or. en

**Emendamento 190**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente.

*Emendamento*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, **come previsto dal regolamento (CE) n. 1371/2007**, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente **consultando i pertinenti portatori di interesse e le parti sociali. L'autorità competente tiene altresì conto, nella stesura del piano, delle norme applicabili in materia di efficienza energetica e degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché dell'affidabilità, della sostenibilità e dell'internalizzazione ambientali dei costi esterni.**

Or. en

*Motivazione*

*L'integrazione intermodale è necessaria tra il trasporto ferroviario e altri modi di trasporto, tenendo conto anche della sostenibilità ambientale e della necessità di internalizzare i costi esterni in tutti i modi di trasporto interessati. Per quanto riguarda i diritti dei passeggeri, ogni modo di trasporto ha la propria normativa specifica in materia di diritti dei passeggeri, mentre per il trasporto ferroviario le norme applicabili sono quelle sancite dal regolamento (CE) n. 1371/2007.*

**Emendamento 191**  
**Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 2

*Testo della Commissione*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente.

*Emendamento*

Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente. ***Il piano di trasporto pubblico deve essere presentato per parere all'organismo di regolamentazione un mese prima della sua pubblicazione. Le autorità competenti collaborano tra loro al fine di armonizzare le informazioni contenute nei rispettivi piani di trasporto e stendono un piano di trasporto comune per i servizi di trasporto regionale transfrontaliero.***

Or. de

**Emendamento 192**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 3

*Testo della Commissione*

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, ***laddove appropriato*** i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni

*Emendamento*

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, i gestori dell'infrastruttura, ***i rappresentanti dei***

*di passeggeri e di dipendenti rappresentative.*

*passeggeri e le associazioni di dipendenti.*

Or. en

*Motivazione*

*Gli operatori di trasporto sono tanto importanti quanto i gestori dell'infrastruttura; pertanto, è stata eliminata l'espressione "laddove appropriato".*

**Emendamento 193**

**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 3

*Testo della Commissione*

L'autorità competente **adotta il** piano di trasporto **pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo** pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse **da considerare** comprendono **perlomeno** gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori **dell'infrastruttura**, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative.

*Emendamento*

L'autorità competente **deve prevedere di consultare le parti interessate prima dell'adozione del** piano di trasporto **che** pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse comprendono, **in particolare**, gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori **delle infrastrutture**, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative.

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 194**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 3

*Testo della Commissione*

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, ***laddove appropriato*** i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative.

*Emendamento*

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative.

Or. fr

**Emendamento 195**

**Marita Ulvskog**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 3

*Testo della Commissione*

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti ***rappresentative***.

*Emendamento*

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti.

Or. sv

**Emendamento 196**  
**Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 1 – comma 3

*Testo della Commissione*

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative.

*Emendamento*

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative. ***I fornitori di servizi pubblici esistenti sono tenuti a trasmettere i dati necessari all'autorità competente, su richiesta ed entro un termine di un mese, anche laddove si tratti di autorità di un paese limitrofo.***

Or. de

*Motivazione*

*Per i piani di trasporto pubblico sono necessari dati precisi sull'andamento dei mercati per i singoli modi di trasporto. Gli operatori di mercato dispongono dell'accesso alle più importanti fonti di informazione e devono condividere le informazioni rilevanti con l'autorità competente.*

**Emendamento 197**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2. La determinazione degli obblighi di servizio pubblico e l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico sono coerenti con il piano di trasporto pubblico applicabile.**

**soppresso**

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 198**  
**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

2. La determinazione degli obblighi di servizio pubblico e l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico sono coerenti con il piano di trasporto pubblico applicabile.

2. La determinazione degli obblighi di servizio pubblico e l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico sono coerenti con il piano di trasporto pubblico applicabile, ***ossia stabiliscono i mezzi da attuare al fine di conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

Or. fr

*Motivazione*

*Occorre chiarire il significato dell'aggettivo "consoni".*

**Emendamento 199**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 2**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. La determinazione degli obblighi di servizio pubblico *e l'aggiudicazione* dei contratti di servizio pubblico sono coerenti con il piano di trasporto pubblico applicabile.

*Emendamento*

2. La determinazione degli obblighi di servizio pubblico *da includere negli schemi* dei contratti di servizio pubblico sono coerenti con il piano di trasporto pubblico applicabile *tenendo conto, in riferimento al trasporto ferroviario, dei servizi di trasporto di cui alla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) e considerando tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma della citata direttiva.*

Or. en

*Motivazione*

*È necessario assicurare la coerenza, per quanto riguarda i servizi ferroviari, con le pertinenti disposizioni della direttiva 2012/34/UE.*

**Emendamento 200**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3. Relativamente al trasporto pubblico di passeggeri, le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e il relativo ambito di applicazione rispettano i criteri seguenti:***

***soppresso***

***(a) sono definiti a norma dell'articolo 2, lettera e);***

***(b) sono consoni al conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico;***

***(c) non vanno oltre quanto necessario e proporzionato ai fini del conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

***La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

***Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia la valutazione della necessità e della proporzionalità di cui alla lettera c) tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.***

<sup>12</sup> ***GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.***

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 201****Liisa Jaakonsaari****Proposta di regolamento****Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3

*Testo della Commissione**Emendamento*

***3. Relativamente al trasporto pubblico di passeggeri, le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e il relativo ambito di applicazione rispettano i criteri seguenti:***

***soppresso***

***(a) sono definiti a norma dell'articolo 2, lettera e);***

***(b) sono consoni al conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico;***

***(c) non vanno oltre quanto necessario e proporzionato ai fini del conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

***La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

***Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia la valutazione della necessità e della proporzionalità di cui alla lettera c) tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento***

*europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.*

<sup>12</sup> *GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.*

Or. en

**Emendamento 202**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 2**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3. Relativamente al trasporto pubblico di passeggeri, le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e il relativo ambito di applicazione rispettano i criteri seguenti:***

***soppresso***

***(a) sono definiti a norma dell'articolo 2, lettera e);***

***(b) sono consoni al conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico;***

***(c) non vanno oltre quanto necessario e proporzionato ai fini del conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

***La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

***Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia la valutazione della necessità e***

*della proporzionalità di cui alla lettera c) tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.*

<sup>12</sup> *GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Il riferimento alla coerenza, rispetto ai servizi ferroviari, con le disposizioni pertinenti della direttiva 2012/34/UE è già richiamato nel paragrafo precedente, mentre un obbligo di servizio pubblico eccessivamente rigido sarebbe controproducente rispetto alla fornitura, da parte delle autorità competenti, di contratti di servizio pubblico efficaci.*

#### **Emendamento 203** **Sirpa Pietikäinen**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***3. Relativamente al trasporto pubblico di passeggeri, le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e il relativo ambito di applicazione rispettano i criteri seguenti:***

***soppresso***

***(a) sono definiti a norma dell'articolo 2, lettera e);***

***(b) sono consoni al conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico;***

***(c) non vanno oltre quanto necessario e proporzionato ai fini del conseguimento***

*degli obiettivi del piano di trasporto pubblico.*

*La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.*

*Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia la valutazione della necessità e della proporzionalità di cui alla lettera c) tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.*

<sup>12</sup> *GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.*

Or. en

#### **Emendamento 204**

**Sari Essayah, Hannu Takkula**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3. Relativamente al trasporto pubblico di passeggeri, le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e il relativo ambito di applicazione rispettano i criteri seguenti:***

***soppresso***

***(a) sono definiti a norma dell'articolo 2, lettera e);***

*(b) sono consoni al conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico;*

*(c) non vanno oltre quanto necessario e proporzionato ai fini del conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico.*

*La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.*

*Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia la valutazione della necessità e della proporzionalità di cui alla lettera c) tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.*

<sup>12</sup> *GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Al fine di preservare la necessaria flessibilità, occorre evitare specifiche troppo restrittive.*

**Emendamento 205**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – lettera 2**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Relativamente al trasporto pubblico di passeggeri, le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e il relativo ambito di applicazione rispettano i criteri seguenti:**

**soppresso**

**(a) sono definiti a norma dell'articolo 2, lettera e);**

**(b) sono consoni al conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico;**

**(c) non vanno oltre quanto necessario e proporzionato ai fini del conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico.**

Or. de

*Motivazione*

*I mezzi e le modalità per il conseguimento degli obiettivi devono restare di competenza dello Stato membro e della politica regionale. La Commissione europea non deve intervenire in ambiti che possono essere disciplinati meglio a livello locale.*

## **Emendamento 206**

**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Relativamente al trasporto pubblico di passeggeri, **le** specifiche degli obblighi di servizio pubblico e **il** relativo ambito di applicazione **rispettano i criteri seguenti:**

Relativamente al trasporto pubblico di passeggeri, **le autorità competenti dispongono di ampia discrezionalità in merito alle** specifiche degli obblighi di servizio pubblico e **al** relativo ambito di applicazione.

**(a) sono definiti a norma dell'articolo 2, lettera e);**

***(b) sono consoni al conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico;***

***(c) non vanno oltre quanto necessario e proporzionato ai fini del conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

***La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***

Or. de

#### *Motivazione*

*I contenuti degli obblighi di servizio pubblico, la cui definizione compete agli Stati membri nel quadro dei loro servizi di interesse generale [art. 14 del TFUE, protocollo (n. 26) al trattato di Lisbona], non devono essere limitati o assoggettati a un "controllo dei contenuti". Occorre quindi respingere prescrizioni in merito alla proporzionalità o all'adeguatezza. La prima parte del paragrafo 3 del nuovo articolo 2 bis proposto deve essere sostituito da tale formulazione. In questo modo si sottolinea che i contenuti degli obblighi di servizio pubblico sono definiti dagli Stati membri nel quadro dei loro servizi di interesse generale [art. 14 del TFUE, protocollo (n. 26) al trattato di Lisbona].*

#### **Emendamento 207**

**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 1 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

***(a) sono definiti a norma dell'articolo 2, lettera e);***

#### *Emendamento*

***(a) sono definiti a norma dell'articolo 2 **bis**, paragrafo 1;***

Or. en

**Emendamento 208**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) sono consoni al conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico;***

***soppresso***

Or. fr

*Motivazione*

*Le spiegazioni relative all'adeguatezza sono state anticipate all'articolo 2 bis, paragrafo 2, e possono, pertanto, essere eliminate dal presente comma.*

**Emendamento 209**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 1 – lettera c bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(c bis) erogano servizi pubblici che garantiscono che tutti i cittadini possano partecipare alle attività socioeconomiche.***

Or. en

**Emendamento 210**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***      **soppresso**

Or. de

*Motivazione*

*I mezzi e le modalità per il conseguimento degli obiettivi devono restare di competenza dello Stato membro e della politica regionale. La Commissione europea non deve intervenire in ambiti che possono essere disciplinati meglio a livello locale.*

**Emendamento 211**  
**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.***      **soppresso**

Or. en

## Motivazione

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

### **Emendamento 212**

**Michel Dantin, Dominique Vlasto, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 2

#### *Testo della Commissione*

La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico.

