

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Documento di seduta*

FINALE  
A6-0131/2007

4.4.2007

**\*\*\*II**

## **RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA**

relativa alla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti (CEE) del Consiglio n. 1191/69 e n. 1107/70 (13736/1/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Erik Meijer

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*I Procedura di cooperazione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*II Procedura di cooperazione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\* Parere conforme  
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei  
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE  
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- \*\*\*I Procedura di codecisione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*\*II Procedura di codecisione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\*III Procedura di codecisione (terza lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

### ***Emendamenti a un testo legislativo***

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	33
PROCEDURA .....	37



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

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

**(13736/1/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212(COD))**

**(Procedura di codecisione: seconda lettura)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la posizione comune del Consiglio (13736/1/2006 – C6-0042/2007),
  - vista la sua posizione in prima lettura<sup>1</sup> sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2000)0007)<sup>2</sup>,
  - vista la prima proposta modificata della Commissione (COM(2002)0107)<sup>3</sup>,
  - vista la seconda proposta modificata della Commissione (COM(2005)0319)<sup>4</sup>,
  - visto l'articolo 251, paragrafo 2, del trattato CE,
  - visto l'articolo 62 del suo regolamento,
  - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0131/2007),
1. approva la posizione comune quale emendata;
  2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Posizione comune del Consiglio

---

Emendamenti del Parlamento

---

Emendamento 1  
Considerando 10

(10) Contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua

(10) Contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua

---

<sup>1</sup> GU C 140 E del 13.6.2002, pag. 282.

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

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

<sup>4</sup> Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

interne, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'affidamento di contratti di servizio pubblico in questo specifico settore. L'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne resta quindi soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato, a meno che gli Stati membri non decidano di applicare il presente regolamento a ***tale specifico settore***. Le disposizioni del presente regolamento non impediscono di integrare i servizi per vie d'acqua interne in una più vasta rete di trasporto pubblico di passeggeri urbana, suburbana o regionale.

interne, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'affidamento di contratti di servizio pubblico in questo specifico settore. L'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne ***e per acque marine nazionali*** resta quindi soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato, a meno che gli Stati membri non decidano di applicare il presente regolamento a ***tali specifici settori***. Le disposizioni del presente regolamento non impediscono di integrare i servizi per vie d'acqua interne ***e per acque marine nazionali*** in una più vasta rete di trasporto pubblico di passeggeri urbana, suburbana o regionale.

Emendamento 2  
Considerando 15

(15) I contratti di lunga durata possono comportare la chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario, con conseguente riduzione degli effetti positivi della pressione della concorrenza. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano una durata limitata. È tuttavia necessario prevedere la possibilità di prorogare i contratti di servizio pubblico per un periodo massimo pari alla metà della loro durata iniziale quando l'operatore di servizio pubblico debba effettuare investimenti in beni aventi una durata di ammortamento eccezionale e, in ragione delle loro caratteristiche e limiti particolari, nel caso delle regioni ultraperiferiche quali specificate nell'articolo 299 del trattato. ***Inoltre, qualora*** un operatore di servizio pubblico effettui investimenti in infrastrutture o in materiale rotabile e veicoli che abbiano carattere eccezionale, nel senso che implicano entrambi un alto valore di

(15) I contratti di lunga durata possono comportare la chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario, con conseguente riduzione degli effetti positivi della pressione della concorrenza. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano una durata limitata. ***È necessario che il permanere dell'affidamento sia condizionato al positivo riscontro degli utenti, che dovrà essere periodicamente verificato da parte dell'autorità competente secondo modalità prefissate idonee a garantirne l'obiettività.*** È tuttavia necessario prevedere la possibilità di prorogare i contratti di servizio pubblico per un periodo massimo pari alla metà della loro durata iniziale quando l'operatore di servizio pubblico debba effettuare investimenti in beni aventi una durata di ammortamento eccezionale e, in ragione delle loro caratteristiche e limiti particolari, nel caso delle regioni ultraperiferiche quali

fondi, e a condizione che il contratto sia aggiudicato dopo un'equa procedura di gara, ***dovrebbe essere possibile una proroga ancora maggiore.***

specificate nell'articolo 299 del trattato. ***Qualora*** un operatore di servizio pubblico effettui investimenti in infrastrutture o in materiale rotabile e veicoli che abbiano carattere eccezionale, nel senso che implicano entrambi un alto valore di fondi, e a condizione che il contratto sia aggiudicato dopo un'equa procedura di gara, ***va definito fin dalla realizzazione dell'investimento il prezzo residuo per la parte non ammortizzata durante la durata del contratto da porre a carico dall'aggiudicatario del contratto per il periodo successivo che subentri all'operatore che ha effettuato l'investimento.***