#### *Emendamento*

La valutazione dell'adeguatezza di cui alla lettera b) considera se l'intervento pubblico nell'offerta di trasporto passeggeri costituisce un mezzo idoneo per conseguire gli obiettivi del piano di trasporto pubblico **e l'effetto di rete necessario per l'equilibrio economico dell'obbligo di servizio pubblico.**

Or. fr

### **Emendamento 213**

**Jörg Leichtfried**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 3

#### *Testo della Commissione*

***Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia la valutazione della necessità e***

#### *Emendamento*

***soppresso***

*della proporzionalità di cui alla lettera c) tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.*

<sup>12</sup> *GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.*

Or. de

#### *Motivazione*

*I mezzi e le modalità per il conseguimento degli obiettivi devono restare di competenza dello Stato membro e della politica regionale. La Commissione europea non deve intervenire in ambiti che possono essere disciplinati meglio a livello locale.*

**Emendamento 214**  
**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 2**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 3

#### *Testo della Commissione*

*Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia la valutazione della necessità e della proporzionalità di cui alla lettera c) tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma*

#### *Emendamento*

*soppresso*

*dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.*

<sup>12</sup> *GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

#### **Emendamento 215**

**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 3 – comma 3

#### *Testo della Commissione*

Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia ***la valutazione della necessità e della proporzionalità di cui alla lettera c)*** tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.

<sup>12</sup> *GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.*

#### *Emendamento*

Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia ***si*** tiene conto dei servizi di trasporto prestati a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)<sup>12</sup> e considera tutte le informazioni fornite ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 38, paragrafo 4, prima frase, della stessa.

<sup>12</sup> *GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.*

Or. de

**Emendamento 216**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4. Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico assicurano:***

***soppresso***

***(a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico con la massima efficienza in termini di costi;***

***(b) la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nel piano di trasporto pubblico.***

Or. fr

*Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 217**

**Jacqueline Foster, Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**4. Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico assicurano:**

**soppresso**

**(a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico con la massima efficienza in termini di costi;**

**(b) la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nel piano di trasporto pubblico.**

Or. en

*Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

## **Emendamento 218**

**Bernadette Vergnaud**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico assicurano **il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico in modo efficiente in termini di costi e la fornitura di servizi di**

*trasporto pubblico di passeggeri di qualità  
nel lungo termine.*

Or. fr

*Motivazione*

*Chiarimento della definizione.*

**Emendamento 219**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

"Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico assicurano **il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico nel modo più efficiente in termini di costi, evitano la sovracompensazione e la sottocompensazione e garantiscono la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, dell'erogazione del servizio di trasporto pubblico di passeggeri.**"

Or. en

**Emendamento 220**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada, Ryszard Antoni Legutko**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico con la massima efficienza in termini di costi;***

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 221**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico con la massima efficienza in termini di costi;***

***soppresso***

Or. fr

**Emendamento 222**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico con la massima efficienza in termini di costi;**

**(a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico con la massima efficienza in termini di costi, *garantendo al contempo la considerazione degli aspetti relativi alla qualità così da assicurare un contratto di servizio pubblico basato sulla qualità.***

*Motivazione*

*Spesso il contratto relativo agli obblighi di servizio pubblico viene aggiudicato all'offerta economicamente più vantaggiosa, mentre gli aspetti di qualità sono spesso secondari per il processo decisionale dell'autorità di trasporto pubblico che aggiudica il contratto.*

**Emendamento 223**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

(a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico ***con la massima efficienza in termini di costi;***

*Emendamento*

(a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico ***in modo equilibrato sotto il profilo economico e sostenibile sul piano ecologico e sociale;***

*Motivazione*

*La massima efficienza in termini di costi può essere menzionata soltanto a condizione di tenere conto degli aspetti sociali ed ecologici che garantiscono una gestione sostenibile sul piano sociale. Nell'ambito dei servizi di interesse generale, le considerazioni in materia di economia nazionale devono sempre essere sovraordinate rispetto a considerazioni di economia aziendale.*

**Emendamento 224**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada, Ryszard Antoni Legutko**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nel piano di trasporto pubblico.***

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 225**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nel piano di trasporto pubblico.***

***soppresso***

Or. fr

**Emendamento 226**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri **secondo i requisiti stabiliti nel piano di trasporto pubblico.*****

***(b) la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri **evitando sia la sovracompensazione che la sottocompensazione.*****

*Motivazione*

*Per erogare servizi pubblici di buona qualità e salvaguardare il rispetto dei contratti concordati tra le autorità competenti e i prestatori di servizi è necessario assicurare che si evitino esplicitamente la sovracompensazione e la sottocompensazione.*

**Emendamento 227**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b bis) prevenire l'esclusione sociale di gruppi di cittadini dovuta al loro accesso limitato al trasporto pubblico e quindi alla mobilità.***

**Emendamento 228**  
**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

4. Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico ***assicurano***:

4. Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico ***mirano ad assicurare*** il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico ***in modo efficiente*** in termini di costi ***e*** la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della

prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nel piano di trasporto pubblico.

**(a)** il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico **con la massima efficienza** in termini di costi;

**(b)** la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nel piano di trasporto pubblico.

Or. de

#### *Motivazione*

*Die neue Formulierung des Paragraphen 4 soll im Vergleich zum Kommissionsvorschlag zu mehr Rechtssicherheit beitragen. Sie verdeutlicht, dass die Behörde dafür Sorge trägt, wie die Planungen auf kostenwirksamste Weise verwirklicht werden und dass dabei unterschiedliche Ausschreibungsverfahren zum Tragen kommen können. Eine Inhaltskontrolle und die Bestimmung eines „zulässigen“ Niveaus der Daseinsvorsorge auf europäischer Ebene sind abzulehnen. Es obliegt den Mitgliedstaaten, den Inhalt gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und damit den Umfang der Daseinsvorsorge festzulegen.*

#### **Emendamento 229** **Gilles Pargneaux**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

**5. Nell'elaborazione delle specifiche degli obblighi di servizio pubblico l'autorità competente espone i relativi progetti e ambito di applicazione, le tappe fondamentali della valutazione della conformità ai requisiti di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 e il risultato della valutazione.**

#### *Emendamento*

**soppresso**

*L'autorità competente consulta adeguatamente su dette specifiche i pertinenti portatori d'interesse quali, perlomeno, gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative e tiene conto delle posizioni da essi espresse.*

Or. fr

#### *Motivazione*

*Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

#### **Emendamento 230** **Jacqueline Foster, Phil Bennion**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*5. Nell'elaborazione delle specifiche degli obblighi di servizio pubblico l'autorità competente espone i relativi progetti e ambito di applicazione, le tappe fondamentali della valutazione della conformità ai requisiti di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 e il risultato della valutazione.*

*soppresso*

*L'autorità competente consulta adeguatamente su dette specifiche i pertinenti portatori d'interesse quali, perlomeno, gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative e tiene conto delle posizioni da essi*

*espresse.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

#### **Emendamento 231**

**Bogusław Liberadzki**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 5 – comma 2

#### *Testo della Commissione*

L'autorità competente consulta *adeguatamente* su dette specifiche i pertinenti portatori d'interesse quali, perlomeno, gli operatori di trasporto, *laddove appropriato* i gestori dell'infrastruttura, *e* le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative e tiene conto delle posizioni da essi espresse.

#### *Emendamento*

L'autorità competente consulta su dette specifiche i pertinenti portatori d'interesse quali, perlomeno, gli operatori di trasporto, i gestori dell'infrastruttura, *nonché* le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative e tiene conto delle posizioni da essi espresse.

Or. en

#### **Emendamento 232**

**Marita Ulvskog**

#### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 5 – comma 2

*Testo della Commissione*

L'autorità competente consulta adeguatamente su dette specifiche i pertinenti portatori d'interesse quali, perlomeno, gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti *rappresentative* e tiene conto delle posizioni da essi espresse.

*Emendamento*

L'autorità competente consulta adeguatamente su dette specifiche i pertinenti portatori d'interesse quali, perlomeno, gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti e tiene conto delle posizioni da essi espresse.

Or. sv

**Emendamento 233**  
**Ramon Tremosa i Balcells**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 2**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis – paragrafo 5 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***5 bis. Entro [18 mesi a partire dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti delegati in conformità dell'articolo [...] al fine di specificare i requisiti dei piani di trasporto pubblico e le specifiche degli obblighi di servizio pubblico.***

Or. en

*Motivazione*

*Potrebbe essere difficile includere, nel regolamento, tutti i requisiti dettagliati per la stesura dei piani di trasporto e le specifiche degli obblighi di servizio pubblico. Tuttavia queste disposizioni dettagliate sono importanti per garantire l'esistenza di condizioni di parità. Si suggerisce pertanto di conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati.*

**Emendamento 234**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6. Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia:**

**soppresso**

**(a) l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE assicura la conformità della valutazione e della procedura previste dal presente articolo, anche di propria iniziativa;**

**(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";**

Or. fr

*Motivazione*

*Lo spostamento dell'articolo 2 bis, paragrafo 6, lettera b), è inteso a migliorare la chiarezza del testo pur mantenendone l'economia. Per quanto concerne i piani di trasporto pubblico proposti dalla Commissione, la loro procedura, il loro contenuto e la loro portata, è opportuno rivederli in modo approfondito. È indispensabile procedere alla rifusione completa dell'articolo 2 bis, allo scopo di consentire una pianificazione indicativa e non obbligatoria per i contratti di servizio pubblico.*

**Emendamento 235**

**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6. Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia:**

**soppresso**

**(a) l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE assicura la conformità della valutazione e della procedura previste dal presente articolo, anche di propria iniziativa;**

**(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";**

Or. de

*Motivazione*

*In riferimento alla lettera a): il monitoraggio dell'ottemperanza al regolamento sugli obblighi di servizio pubblico deve continuare a ricadere nell'ambito di competenza dell'autorità che aggiudica il servizio di trasporto. In riferimento alla lettera b): la ripartizione dei contratti di servizio in porzioni piccole e piccolissime ostacola la creazione di effetti di rete. La frammentazione finisce per danneggiare le sinergie e i piani esistenti (ad es. il cadenzamento integrato).*

**Emendamento 236**

**Erik Bánki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6. Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia:**

**soppresso**

**(a) l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE assicura la conformità della**

*valutazione e della procedura previste dal presente articolo, anche di propria iniziativa;*

*(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*

Or. hu

#### *Motivazione*

*Non c'è ragione per cui debba esservi, per la gara, un obbligo relativo a un terzo del volume totale di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia. Sarebbe dunque opportuno, ai fini delle economie di scala, concludere contratti di servizio pubblico per un volume di 70-80 milioni di treno-km in alcuni paesi, sulla base della struttura della rete esistente.*

#### **Emendamento 237** **Oldřich Vlasák**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – parte introduttiva

#### *Testo della Commissione*

Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia:

#### *Emendamento*

Nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, ***ad eccezione di altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram:***

Or. en

#### **Emendamento 238** **Jacqueline Foster, Phil Bennion**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(a) l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE assicura la conformità della valutazione e della procedura previste dal presente articolo, anche di propria iniziativa;**

**soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Il principio dell'obbligatorietà dei piani di trasporto pubblico è utile. La formulazione, tuttavia, è indebitamente prescrittiva e potrebbe creare un onere normativo sproporzionato per le autorità. Tale onere sarebbe particolarmente gravoso nel settore dei contratti di trasporto passeggeri su rotaia, già regolamentato dall'attuale legislazione sugli appalti. È chiaro che il processo di predisposizione dei piani di trasporto pubblico deve essere conforme a tutte le nuove normative dell'UE. Non è necessario un processo di controllo normativo esterno separato.*

**Emendamento 239**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera a

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(a) l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE assicura la conformità della valutazione e della procedura previste dal presente articolo, **anche** di propria iniziativa;

(a) l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE assicura la conformità della valutazione e della procedura previste dal presente articolo **su richiesta di qualunque portatore di interesse pertinente, conformemente all'articolo 2 bis, paragrafo 1, ultimo comma, o** di propria iniziativa;

Or. en

**Emendamento 240**  
**Ramon Tremosa i Balcells**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera a

*Testo della Commissione*

(a) l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE assicura la conformità della valutazione e della procedura previste dal presente articolo, anche di propria iniziativa;

*Emendamento*

(a) l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE assicura la conformità della valutazione e della procedura previste dal presente articolo **su richiesta di qualunque portatore di interesse pertinente, conformemente all'articolo 2 bis, paragrafo 1, ultimo comma, o** anche di propria iniziativa;

Or. en

*Motivazione*

*L'organismo di regolamentazione ha il potere di valutare la conformità della definizione degli obblighi di servizio pubblico su richiesta dei pertinenti portatori di interesse come gli operatori del trasporto pubblico, i gestori dell'infrastruttura nonché le organizzazioni che rappresentano i passeggeri e i dipendenti del settore e di propria iniziativa.*

**Emendamento 241**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada, Ryszard Antoni Legutko**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

***(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio***

*Emendamento*

***soppresso***

*pubblico.";*

Or. en

**Emendamento 242**  
**Peter van Dalen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*

*soppresso*

Or. nl

*Motivazione*

*Questa proposta della Commissione europea causa un peggioramento della qualità del servizio, mentre tale servizio, che rientra nel piano di trasporto pubblico, è assolutamente di interesse pubblico.*

**Emendamento 243**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un*

*soppresso*

*terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*

Or. en

*Motivazione*

*Dal momento che l'introduzione della concorrenza nel trasporto di passeggeri può ricorrere a un'ampia gamma di metodi e approcci rispetto a quelli previsti dalla Commissione, inclusi i contratti di servizi di gestione aggiudicati mediante gara e i mandati individuali che riguardano specificamente l'alta direzione di un'impresa ferroviaria, non c'è necessità di frammentare arbitrariamente il settore o di fissare un massimale di volume di traffico dei suoi operatori (con tutte le conseguenze negative in termini di integrazione della rete e costi di conversione) per sfruttare i vantaggi della concorrenza.*

**Emendamento 244**  
**Liisa Jaakonsaari**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 245**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*** **soppresso**

Or. fr

*Motivazione*

*In virtù del principio di sussidiarietà, l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia prevista dalla proposta di direttiva 2012/34/UE non deve portare a un frazionamento obbligatorio che sarebbe contrario alla gestione efficace della rete ferroviaria imponendo un volume massimo annuo uniforme, senza tener conto delle dimensioni degli Stati membri.*

**Emendamento 246**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 2**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*** **soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*La determinazione di un volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico così basso non riflette l'attuale volume dei contratti per il trasporto ferroviario di passeggeri aggiudicati in alcuni Stati membri secondo le relative dimensioni geografiche e la coerenza nelle loro necessità di trasporto.*

**Emendamento 247**  
**Sirpa Pietikäinen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Non è possibile ottenere il giusto equilibrio e trovare un dato numerico che rifletta il fabbisogno di tutti gli Stati membri. Un dato inappropriato avrà gli stessi effetti negativi di un'eccessiva regolamentazione e deve essere evitato.*

**Emendamento 248**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 249**

**Sari Essayah, Hannu Takkula**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";*

*soppresso*

Or. en

*Motivazione*

*Tali dati numerici devono prendere in considerazione le specificità di ciascuno Stato membro.*

**Emendamento 250**

**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e **un terzo** del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

*Emendamento*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e **il 50%** del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

Or. fr

*Motivazione*

*È opportuno tener conto delle particolarità dei piccoli paesi senza tuttavia eliminare qualsiasi possibilità di apertura alla concorrenza.*

**Emendamento 251**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra **10** milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

*Emendamento*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra **25** milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

Or. en

*(Le esperienze negli Stati membri dimostrano che, generalmente, non esistono concorrenti dell'operatore storico per contratti di servizi pubblici di volume maggiore a 25 milioni di treno-km all'anno.)*

## **Emendamento 252**

**Petri Sarvamaa**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

(b) il volume **annuo massimo** del contratto di servizio pubblico **in treno-km è il valore più alto tra 10** milioni di treno-km **e un terzo del** volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia **coperto dal contratto di servizio pubblico.**";

#### *Emendamento*

(b) il volume del contratto di servizio pubblico **negli Stati membri con oltre 40** milioni di treno-km **all'anno può riferirsi al** volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia.";

Or. fi

#### *Motivazione*

*La determinazione del volume dei contratti di servizio pubblico non deve tradursi in una ripartizione inefficiente nei piccoli Stati membri o negli Stati membri scarsamente popolati dove le distanze sono ampie. Occorre prendere in considerazione le differenze strutturali tra gli Stati membri nella determinazione del volume del contratto.*

## **Emendamento 253**

**Antonio Cancian**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra **10** milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

#### *Emendamento*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra **35** milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

Or. it

**Emendamento 254**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

*Emendamento*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.

***Per gli Stati membri con una rete non superiore a 100 milioni di treno-km e non inferiore a 10 milioni treno-km, ci saranno perlomeno due contratti di servizio pubblico, di cui uno non inferiore a un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico."***

Or. en

**Emendamento 255**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra **10** milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto

*Emendamento*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra **35** milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto

pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

Or. it

**Emendamento 256**  
**Phil Bennion, Philippe De Backer**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico.";

*Emendamento*

(b) il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico in treno-km è il valore più alto tra 10 milioni di treno-km e

***– metà del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico per gli Stati membri con un volume totale non superiore a 100 milioni di treno-km/anno;***

***– un terzo del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico per gli Stati membri con un volume totale superiore a 100 milioni di treno-km/anno e fino a 200 milioni di treno-km/anno;***

***– un quarto del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri per ferrovia coperto dal contratto di servizio pubblico per gli Stati membri con un volume totale superiore a 200 milioni di treno-km/anno."***

Or. en

*Motivazione*

*Il volume annuo massimo del contratto di servizio pubblico consentito deve essere variabile a seconda del volume totale di trasporto pubblico nazionale di passeggeri coperto dal contratto di servizio pubblico.*

**Emendamento 257**  
**Ramon Tremosa i Balcells**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 2**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 2 bis (nuovo) – paragrafo 6 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b bis) alla fine di ogni anno, l'autorità competente pubblica un elenco di tutti i contratti di servizio pubblico che intende aggiudicare come minimo entro i successivi dieci anni. Le informazioni da pubblicare devono includere perlomeno la data prevista di aggiudicazione, l'avvio della relativa procedura di gara, una breve descrizione del contratto e la durata prevista dello stesso."***

Or. en

*Motivazione*

*Una disposizione aggiuntiva potrebbe richiedere alle autorità competenti una pianificazione a lungo termine dei contratti di servizio pubblico. I servizi non presenti in tale pianificazione, in linea di principio, saranno gestiti a condizioni commerciali. Per rafforzare la trasparenza, è necessario pubblicare tale pianificazione.*

**Emendamento 258**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b – ultima frase

*Testo della Commissione*

"Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, 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;"

*Emendamento*

"Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, tali parametri sono determinati in modo tale che **né** la **sovracompensazione né la sottocompensazione** corrisposta **sia superiore o inferiore all'**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;"

Or. en

**Emendamento 259**  
**Karim Zéribi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b – ultima frase

*Testo della Commissione*

"Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, 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;"

*Emendamento*

"Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare **né essere inferiore all'**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;"