Emendamento 3  
Considerando 17

(17) Nel rispetto del principio di sussidiarietà, le autorità competenti hanno la facoltà di stabilire norme di qualità per gli obblighi di servizio pubblico, per esempio riguardo alle condizioni minime di lavoro, ai diritti dei passeggeri, alle esigenze delle persone a mobilità ridotta o alla tutela dell'ambiente.

(17) Nel rispetto del principio di sussidiarietà, le autorità competenti hanno la facoltà di ***scegliere il modo in cui stabilire criteri sociali e di qualità al fine di salvaguardare e rafforzare le*** norme di qualità per gli obblighi di servizio pubblico, per esempio riguardo alle condizioni minime di lavoro, ai diritti dei passeggeri, alle esigenze delle persone a mobilità ridotta o alla tutela dell'ambiente, ***alla sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori nonché agli obblighi dei contratti collettivi e ad altre norme e accordi in materia di luogo di lavoro e protezione sociale nel luogo in cui viene prestato il servizio. Per garantire condizioni di concorrenza trasparenti e comparabili tra operatori, i requisiti specifici di qualità del servizio imposti dalle autorità competenti dovrebbero riferirsi, ove disponibili, agli standard europei di qualità 13816 e 15140, approvati nel 2002 e 2006 dal Comitato europeo per la normalizzazione (CEN).***

***In tale ambito si deve comunque garantire che le prescrizioni generalmente vigenti per questi settori vengano rispettate in modo comparabile anche per i servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia.***

#### Motivazione

*Occorre predisporre accordi sul livello dei servizi, e le condizioni di concessione delle licenze di esercizio dovrebbero riferirsi quanto più chiaramente possibile alla qualità dei servizi per il consumatore. Il Parlamento europeo ha approvato questa posizione in prima lettura (emendamenti 32 e 37-51) e la Commissione ha già adottato queste modifiche (COM(2002)0107, articolo 4 bis). Al fine di conseguire questo obiettivo, insieme alla protezione sociale dei lavoratori nell'ambito della concorrenza, non è sufficiente definire la protezione sociale come criterio da applicare dall'autorità competente su base volontaria.*

#### Emendamento 4 Considerando 20

(20) Quando l'autorità pubblica decide di affidare a un terzo un servizio d'interesse generale, la scelta dell'operatore di servizio pubblico deve avvenire nell'osservanza della normativa comunitaria in tema di appalti pubblici e di concessioni, quale risulta dagli articoli da 43 a 49 del trattato, nonché nell'osservanza dei principi di trasparenza e di parità di trattamento. In particolare, le disposizioni del presente regolamento devono lasciare impregiudicati gli obblighi applicabili alle pubbliche autorità in forza delle direttive sull'aggiudicazione degli appalti pubblici, quando i contratti di servizio pubblico rientrano nel loro ambito di applicazione.

(20) Quando l'autorità pubblica decide di affidare a un terzo un servizio d'interesse generale, la scelta dell'operatore di servizio pubblico deve avvenire nell'osservanza della normativa comunitaria in tema di appalti pubblici e di concessioni, quale risulta dagli articoli da 43 a 49 del trattato, nonché nell'osservanza dei principi di trasparenza e di parità di trattamento. In particolare, le disposizioni del presente regolamento devono lasciare impregiudicati gli obblighi applicabili alle pubbliche autorità in forza delle direttive sull'aggiudicazione degli appalti pubblici, quando i contratti di servizio pubblico rientrano nel loro ambito di applicazione. ***Va garantita una tutela giuridica unitaria delle parti interessate alla gara che non distingua in base al fatto che l'aggiudicazione si fonda sul presente regolamento o sulle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE. Per la verifica di tutte le procedure di aggiudicazione si applicano pertanto in modo unitario le disposizioni della direttiva 89/665/CEE.***