Or. fr

**Emendamento 260**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera b bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
**Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) al paragrafo 1, lettera b), la terza frase è modificata come segue:*

*"in modo da evitare qualsiasi sovracompensazione o sottocompensazione.";*

Or. fr

**Emendamento 261**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
**Articolo 4 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b ter) al paragrafo 5, la prima frase è sostituita dalla seguente:*

*"Fatta salva la legislazione nazionale e dell'UE, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti impongono 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.";*

Or. en

**Emendamento 262**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 4 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b ter) il testo del paragrafo 5 è sostituito dal seguente:***

***"Fatta salva la legislazione nazionale e dell'UE, compresi i contratti collettivi rappresentativi tra le parti sociali, le autorità competenti impongono 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. 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.";***

Or. en

**Emendamento 263**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 4 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b ter) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:***

***"Fatta salva la legislazione nazionale e dell'UE, compresi i contratti collettivi tra***

*le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto, perlomeno per l'intera durata della prestazione di servizi e nel rispetto dei diritti sindacali, 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 ulteriori 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.";*

Or. de

#### *Motivazione*

*La modifica del regolamento per l'assunzione di personale dell'offerente escluso non è menzionata nella proposta della Commissione ma, da disposizione facoltativa, deve diventare una disposizione obbligatoria. Inoltre, il mero rinvio alla direttiva 2001/23/CE è insufficiente, in quanto il periodo di durata di un anno non rispecchia i rapporti nell'ambito del trasporto di servizio pubblico.*

#### **Emendamento 264**

**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b ter) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:***

***"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, perlomeno per l'intera durata della prestazione di servizi e nel rispetto dei diritti sindacali, 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 ulteriori 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. ";*

Or. de

#### *Motivazione*

*Occorre garantire l'assunzione di personale dell'offerente escluso, pertanto il rinvio alla direttiva 2001/23/CE concernente i trasferimenti di stabilimento non è sufficiente a tenere conto adeguatamente della situazione nell'ambito del trasporto di servizio pubblico.*

#### **Emendamento 265**

**Marita Ulvskog**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b ter) l'articolo 4, paragrafo 5 è così modificato:*

*"Fatta salva la legislazione nazionale e dell'UE, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti impongono 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. "*

Or. sv

**Emendamento 266**  
**Georges Bach**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 4 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b ter) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:*

*"Fatta salva la legislazione nazionale e dell'UE, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti impongono 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. "*

*Motivazione*

*Occorre escludere pratiche di dumping a danno del personale. Un trasferimento obbligatorio del personale in caso di cambio di un operatore è necessario per evitare un declassamento delle condizioni di lavoro.*

**Emendamento 267**

**Inés Ayala Sender**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera b ter (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b ter) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:***

***"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."***

*Motivazione*

*È opportuno modificare il testo dell'attuale regolamento affinché gli Stati membri che non*

*abbiano una legislazione più protettiva per i lavoratori o convenzioni sociali in tal senso rispettino la direttiva relativa al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese.*

## **Emendamento 268**

**Saïd El Khadraoui**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

**"Qualora** l'autorità competente **imponga** all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi **a taluni** parametri qualitativi e sociali, **ovvero qualora stabilisca** criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri sono indicati nei **documenti di gara e** nei contratti di servizio pubblico.";

#### *Emendamento*

"L'autorità competente **impone** all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi **ai** parametri qualitativi e sociali **e stabilisce** criteri sociali e qualitativi, **incluso l'obbligo degli operatori di servizio pubblico di conformarsi agli accordi collettivi rappresentativi applicabili e alle disposizioni in materia di lavoro dignitoso e condizioni di lavoro, anche nel contesto di un trasferimento di personale a norma del paragrafo 5.** Tali parametri e criteri sono indicati nei contratti di servizio pubblico **e, se del caso, nei documenti di gara.**";

Or. en

## **Emendamento 269**

**Bernadette Vergnaud**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

**"Qualora** l'autorità competente **imponga** all'operatore di servizio pubblico, in

#### *Emendamento*

"L'autorità competente **definisce**, in conformità del diritto nazionale, **i**

conformità del diritto nazionale, **di conformarsi a taluni** parametri qualitativi e sociali, **ovvero qualora stabilisca** criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri **sono indicati** nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.";

parametri qualitativi e sociali, **stabilisce a tal fine** criteri sociali e qualitativi **in vista dell'adozione di un contratto collettivo a livello nazionale entro il 3 dicembre 2019 e integra** tali parametri e criteri nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico, **indipendentemente dalla modalità di aggiudicazione.**";

Or. fr

### Motivazione

*La condizione essenziale per l'apertura alla concorrenza è l'armonizzazione sociale del settore ferroviario. Sarebbe opportuno negoziare in ogni Stato un contratto collettivo che tenga conto delle specificità di questi mestieri. L'Europa può svolgere un ruolo di inquadramento delle condizioni di lavoro nel settore ferroviario al fine di evitare che si verifichino situazioni di dumping sociale.*

### Emendamento 270 Jörg Leichtfried

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 4 – paragrafo 6

#### Testo della Commissione

"**Qualora** l'autorità competente **imponga all'operatore di servizio pubblico**, in conformità del diritto nazionale, **di conformarsi a taluni** parametri qualitativi e sociali, **ovvero qualora stabilisca** criteri sociali e qualitativi, **tali parametri e criteri sono indicati** nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.";

#### Emendamento

"L'autorità competente **impone**, in conformità del diritto nazionale, parametri qualitativi e sociali, **stabilisce i rispettivi** criteri sociali e qualitativi, **come ad esempio l'obbligo di riassunzione del personale dell'operatore precedente a condizioni che non rappresentino un peggioramento, e li indica** nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico **a prescindere dalla modalità di aggiudicazione. Nell'ambito dei criteri di aggiudicazione, i criteri sociali e qualitativi devono avere una ponderazione pari, rispettivamente, ad almeno il 20%.**";

*Motivazione*

*L'attuazione di standard sociali va accolta favorevolmente ma, da disposizione facoltativa, deve diventare una disposizione obbligatoria. In tempi di difficoltà economiche, la competitività non deve avere ripercussioni a discapito dei lavoratori. Ai criteri sociali e qualitativi deve essere assegnata una ponderazione minima, giacché c'è da temere che, in caso contrario, tali criteri vengano elusi nella prassi con ponderazioni minime.*

**Emendamento 271**

**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

"Qualora l'autorità competente imponga all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi a taluni parametri qualitativi e sociali, ovvero qualora stabilisca criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri sono indicati nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.";

*Emendamento*

"Qualora l'autorità competente imponga all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi a taluni parametri qualitativi e sociali, ovvero qualora stabilisca criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri sono indicati **o citati** nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.";

Or. en

*Motivazione*

*Non è necessario copiare e incollare e stampare ogni volta documenti pubblici come leggi, decreti e contratti collettivi di lavoro se questi possono essere agevolmente consultati da tutti conoscendo semplicemente il riferimento esatto degli stessi.*

**Emendamento 272**

**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**

*Testo della Commissione*

"**Qualora** l'autorità competente **imponga all'operatore di servizio pubblico**, in conformità del diritto nazionale, **di conformarsi a taluni** parametri qualitativi e sociali, **ovvero qualora stabilisca** criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri **sono indicati** nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.";

*Emendamento*

"L'autorità competente **stabilisce**, in conformità del diritto nazionale, **i** parametri qualitativi e sociali, **definisce i** criteri sociali e qualitativi **e indica** tali parametri e criteri nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico **a prescindere dalla modalità di aggiudicazione. L'autorità competente si accerta che, almeno all'apertura del mercato ferroviario nazionale, si stabiliscano tali criteri sociali e norme obbligatorie in materia di trasferimento di personale in caso di cambiamento dell'operatore, a meno che non esista già una legge, un regolamento o un accordo collettivo di settore valido nel settore in cui il servizio è erogato e applicabile al personale interessato.**";

Or. en

*Motivazione*

*I parametri qualitativi e sociali sono un requisito obbligatorio applicabile sia in caso di aggiudicazione diretta sia in caso di procedura di gara. Gli Stati membri, inoltre, assicurano il rispetto di tali requisiti se già previsti da una legge esistente, da un regolamento o da accordi di settore vincolanti da parte di tutti gli operatori interessati che aggiudicano un contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario.*

**Emendamento 273**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera c**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 4 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

"**Qualora** l'autorità competente **imponga**

*Emendamento*

"L'autorità competente **deve imporre**

all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi a taluni parametri qualitativi e sociali, **ovvero qualora stabilisca criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri sono indicati nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.**";

all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi a taluni parametri qualitativi, sociali e **ambientali. Al di là del diritto nazionale, questi ultimi devono figurare nei contratti di servizio pubblico, indipendentemente dalle loro modalità di aggiudicazione.**";

Or. fr

### *Motivazione*

*Indipendentemente dalla procedura di aggiudicazione di un contratto, l'autorità competente dovrà integrare criteri sociali e ambientali che garantiscano una concorrenza leale che non generi un dumping sociale.*

### **Emendamento 274 Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento  
Articolo 1 – punto 3 – lettera d  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 4 – paragrafo 8 (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

"8. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara. Affinché dette parti 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 all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria **collaborano con le** autorità competenti **mettendo a disposizione** tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è

#### *Emendamento*

"8. **Nel rispetto del segreto commerciale,** le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara. Affinché dette parti 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 all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. **Possono prevedere che determinate informazioni, segnatamente quelle relative alla domanda di passeggeri e ai ricavi inerenti al trasporto pubblico, siano comunicate a titolo indicativo e**

soggetta alla **verifica giuridica** di cui all'articolo 5, paragrafo 7.";

**siano necessariamente valutate dai portatori d'interesse, in fase di preparazione delle offerte, sotto la propria responsabilità.**

**Gli operatori di servizio pubblico titolari dei contratti di servizio pubblico trasmettono annualmente alle autorità competenti interessate le informazioni relative all'esecuzione del contratto di servizio pubblico. Tali informazioni riguardano in particolare la domanda di passeggeri, le tariffe, i costi e ricavi inerenti al trasporto pubblico di passeggeri oggetto della gara e le specifiche dei veicoli o del materiale rotabile utilizzati.**

I gestori dell'infrastruttura ferroviaria **forniscono alle** autorità competenti, **entro tre mesi dalla loro richiesta**, tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. **Tali specifiche per la rete interessata includono, come minimo, le seguenti informazioni e le relative previsioni di evoluzione che figurano, in particolare, nel contratto concluso tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 30, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione):**

**– informazioni pertinenti del registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;**

**– capacità della rete e indisponibilità di capacità dell'infrastruttura a causa di lavori di manutenzione e di rinnovamento;**

**– strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.**

L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla

*procedura di riesame* di cui all'articolo 5, paragrafo 7.";

Or. fr

#### *Motivazione*

*Les propositions ont pour but de préciser les obligations de chacun des acteurs intervenant dans la procédure de mise en concurrence. En matière de contrats de concession et dans la mesure où le risque d'exploitation relève du concessionnaire, il appartient à ce dernier de conduire ses propres études en matière de demande de transport et de prévision de recettes. Dans ces conditions, les autorités compétentes ne peuvent pas être contraintes à fournir certaines informations, tels que le nombre de voyageurs ou les recettes liés au service public de transport de voyageurs. Si elles acceptent de le faire, les informations doivent être vérifiées par les candidats, lors de la préparation de leurs offres, sous leur propre responsabilité. Les autorités compétentes ne peuvent pas être tenues de communiquer les données dont elles disposent et qui sont soumises au secret commercial.*

#### **Emendamento 275** **Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 4 – paragrafo 8 (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

"8. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara. Affinché dette parti 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 all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria collaborano con le autorità competenti mettendo a disposizione tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. L'inosservanza delle

#### *Emendamento*

"8. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara. Affinché dette parti siano in grado di elaborare piani d'attività con cognizione di causa, **le valutazioni effettuate dall'autorità** indicano la domanda di passeggeri, le tariffe e **i ricavi nonché le informazioni sui costi previsti riconducibili al trasferimento di personale** inerenti al trasporto pubblico di passeggeri oggetto della gara e i dettagli delle specifiche d'infrastruttura pertinenti all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria collaborano

disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7.";

con le autorità competenti mettendo a disposizione tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7.";

Or. de

### *Motivazione*

*La comunicazione di informazioni precise, innanzitutto giuridicamente vincolanti, genera ulteriori incertezze a carico delle autorità competenti. Ciò è inoltre associato a costi di gestione più elevati e risulta impraticabile secondo una stima tecnica. Le valutazioni ne indicano il carattere non vincolante e sono praticabili. Inoltre è garantita la tutela del segreto commerciale.*

### **Emendamento 276**

**Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 3 – lettera d**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 4 – paragrafo 8 (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

"8. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara. Affinché dette parti 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 all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria collaborano con le autorità competenti mettendo a disposizione tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è

#### *Emendamento*

"8. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara. ***I gestori dell'infrastruttura, i gestori del trasporto ferroviario che eseguono o hanno eseguito il contratto di servizio pubblico devono coadiuvare le autorità competenti nel fornire tutte le informazioni pertinenti. Essi sono responsabili della correttezza dei dati trasmessi all'autorità competente nel rispetto della riservatezza aziendale.*** Affinché dette parti 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

soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7.";

oggetto della gara e i dettagli delle specifiche d'infrastruttura pertinenti all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria collaborano con le autorità competenti mettendo a disposizione tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7. ***L'attuale gestore di un tragitto ovvero di una rete che siano oggetto di gara in conformità della procedura di gara trasmette all'autorità competente, a titolo gratuito, integralmente e con dovizia di particolari, le informazioni necessarie per la predisposizione di un'offerta, in particolare in merito alla domanda di trasporto e ai ricavi conseguiti con il trasporto di passeggeri. Il precedente gestore del trasporto ferroviario e il gestore dell'infrastruttura rimborsano agli altri gestori qualsiasi perdita loro cagionata dalla presentazione di offerte basate su informazioni errate o lacunose.***";

Or. de

#### *Motivazione*

*Le informazioni del gestore dell'infrastruttura non sono sufficienti, perché non includono i dati commerciali dell'operatore dei servizi di trasporto ferroviario. I precedenti e gli attuali operatori, e in particolare i gestori consolidati, devono fornire le rispettive informazioni al fine di garantire un accesso non discriminatorio alle informazioni. Questo approccio improntato alla coerenza è imprescindibile, poiché in caso contrario le autorità competenti devono assumersi obblighi che non riescono a soddisfare.*

#### **Emendamento 277**

**Saïd El Khadraoui**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera –a (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

4. L'articolo 5 è così modificato:

*Emendamento*

4. L'articolo 5 è così modificato:

***(-a) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:***

***"1 bis. Qualunque autorità competente, sia che si tratti di un'autorità singola o di un gruppo di autorità, anche di più Stati membri, può aggiudicare contratti di servizio pubblico conformemente alle norme stabilite dal presente regolamento."***

Or. en

**Emendamento 278**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 - punto 4 – lettera -a bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera d

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a bis) al paragrafo 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente:***

***"(d) in assenza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano all'autorità nazionale, purché l'operatore interno non partecipi a procedure di gara che riguardano l'erogazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzati al di fuori dell'area per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico;"***

Or. en

**Emendamento 279**  
**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a ter (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 3

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a ter) la prima frase del paragrafo 3 è  
sostituita dalla seguente:***

***"Qualunque autorità competente che  
ricorre a una parte terza diversa da un  
operatore interno aggiudica i contratti di  
servizi pubblico o i corrispondenti  
contratti di servizi di gestione sulla base di  
una procedura di gara, ad eccezione dei  
casi specificati ai paragrafi 4, 5 e 6."***

Or. en

*Motivazione*

*L'obiettivo di questo emendamento è specificare che l'introduzione della concorrenza nel trasporto di passeggeri può basarsi anche su una procedura di gara per l'aggiudicazione di un contratto di servizi di gestione, che includa specificamente le attività e le prestazioni del gruppo di gestione di un'impresa ferroviaria, senza che sia quindi necessario frammentare l'impresa e sostituirla con uno o più nuovi operatori.*

**Emendamento 280**  
**Roberts Zile**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafi 3 bis (nuovo) – 3 ter (nuovo) – 3 quater (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

4. L'articolo 5 è così modificato:

4. L'articolo 5 è così modificato:

***(-a quater) è inserito il seguente  
paragrafo:***

***"3 bis. Fino al 2 dicembre 2019, l'autorità***

*competente può escludere dalle procedure di gara le imprese ferroviarie stabilite in Stati membri che non dispongono di norme di applicazione generale secondo cui i contratti ferroviari devono essere aggiudicati a seguito di una procedura di gara.*

*3 ter. L'autorità competente può escludere dalle procedure di gara gli operatori e le imprese ferroviarie il cui controllo spetta direttamente o indirettamente a persona o persone di uno o più paesi terzi se tali paesi non hanno disposizioni che prevedono procedure di gara per le imprese degli Stati membri dell'Unione o non forniscono un accesso efficace ai loro mercati.*

*Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o qualunque altro mezzo con cui, sia separatamente che in combinazione e avendo riguardo a considerazioni di fatto o di legge coinvolte, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su di un'impresa, in particolare tramite:*

*a) diritti di proprietà o di godimento sulla totalità o su parti del patrimonio di un'impresa;*

*b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni, sulle deliberazioni e decisioni degli organi di un'impresa.*

*3 quater. L'autorità competente può anche escludere dalle procedure di gara le imprese ferroviarie stabilite in paesi terzi che non dispongono di norme di applicazione generale secondo cui i contratti ferroviari devono essere aggiudicati a seguito di una procedura di gara."*

Or. en

## Motivazione

*Gli Stati membri, come pure i paesi terzi su base reciproca, aprono i loro mercati. Le imprese ferroviarie controllate da paesi terzi o stabilite in paesi terzi non devono avere la possibilità di partecipare a una procedura di gara se tali paesi terzi non hanno una normativa che prevede procedure di gara per le imprese stabilite negli Stati membri. La definizione del termine "controllo" è tratta dal regolamento (CE) n. 139/2004 relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese.*

### **Emendamento 281**

**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a quater) è inserito il paragrafo seguente:***

***"3 bis. Gli Stati Membri possono escludere dalle procedure di gara operatori o imprese il cui controllo deriva direttamente o indirettamente a persona o persone di uno Stato terzo o di Stati terzi se tali paesi non hanno misure che permettono affidamenti tramite gara ad imprese dell'Unione.***

***Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o qualunque altro mezzo con cui, sia separatamente che in combinazione e avendo riguardo a considerazioni di fatto o di legge coinvolte, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su di un'impresa, in particolare tramite:***

***a) proprietà o diritto di utilizzo di tutti o parte dei beni di un'impresa***

***b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza decisiva sulla composizione, il voto o le deliberazioni degli organi sociali di un'impresa."***

**Emendamento 282**  
**Antonio Cancian**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
**Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a quater) è inserito il paragrafo seguente:***

***"3 bis. Gli Stati Membri possono escludere dalle procedure di gara operatori o imprese il cui controllo deriva direttamente o indirettamente a persona o persone di uno Stato terzo o di Stati terzi se tali paesi non hanno misure che permettono affidamenti tramite gara ad imprese dell'Unione.***

***Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o qualunque altro mezzo con cui, sia separatamente che in combinazione e avendo riguardo a considerazioni di fatto o di legge coinvolte, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su di un'impresa, in particolare tramite:***

***a) proprietà o diritto di utilizzo di tutti o parte dei beni di un'impresa***

***b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza decisiva sulla composizione, il voto o le deliberazioni degli organi sociali di un'impresa."***

*Motivazione*

*Al fine di non sfavorire gli operatori dell'UE rispetto ai propri concorrenti provenienti da*

*paesi terzi, è necessario che ai singoli Stati membri non sia richiesto di aprire il proprio mercato agli operatori direttamente o indirettamente controllati da persone di paesi terzi che non permettono l'accesso al mercato a operatori dell'UE.*