### Motivazione

*Per non compromettere la continuità dei servizi di trasporto è necessaria una procedura accelerata ed efficace di tutela giuridica. Va inoltre evitato che si possano adottare decisioni divergenti sullo stesso argomento. Secondo la procedura invalsa, prevista della direttiva 89/665/CEE, è quindi necessaria una tutela giuridica unitaria per quanto concerne l'aggiudicazione di appalti di servizi pubblici – compresi le concessioni di servizi e gli appalti di servizi pubblici ai sensi delle direttive 2004/17/CE ovvero 2004/18/CE .*

### Emendamento 5

Considerando 20 bis (nuovo)

***(20 bis) Nella misura in cui le imprese di trasporto offrano per la prima volta e di propria iniziativa un servizio pubblico di trasporto passeggeri, l'autorità locale competente deve poter rinunciare a lanciare una gara e poter promuovere l'iniziativa imprenditoriale attraverso l'attribuzione diretta al fornitore del servizio pubblico di un diritto di esclusiva limitato nel tempo. La concessione di compensazioni per l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico a norma dell'articolo 3, paragrafo 1 non è possibile nell'ambito di questa procedura. Ciò non vale per le compensazioni a norma dell'articolo 3, paragrafo 2 del regolamento.***

### Motivazione

*Le imprese possono spesso valutare meglio e più tempestivamente le esigenze di offerte di servizi pubblici rispetto alle autorità competenti a livello locale. Per i trasporti proposti dalle imprese deve essere possibile poter accordare per una volta e a termine il diritto di esclusiva direttamente allo "scopritore" del tipo di servizio. Qualora infatti, anche nel caso di servizi offerti dalle imprese, il diritto di esclusiva necessario dovesse venir aggiudicato dalle autorità competenti nell'ambito di una gara, verrebbe a mancare da bel principio alle imprese qualsiasi motivazione per offrire innovazioni.*

Emendamento 6  
Considerando 26

(26) Le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive. Qualora proponga di aggiudicare un contratto di servizio pubblico senza ricorrere a procedura di gara, l'autorità competente dovrebbe altresì osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.

(26) Le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive **e non imporre sottocompensazioni. In particolare si considera che i risultati di prestazioni comparabili, aggiudicate nell'ambito di una gara, sono utilizzati quale parametro per il calcolo delle compensazioni.** Qualora proponga di aggiudicare un contratto di servizio pubblico senza ricorrere a procedura di gara, l'autorità competente dovrebbe altresì osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità. **Una qualità sufficientemente elevata può essere garantita in particolare se il diritto al pieno importo di compensazione sussiste solo quando gli standard di qualità sono di volta in volta conformi al livello della tecnica.**

*Motivazione*

*Varie autorità competenti continuano a imporre obblighi di servizio pubblico (OSP) a imprese ferroviarie storiche, senza tuttavia compensare adeguatamente i costi sostenuti. Esse impongono sottocompensazioni a fronte degli OSP richiesti. Possono sfruttare la loro proprietà dell'impresa ferroviaria per imporre questa posizione insoddisfacente. L'impresa ferroviaria dovrebbe continuare ad avere la facoltà di presentare le tariffe più competitive, per cui tale decisione deve rimanere una decisione commerciale spettante esclusivamente all'impresa ferroviaria interessata. L'autorità pubblica non dovrebbe avere la facoltà di imporre una compensazione inferiore al costo effettivo dei servizi richiesti.*

*Il calcolo della compensazione è difficilmente comprensibile. Una misura sensata in relazione all'impostazione imprenditoriale di un operatore e già utilizzata parzialmente nell'ambito del diritto degli Stati membri per la valutazione dei costi al fine di una compensazione in caso di aggiudicazione diretta, è costituita dal prezzo di mercato di prestazioni comparabili. Inoltre si ottempererebbe così al quarto criterio della Corte di giustizia europea e si eviterebbe una contraddizione che porterebbe a incertezza giuridica in relazione alla sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00.*

Emendamento 7  
Considerando 27

(27) L'autorità competente e l'operatore di servizio pubblico possono provare che si è evitata una compensazione eccessiva se, nello schema di calcolo di cui all'allegato, tengono debitamente conto degli effetti dell'osservanza degli obblighi di servizio pubblico sulla domanda di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