## **Emendamento 283**

**Antonio Cancian**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a quater) è inserito il paragrafo seguente:***

***"3 bis. Gli Stati Membri possono escludere dalle procedure di gara, organizzate dalle autorità competenti sul loro territorio ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo, le imprese e le loro controllate dirette o indirette registrate in uno Stato Membro dove le autorità competenti non sono libere di affidare tramite gara contratti del servizio pubblico ai sensi del paragrafo 6 del presente articolo.***

***Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o qualunque altro mezzo con cui, sia separatamente che in combinazione e avendo riguardo a considerazioni di fatto o di legge coinvolte, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su di un'impresa, in particolare tramite:***

***a) proprietà o diritto di utilizzo di tutti o parte dei beni di un'impresa***

***b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza decisiva sulla composizione, il voto o le deliberazioni degli organi sociali di un'impresa."***

Or. it

*Motivazione*

*Il principio di reciprocità deve essere applicato anche tra i paesi dell'UE nel periodo transitorio che precede l'obbligo di gara in tutta l'Unione. Questa misura favorirà un'accelerazione nell'adozione di misure uniformi all'interno dell'Unione ed eviterà una distorsione della concorrenza tra imprese ed operatori dell'UE.*

**Emendamento 284**

**Ramon Tremosa i Balcells**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*è aggiunto il seguente paragrafo 3 bis:*

*"3 bis. L'autorità competente può escludere gli operatori di paesi terzi dalla procedura di gara se tali paesi non prevedono efficaci possibilità di accesso al mercato per le imprese stabilite negli Stati membri dell'Unione."*

Or. en

*Motivazione*

*Le imprese dei paesi terzi non devono avere l'opportunità di partecipare alle procedure di gara negli Stati membri dell'UE sino a che il paese terzo in cui tali imprese hanno il loro principale centro di attività non accoglierà efficacemente gli operatori dell'UE nei suoi mercati.*

**Emendamento 285**

**Sari Essayah, Hannu Takkula**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*è aggiunto il seguente paragrafo 3:*

*"3 bis. Gli Stati membri possono escludere dalle procedure di gara gli operatori o le imprese ferroviarie il cui controllo spetta direttamente o indirettamente a una o più persone di uno o più paesi terzi se tali paesi non hanno disposizioni che prevedono procedure di gara per le imprese degli Stati membri dell'Unione o non forniscono un accesso efficace ai loro mercati. Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o qualunque altro mezzo con cui, sia separatamente che in combinazione e avendo riguardo a considerazioni di fatto o di legge coinvolte, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su di un'impresa, in particolare tramite:*

*a) diritti di proprietà o di godimento sulla totalità o su parti del patrimonio di un'impresa;*

*b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni, sulle deliberazioni e decisioni degli organi di un'impresa."*

Or. en

*Motivazione*

*Occorre la piena reciprocità.*

**Emendamento 286**

**Liisa Jaakonsaari**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

**è aggiunto il seguente paragrafo 3 bis:**

**"Gli Stati membri possono escludere dalle procedure di gara gli operatori o le imprese ferroviarie il cui controllo spetta direttamente o indirettamente a una o più persone di uno o più paesi terzi se tali paesi non hanno disposizioni che prevedono procedure di gara per le imprese degli Stati membri dell'Unione o non forniscono un accesso efficace ai loro mercati."**

**Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o qualunque altro mezzo con cui, sia separatamente che in combinazione e avendo riguardo a considerazioni di fatto o di legge coinvolte, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su di un'impresa, in particolare tramite:**

- a) diritti di proprietà o di godimento sulla totalità o su parti del patrimonio di un'impresa;**
- b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni, sulle deliberazioni e decisioni degli organi di un'impresa.**

Or. en

#### Motivazione

*Mentre l'articolo 10 o la direttiva 2012/34/UE aprono il mercato dei passeggeri nell'Unione, occorre affrontare anche la questione dell'accesso al mercato per le imprese dei paesi terzi. Su questo tema, la Comunità delle ferrovie europee e delle società di infrastrutture (CER) ritiene che sia necessario e giusto assicurare l'esistenza di condizioni equilibrate sulla base della reciprocità aperta. In assenza di tali condizioni, a nessun singolo Stato membro deve essere richiesto di aprire i propri mercati alle imprese direttamente o indirettamente controllate da persone di paesi terzi. La definizione di "controllo" utilizzata nella proposta di emendamento della CER è tratta dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio.*

**Emendamento 287**  
**Sirpa Pietikäinen**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a quater) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:***

***"3 bis. Gli Stati membri possono escludere dalle procedure di gara gli operatori o le imprese ferroviarie il cui controllo spetta direttamente o indirettamente a una o più persone di uno o più paesi terzi se tali paesi non hanno disposizioni che prevedono procedure di gara per le imprese degli Stati membri dell'Unione o non forniscono un accesso efficace ai loro mercati.***

***Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o qualunque altro mezzo con cui, sia separatamente che in combinazione e avendo riguardo a considerazioni di fatto o di legge coinvolte, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su di un'impresa, in particolare tramite:***

***a) diritti di proprietà o di godimento sulla totalità o su parti del patrimonio di un'impresa;***

***b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni, sulle deliberazioni e decisioni degli organi di un'impresa."***

Or. en

**Emendamento 288**  
**Joachim Zeller, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a quater) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:***

***"L'autorità competente può escludere dalla partecipazione alle procedure di aggiudicazione gli operatori di paesi terzi nel caso in cui tali paesi non aprano le rispettive procedure di gara alle imprese degli Stati membri."***

Or. de

*Motivazione*

*I paesi terzi non devono poter partecipare a procedure di gara indette dagli Stati membri dell'UE fintantoché essi non aprano il loro mercato a questi ultimi.*

**Emendamento 289**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a quater) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:***

***"Gli Stati membri possono escludere le imprese ferroviarie autorizzate in uno Stato membro alle cui autorità competenti non è consentito indire gare d'appalto per i contratti di servizi pubblici ai sensi del paragrafo 6 del presente articolo dalle***

*procedure di gara organizzate dalle autorità competenti nel loro territorio a norma del paragrafo 3 del presente articolo. Ciò include anche le imprese affiliate direttamente o indirettamente controllate di tali imprese ferroviarie e qualunque impresa ferroviaria che ha come azionista un'impresa ferroviaria autorizzata in uno Stato membro le cui autorità competenti non consentono di indire procedure di gara per i contratti di servizi pubblici."*

Or. en

**Emendamento 290**  
**Ramon Tremosa i Balcells**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*è aggiunto il paragrafo seguente:*

*"3 bis. Fino al 2 dicembre 2019, un'autorità competente può escludere dalle procedure di gara le imprese ferroviarie stabilite in Stati membri che non dispongono di norme di applicazione generale secondo cui i contratti ferroviari devono essere aggiudicati a seguito di una procedura di gara.*

*Un'autorità competente può anche escludere dalle procedure di gara le imprese ferroviarie stabilite in paesi terzi che non dispongono di norme di applicazione generale secondo cui i contratti ferroviari devono essere aggiudicati a seguito di una procedura di gara."*

Or. en

## Motivazione

*I paesi terzi non devono avere la possibilità di partecipare alle procedure di gara negli Stati membri dell'UE fintantoché essi non abbiano aperto i rispettivi mercati agli Stati membri dell'UE. Tale regola di reciprocità si applicherebbe anche agli Stati membri ma solo fino alla fine del periodo transitorio. Allo scadere del periodo transitorio, tutti i contratti saranno aggiudicati a seguito di una procedura di gara, il che vuol dire che, a quel punto, la regola di reciprocità non sarà più necessaria.*

### **Emendamento 291** **Saïd El Khadraoui**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 - paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***è aggiunto il seguente paragrafo 3 bis:***

***"3 bis. Gli Stati membri possono escludere dalle procedure di gara che si svolgono sul loro territorio le imprese ferroviarie, nonché le loro imprese affiliate direttamente o indirettamente controllate, autorizzate in uno Stato membro che non concede diritti di simile natura.***

***Gli Stati membri possono escludere dalle procedure di gara che si svolgono sul loro territorio le imprese ferroviarie, nonché le loro imprese affiliate direttamente o indirettamente controllate, autorizzate in un paese terzo che non concede diritti di simile natura."***

Or. en

**Emendamento 292**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quater (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 - paragrafo 3 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(-a quater) è aggiunto il seguente paragrafo 3 bis:***

***"3 bis. L'autorità competente può escludere dalla partecipazione alle procedure di aggiudicazione gli operatori di paesi terzi, nel caso in cui tali paesi non aprano le rispettive procedure di gara alle imprese degli Stati membri. L'autorità competente può altresì escludere dalla partecipazione alle procedure di aggiudicazione un'impresa di un altro Stato membro in cui quest'ultima si trova statutariamente in situazione di monopolio."***

Or. fr

*Motivazione*

*I paesi terzi non devono poter partecipare a procedure di gara indette dagli Stati membri dell'UE fintantoché essi non aprano il loro mercato a questi ultimi. Quanto sopra vale anche nel caso di imprese all'interno dell'Unione che si trovano in una situazione di monopolio nel loro paese di origine.*

**Emendamento 293**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera -a quinquies (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 3 ter (nuovo)

*(-a quinquies) è inserito il paragrafo seguente:*

*"3 ter. Gli Stati Membri possono escludere dalle procedure di gara, organizzate dalle autorità competenti sul loro territorio ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo, le imprese e le loro affiliate dirette o indirette registrate in uno Stato Membro dove le autorità competenti non sono libere di affidare tramite gara contratti del servizio pubblico ai sensi del paragrafo 6 del presente articolo.*

*Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o qualunque altro mezzo con cui, sia separatamente che in combinazione e avendo riguardo a considerazioni di fatto o di legge coinvolte, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza decisiva su di un'impresa, in particolare tramite:*

- a) proprietà o diritto di utilizzo di tutti o parte dei beni di un'impresa;*
- b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza decisiva sulla composizione, il voto o le deliberazioni degli organi sociali di un'impresa."*

Or. it

**Emendamento 294**  
**Georges Bach**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
**Articolo 5 – paragrafo 4**

*(a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:* **soppresso**

**"4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico**

**(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a 5 000 000 EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure**

**(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a 150 000 chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.**

**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.";**

Or. en

*Motivazione*

*Soppressione necessaria poiché si mantiene l'articolo 5, paragrafo 6.*

**Emendamento 295**

**Isabelle Durant**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4

**(a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:** **soppresso**

**"4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico**

**(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a 5 000 000 EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure**

**(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a 150 000 chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.**

**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.";**

Or. en

*Motivazione*

*Le modifiche all'articolo 5, paragrafo 4, suggerite nel presente paragrafo della proposta di regolamento recante modifica del regolamento (CE) n. 1370/2007 hanno senso solo se l'aggiudicazione dei contratti di servizi pubblici mediante gara diventa la norma per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non erogati da un operatore interno.*

**Emendamento 296**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:**                    **soppresso**

**"4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico**

**(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a 5 000 000 EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure**

**(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a 150 000 chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.**

**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.";**

Or. en

*Motivazione*

*Gli Stati membri devono essere in grado di scegliere, in base alle loro particolari necessità, quale strumento sia più appropriato, applicando pertanto il principio di sussidiarietà come richiesto nelle consultazioni preliminari da diversi parlamenti nazionali. Risulta dunque utile mantenere il testo originale del paragrafo 4 nell'articolo 5.*

**Emendamento 297**  
**Dieter-Lebrecht Koch, Thomas Ulmer**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:*                    *soppresso*

*"4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico*

*(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a 5 000 000 EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure*

*(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a 150 000 chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.*

*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.";*

Or. de

## **Emendamento 298**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada, Ryszard Antoni Legutko**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(a) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:***

***soppresso***

***A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico***

***(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a 5 000 000 EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure***

***(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a 150 000 chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.***

Or. en

## **Emendamento 299**

**Phil Bennion, Philippe De Backer**

### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico

A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico ***per un***

*periodo massimo di cinque anni*

Or. en

*Motivazione*

*La durata dei contratti ad aggiudicazione diretta non deve superare i cinque anni.*

**Emendamento 300**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a **5 000 000** EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure

*Emendamento*

(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a **6 000 000** EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure

Or. en

**Emendamento 301**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a **1 000 000** EUR o inferiore a **5 000 000** EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure

*Emendamento*

(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a **3 000 000** EUR o inferiore a **15 000 000** EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure

*Motivazione*

*I valori proposti corrispondono decisamente meglio ai requisiti effettivi. L'aderenza alla prassi deve figurare in primo piano.*

**Emendamento 302**

**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a **5 000 000** EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure

*Emendamento*

(a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a **15 000 000** EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure

**Emendamento 303**

**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 **chilometri** l'anno o inferiore a **150 000 chilometri** l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 **veicoli/km** l'anno o inferiore a **500 000 veicoli/km** l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Motivazione*

*L'unità treno-chilometro o veicolo-chilometro è il parametro con cui si misura generalmente l'erogazione annuale di contratti di servizi pubblici. Per quanto riguarda la soglia dei contratti di servizi pubblici, incluso il trasporto ferroviario pubblico pesante, 500 000 veicoli/km sono più realistici di 150 000 veicoli/km.*

**Emendamento 304**

**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **150 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **1 000 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, **oppure**

*Motivazione*

*La soglia dei minimi chilometrici proposta dai contratti di servizio pubblico ferroviario non è coerente con quella degli altri modi di trasporto. È troppo bassa per un servizio ferroviario.*

**Emendamento 305**

**Karim Zérifi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **150 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **1 000 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

Or. fr

*Motivazione*

*La soglia proposta dalla Commissione non corrisponde all'importo in euro di cui all'articolo 5, paragrafo 4, lettera a). Occorre, pertanto, procedere a un adeguamento che rispecchi il prezzo medio dei biglietti di trasporto, l'incremento dei costi generato da una procedura di gara rispetto alla procedura di aggiudicazione diretta, nonché la realtà per quanto concerne la capacità degli operatori di rispondere a una gara.*

**Emendamento 306**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **150 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **300 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

Or. fr

*Motivazione*

*Una soglia di 300 000 chilometri avrà come obiettivo contratti di dimensioni più adeguate.*

**Emendamento 307**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **150 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **1 000 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

Or. en

**Emendamento 308**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **150 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **500 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

Or. fr

*Motivazione*

*La soglia proposta di 150 000 km l'anno per il trasporto pubblico per ferrovia esclude di fatto qualsiasi linea ferroviaria in cui questa modalità sarebbe pertinente.*

**Emendamento 309**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a **300 000** chilometri l'anno o inferiore a **150 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a **5 000 000** chilometri l'anno o inferiore a **5 000 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, **oppure**

Or. de

*Motivazione*

*I valori limite precedenti, stabiliti arbitrariamente, non tengono conto delle esigenze effettive. I valori scelti sono adeguati ai requisiti locali effettivi.*

**Emendamento 310**

**Petri Sarvamaa**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **150 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a **500 000** chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

Or. fi

**Emendamento 311**  
**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 *chilometri* l'anno o inferiore a **150 000 chilometri** l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

*Emendamento*

(b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 *veicoli per chilometro* l'anno o inferiore a **800 000 veicoli per chilometro** l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

Or. de

**Emendamento 312**  
**Gilles Pargneaux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b bis) per le linee o gruppi di linee di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e di metropolitana, laddove i servizi interessati si rivelino complessi a causa della densità della rete utilizzata, dei volumi di traffico, del livello di frequentazione o delle forti interconnessioni tra le linee prese in considerazione e il resto della rete.***

Or. fr

*Motivazione*

*È opportuno prevedere un ulteriore caso di aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico ferroviario che tenga conto dei servizi gestiti su reti complesse e caratterizzati da un'elevata frequenza e da un notevole volume di frequentazione.*

**Emendamento 313**  
**Bernadette Vergnaud**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) i cui sistemi ferroviari presentano, nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, specifiche tecniche che differiscono sostanzialmente dalle norme tradizionali e che non sono collegate alla rete principale.*

Or. fr

*Motivazione*

*L'assegnazione diretta deve altresì essere possibile in ragione della specificità tecnica di alcune linee (treni a cremagliera, a scartamento metrico ecc.).*

**Emendamento 314**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) che vengano assegnati a piccole e medie imprese che non gestiscono più di 100 veicoli stradali o convogli ferroviari*

*per il contratto di servizio pubblico in oggetto.*

Or. de

*Motivazione*

*In alternativa alle lettere a) e b), per le piccole e medie imprese che non gestiscono più di 100 veicoli (autobus o rotaia) per il contratto di servizio pubblico in oggetto deve essere creata una possibilità aggiuntiva di aggiudicazione diretta.*

**Emendamento 315**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) sulla base di una relazione tecnica precisa, istruita entro 24 mesi dalla fine del contratto in corso e indirizzata all'autorità di regolamentazione nazionale indipendente, che soddisfa i seguenti criteri:*

*– una complessità della rete che necessita di un approccio multimodale globale alla luce della densità del sistema ferroviario della zona geografica interessata e della sua frequenza di servizi o nel caso di un sistema ferroviario che presenta specifiche tecniche che differiscono sostanzialmente dalle norme tradizionali;*

*– una dimensione economica che consenta di giustificare la sostenibilità di un contratto di servizio pubblico attraverso la perequazione tra zone remunerative e zone deficitarie e/o gli incrementi di produttività e la crescente prestazione di un operatore come auspicato dall'autorità competente;*

*– un'elevata soddisfazione degli utenti del contratto di servizio pubblico in corso come descritta nella relazione annuale all'articolo 7, paragrafo 1 del presente regolamento.*

*L'autorità di regolamentazione nazionale indipendente delibererà subito dopo aver ricevuto la presente relazione circa la fondatezza della richiesta da parte dell'autorità competente. Il parere dell'autorità di regolamentazione nazionale indipendente sarà vincolante e immediatamente applicabile.*

Or. fr

**Emendamento 316**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) i cui sistemi ferroviari presentano, nel trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, specifiche tecniche che differiscono sostanzialmente dalle norme tradizionali e laddove la gara non potrebbe interessare diversi candidati.*

*Al fine di verificare il numero potenziale di candidati, l'autorità competente deve previamente pubblicare un invito alla manifestazione di interesse secondo le abituali formalità degli appalti pubblici.*

Or. fr

*Motivazione*

*È possibile derogare alle norme sugli appalti quando, in ragione delle particolari*

*caratteristiche di una rete ferroviaria, risulterebbe impossibile coinvolgere diversi offerenti. La prova di questa incapacità deve risultare da un invito preventivo alla manifestazione di interesse.*

#### **Emendamento 317**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada, Ryszard Antoni Legutko**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***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.";***

***soppresso***

Or. en

#### **Emendamento 318**

**Markus Ferber**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che ha in esercizio non più di **50** 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.";

di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 600 000 chilometri l'anno.";

Or. de

*Motivazione*

*La definizione della Commissione del 6 maggio 2003 relativa alle piccole e medie imprese parte da 50 dipendenti (GU L 124, pag. 36). Per questo motivo il limite massimo per i veicoli stradali deve essere adeguato al numero di dipendenti.*

**Emendamento 319**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 2

*Testo della Commissione*

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.";

*Emendamento*

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che ha in esercizio non più di **100** veicoli, dette soglie possono essere aumentate a un valore annuo medio stimato inferiore a **5 000 000** EUR oppure alla prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a **5 000 000** chilometri l'anno.";

Or. de

*Motivazione*

*I valori limite precedenti, stabiliti arbitrariamente, non tengono conto delle esigenze effettive. I valori scelti sono adeguati ai requisiti locali effettivi.*

**Emendamento 320**  
**Dieter-Lebrecht Koch, Thomas Ulmer**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 2

*Testo della Commissione*

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.";

*Emendamento*

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che ha in esercizio non più di **50** 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.";

Or. de

*Motivazione*

*Il limite massimo di 23 veicoli stradali stabilito nel regolamento appare arbitrario, in quanto non è in linea con la vigente definizione di PMI della Commissione europea (raccomandazione 2003/361/CE).*

**Emendamento 321**  
**Saïd El Khadraoui**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Qualora l'autorità competente decida di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico essa giustifica, prima dell'aggiudicazione, che gli obiettivi di sostenibilità, efficienza e qualità del servizio pubblico saranno raggiunti dalla***