(27) L'autorità competente e l'operatore di servizio pubblico possono provare che si è evitata una compensazione eccessiva **e una compensazione insufficiente** se, nello schema di calcolo di cui all'allegato, tengono debitamente conto degli effetti dell'osservanza degli obblighi di servizio pubblico sulla domanda di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

*Motivazione*

*L'emendamento garantirebbe certezza giuridica per quanto riguarda lo schema di calcolo contenuto nell'allegato. L'importo della compensazione dovrebbe essere commisurato alle spese sostenute per l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico.*

Emendamento 8  
Considerando 31

(31) Nel periodo transitorio è possibile che le autorità competenti applichino le disposizioni del presente regolamento in tempi diversi. Potrebbe quindi accadere che, durante tale periodo, operatori di servizio pubblico provenienti da mercati in cui il presente regolamento non è ancora applicato partecipino a gare pubbliche per contratti di servizio pubblico da aggiudicare in mercati aperti più rapidamente alla concorrenza regolamentata. Per evitare, attraverso una misura proporzionata, che l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico determini situazioni di squilibrio, le autorità competenti dovrebbero avere la facoltà di rifiutare, nella seconda metà del periodo transitorio, le offerte di imprese i cui servizi di trasporto pubblico non sono aggiudicati, **per oltre metà del loro valore**, a norma del presente regolamento, sempreché

(31) Nel periodo transitorio è possibile che le autorità competenti applichino le disposizioni del presente regolamento in tempi diversi. Potrebbe quindi accadere che, durante tale periodo, operatori di servizio pubblico provenienti da mercati in cui il presente regolamento non è ancora applicato partecipino a gare pubbliche per contratti di servizio pubblico da aggiudicare in mercati aperti più rapidamente alla concorrenza regolamentata. Per evitare, attraverso una misura proporzionata, che l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico determini situazioni di squilibrio, le autorità competenti dovrebbero avere la facoltà di rifiutare, nella seconda metà del periodo transitorio, le offerte di imprese i cui servizi di trasporto pubblico non sono aggiudicati a norma del presente regolamento, sempreché tale facoltà venga

tale facoltà venga esercitata senza discriminazioni e venga stabilita prima della pubblicazione del bando di gara.

esercitata senza discriminazioni e venga stabilita prima della pubblicazione del bando di gara.

Emendamento 9  
Considerando 36

(36) L'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, è disciplinato dal presente regolamento. Detto regolamento è considerato obsoleto e limita al tempo stesso l'applicazione dell'articolo 73 del trattato senza fornire un'adeguata base giuridica per autorizzare gli attuali programmi d'investimento, specialmente in relazione agli investimenti in infrastrutture di trasporto in un partenariato pubblico-privato. Esso dovrebbe quindi essere abrogato, così da poter applicare l'articolo 73 del trattato in modo adeguato all'evoluzione costante del settore, ferme restando le disposizioni del presente regolamento o del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. Al fine di facilitare ulteriormente l'applicazione della pertinente normativa comunitaria, la Commissione proporrà, nel **2006**, delle linee guida relative agli aiuti di Stato per gli investimenti nel trasporto ferroviario, compresi quelli nelle infrastrutture.

(36) L'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, è disciplinato dal presente regolamento. Detto regolamento è considerato obsoleto e limita al tempo stesso l'applicazione dell'articolo 73 del trattato senza fornire un'adeguata base giuridica per autorizzare gli attuali programmi d'investimento, specialmente in relazione agli investimenti in infrastrutture di trasporto in un partenariato pubblico-privato. Esso dovrebbe quindi essere abrogato, così da poter applicare l'articolo 73 del trattato in modo adeguato all'evoluzione costante del settore, ferme restando le disposizioni del presente regolamento o del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. Al fine di facilitare ulteriormente l'applicazione della pertinente normativa comunitaria, la Commissione proporrà, nel **2007**, delle linee guida relative agli aiuti di Stato per gli investimenti nel trasporto ferroviario, compresi quelli nelle infrastrutture.

Emendamento 10  
Articolo 1, paragrafo 2

2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia ed altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne.