*procedura di aggiudicazione prescelta, fatta salva l'approvazione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE. La presente disposizione non si applica a un'aggiudicazione diretta ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5.";*

Or. en

**Emendamento 322**  
**Michael Cramer**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera a bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*È inserito il seguente paragrafo:*

*"4 bis. Se un contratto di servizio pubblico viene aggiudicato direttamente a un'impresa, in conformità del principio di reciprocità, a quest'impresa è vietata la partecipazione a procedure di gara.";*

Or. de

*Motivazione*

*Le imprese non devono sfruttare i vantaggi eventualmente ottenuti da un'aggiudicazione diretta allo scopo di distorcere l'equa concorrenza. Le aggiudicazioni dirette devono restare possibili anche in futuro, ma alle imprese interessate occorre pertanto impedire l'ulteriore partecipazione a procedure di gara.*

**Emendamento 323**  
**Ramon Tremosa i Balcells**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera a bis (nuovo)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:***  
***"5. L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. Una situazione di emergenza può includere l'impossibilità dell'autorità competente di avviare tempestivamente una procedura di gara per l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico e/o di aggiudicare tempestivamente detto contratto a un operatore."***

Or. en

*Motivazione*

*Si propone di includere una nuova eccezione al principio della procedura di gara qualora vi siano troppi contratti che scadono contemporaneamente in uno Stato membro. In tal caso, le autorità competenti dello Stato membro potrebbero non avere la capacità amministrativa per preparare adeguatamente diverse procedure allo stesso tempo. Inoltre, gli operatori ferroviari potrebbero non essere in grado di preparare oltre un certo numero di offerte contemporaneamente.*

**Emendamento 324**  
**Phil Bennion**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera a bis (nuovo)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:***

***"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 cinque anni."***

Or. en

#### *Motivazione*

*I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo devono avere una durata non superiore a cinque anni.*

#### **Emendamento 325 Isabelle Durant**

#### **Proposta di regolamento Articolo 1 – punto 4 – lettera b – parte introduttiva**

##### *Testo della Commissione*

(b) il paragrafo 6 è **sostituito** dal seguente:

##### *Emendamento*

(b) il paragrafo 6 è **integrato** dal seguente:

Or. en

#### *Motivazione*

*Il presente emendamento mira a ripristinare la possibilità, per le autorità competenti, di*

*decidere autonomamente se aggiudicare un contratto di servizio pubblico direttamente o indirettamente, qualora il contratto riguardi il trasporto ferroviario.*

#### **Emendamento 326**

**Ismail Ertug, Knut Fleckenstein**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera b – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(b) Il paragrafo 6 è *sostituito dal seguente*:

(b) il paragrafo 6 è *integrato dalle parole seguenti*:

Or. de

#### **Emendamento 327**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Artur Zasada, Ryszard Antoni Legutko**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(b) *Il paragrafo 6 è sostituito dal seguente*:

*soppresso*

*"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";*

Or. en

*Motivazione*

*Questa disposizione negli Stati membri sarà altamente problematica e genererà un'elevata discriminazione tra potenziali offerenti. Inoltre essa non è compatibile con l'applicazione della procedura di gara d'appalto aperta.*

**Emendamento 328**

**Erik Bánki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) Il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:***

***soppresso***

***"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";***

Or. hu

*Motivazione*

*La disposizione rappresenta un cambiamento radicale rispetto ai regolamenti precedenti che non può essere avallato nelle circostanze attuali. Gli Stati membri hanno avviato la loro preparazione istituzionale per l'attuazione delle norme di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007; tuttavia, il termine ultimo del 2 dicembre 2019 previsto dal progetto è eccessivamente ravvicinato per poter garantire la completa apertura dei mercati, sia per le autorità competenti che per i portatori d'interesse industriali coinvolti.*

**Emendamento 329**  
**Sirpa Pietikäinen**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) Il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:***

***soppresso***

***"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";***

Or. en

*Motivazione*

*L'applicazione di questa disposizione sarà altamente problematica e genererà un'elevata discriminazione tra potenziali offerenti. Mantenendo l'attuale articolo 5, paragrafo 6, si risolve tale problema.*

**Emendamento 330**  
**Sabine Wils, Jacky Hénin**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) Il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:***

***soppresso***

*"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";*

Or. en

*Motivazione*

*L'originario paragrafo 6 dell'articolo 5 nel regolamento (CE) n. 1370/2007 risponde alla flessibilità di cui necessitano gli Stati membri e, pertanto, va mantenuto così com'è.*

**Emendamento 331**

**Sari Essayah, Hannu Takkula**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b) Il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:*

*soppresso*

*"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";*

Or. en

*Motivazione*

*Ciò potrebbe creare disparità tra i potenziali offerenti. È preferibile l'attuale articolo 5, paragrafo 6.*

**Emendamento 332**  
**Georges Bach**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) Il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:***

***soppresso***

***"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";***

Or. en

*Motivazione*

*Il principio della libertà delle autorità competenti di scegliere se aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico per i servizi ferroviari od optare per una procedura di gara, come previsto dal regolamento sugli obblighi di servizio pubblico, deve essere mantenuto. Per i servizi di trasporto pubblico locale, tale libertà di scelta è garantita mediante l'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico a un operatore interno. Per questa ragione, l'originario articolo 5, paragrafo 6, deve essere mantenuto.*

**Emendamento 333**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:**                      **soppresso**

***"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";***

Or. de

*Motivazione*

*A causa dell'ulteriore riduzione artificiale dei lotti si crea una frammentazione superiore al necessario. La frammentazione ostacola il coordinamento degli operatori di mercato e comporta quindi costi più elevati.*

**Emendamento 334**  
**Liisa Jaakonsaari**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(b) Il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:**                      **soppresso**

***"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";***

Or. en

**Emendamento 335**  
**Marita Ulvskog**  
**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(b) Il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:***

***soppresso***

***"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";***

Or. sv

**Emendamento 336**  
**Karim Zérìbi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6

*Testo della Commissione*

"Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. ***A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.***";

*Emendamento*

";Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare ***o meno*** a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti.";

Or. fr

*Motivazione*

*La fine del paragrafo sembra essere in contraddizione con gli obiettivi di apertura del mercato perseguiti dalla presente revisione. La scelta di uno o più operatori deve essere guidata soltanto dalla procedura di aggiudicazione e dai relativi risultati.*

**Emendamento 337**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6 – comma 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***al paragrafo 6 è aggiunto il seguente comma:***

***"Qualora fosse necessario allineare la durata dei singoli contratti di servizio pubblico risultanti dalla gara, le autorità***

*pubbliche competenti possono decidere di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti temporanei di servizio pubblico la cui durata massima, incluse le eventuali proroghe o conclusioni ripetute, sarà di un massimo di tre anni.";*

Or. en

### **Emendamento 338**

**Antonio Cancian, Carlo Fidanza**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera b bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) è inserito il paragrafo seguente:*

*"6 bis. Le imprese ferroviarie che si aggiudicano contratti di servizio pubblico secondo le procedure di gara previste dal presente regolamento, vengono escluse dal campo di applicazione della direttiva .../.../UE sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali.";*

Or. it

#### *Motivazione*

*L'emendamento non intende cambiare le condizioni di accesso alla gara per l'assegnazione di contratti di servizio pubblico che segue le disposizioni del presente regolamento. L'esclusione dal campo di applicazione della direttiva sugli appalti si intende limitata alle attività che seguono l'aggiudicazione della gara. Obiettivo è uniformare le condizioni dell'impresa pubblica a quelle delle imprese private già escluse dal campo di applicazione della direttiva sugli appalti.*

**Emendamento 339**  
**Ramon Tremosa i Balcells**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*È aggiunto il seguente paragrafo 6 bis:*  
*"6 bis. Durante il periodo provvisorio che termina il 3 dicembre 2019, qualora l'autorità competente decidesse di procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario, detta autorità pubblica una motivazione entro e non oltre diciotto mesi prima dell'inizio del contratto in cui dimostrerà che gli obiettivi di sostenibilità, efficienza e qualità del servizio pubblico possono essere raggiunti unicamente mediante tale procedura di aggiudicazione. La presente disposizione non si applica a un'aggiudicazione diretta ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5. L'autorità pubblica invia detta motivazione all'autorità di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE ai fini dell'approvazione.";*

Or. en

*Motivazione*

*Durante il periodo transitorio, le autorità competenti devono essere incoraggiate ad aggiudicare contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario a seguito di una procedura di gara. Esse devono quindi essere tenute a motivare la scelta della procedura in caso di aggiudicazione diretta.*

**Emendamento 340**  
**Dieter-Lebrecht Koch, Thomas Ulmer**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – lettera 4 – lettera b bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*È inserito il seguente paragrafo 6 bis:*

*"6 bis. Qualora proceda all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico, l'autorità competente pubblica almeno 9 mesi prima dell'inizio del contratto una motivazione, in cui illustra come la modalità di aggiudicazione scelta può assicurare l'eseguibilità, l'efficienza e la qualità. Tale motivazione deve essere inviata per informazione anche al regolatore nazionale indipendente.";*

Or. de

**Emendamento 341**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – punto 4 – lettera b bis (nuova)**  
Regolamento (CE) n. 1370/2007  
Articolo 5 – paragrafo 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) è aggiunto il seguente paragrafo:*

*"6 bis. Qualora l'autorità competente proceda all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico per il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, detta autorità pubblica una dichiarazione entro e non oltre nove mesi prima dell'inizio del contratto in cui spiega perché gli obiettivi di sostenibilità, efficienza e qualità del servizio pubblico possono essere raggiunti soltanto*

*mediante la procedura di aggiudicazione prescelta.";*

Or. en

*Motivazione*

*La formulazione "trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia" esclude il trasporto di passeggeri attraverso altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana, tram o sistemi metro-tram.*

**Emendamento 342**

**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 4 – lettera b bis (nuova)**

Regolamento (CE) n. 1370/2007

Articolo 5 – paragrafo 6 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(b bis) è inserito il paragrafo seguente:*

*"6 bis. Le imprese ferroviarie che si aggiudicano contratti di servizio pubblico secondo le procedure di gara previste dal presente regolamento vengono escluse dal campo di applicazione della direttiva UE .../.../... (direttiva sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali).";*

Or. it