2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia ed altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per vie d'acqua interne ***e in acque marine nazionali.***

Emendamento 11  
Articolo 2, lettera f)

f) "diritto di esclusiva": il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, ***con esclusione di qualsiasi altro operatore;***

f) "diritto di esclusiva": il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico, ***al fine di ottemperare agli obblighi di servizio pubblico,*** presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata ***e, al contempo, vengono esclusi totalmente o in parte altri operatori dalla prestazione del servizio;***

*Motivazione*

*La competenza regolamentare concerne i diritti di esclusiva necessari per ottemperare agli obblighi di prestazione di servizi. Un diritto di esclusiva esiste quando altri operatori vengono esclusi dalla prestazione dei servizi di trasporto in questione. Ciò è necessario in quanto l'attuale definizione non prevede un diritto di esclusiva quando due imprese sono partner contrattuali per la fornitura di un servizio anche qualora tutti gli altri operatori, a causa dei diritti esistenti, non ottengano il permesso di fornire i servizi di trasporto.*

Emendamento 12  
Articolo 2, lettera i)

i) "contratto di servizio pubblico": uno **o più atti** giuridicamente **vincolanti che formalizzano l'accordo** tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata **la gestione e** la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; **il contratto** può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente:

– che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure

– che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura ad un operatore interno;

i) "contratto di servizio pubblico": un **accordo** giuridicamente **vincolante** tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; **l'accordo** può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente:

– che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure

– che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura ad un operatore interno;

*Motivazione*

*Adeguamento linguistico e redazionale.*

Emendamento 13  
Articolo 2, lettera i bis) (nuova)

***i bis) "operatore interno": un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima esercita un controllo completo e analogo a quello che essa esercita sui propri servizi. Al fine di determinare l'esistenza di tale controllo, devono essere presi in considerazione elementi come il livello della sua presenza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative***

***disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione;***

*Motivazione*

*Viene ripresa la definizione di operatore interno figurante nella proposta della Commissione del luglio 2005 (COM(2005)0319). Conformemente alla disposizione dell'articolo 2, lettera c), solo le autorità competenti possono costituirsi in operatore interno in virtù del principio di libera amministrazione delle collettività pubbliche in applicazione del principio di sussidiarietà dell'articolo 5 del trattato CE.*

Emendamento 14  
Articolo 3, paragrafo 2

2. In deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico, secondo i principi definiti nell'articolo 4, nell'articolo 6 e nell'allegato, per l'effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva. Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico.

2. In deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico, secondo i principi definiti nell'articolo 4, nell'articolo 6 e nell'allegato, per l'effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva **e non impongano una sottocompensazione**. Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico.

*Motivazione*

*Varie autorità competenti continuano a imporre obblighi di servizio pubblico (OSP) a imprese ferroviarie storiche, senza tuttavia compensare adeguatamente i costi sostenuti. Esse*

*impongono sottocompensazioni a fronte degli OSP richiesti. Possono sfruttare la loro proprietà dell'impresa ferroviaria per imporre questa posizione insoddisfacente. L'impresa ferroviaria dovrebbe continuare ad avere la facoltà di presentare le tariffe più competitive, per cui tale decisione deve rimanere una decisione commerciale spettante esclusivamente all'impresa ferroviaria interessata. L'autorità pubblica non dovrebbe avere la facoltà di imporre una compensazione inferiore al costo effettivo dei servizi richiesti.*

Emendamento 15  
Articolo 3, paragrafo 3

3. Fatte salve le disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta.

3. Fatte salve le disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta. ***Siffatte deroghe non possono far sì che per le spese a carico dell'operatore sia corrisposta una compensazione eccessiva o insufficiente.***

*Motivazione*

*L'emendamento garantirebbe certezza giuridica per quanto riguarda lo schema di calcolo contenuto nell'allegato. L'importo della compensazione dovrebbe essere commisurato alle spese sostenute per l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico.*

Emendamento 16  
Articolo 3, paragrafo 3 bis (nuovo)

***3 bis. L'operatore di un servizio pubblico, nella misura in cui non sia soggetto ad obblighi di fornitura di servizi pubblici, che desidera mettere fine o apportare modifiche sostanziali alla sua offerta nel settore del trasporto pubblico di passeggeri, comunica tale decisione alle autorità locali competenti con un preavviso di almeno tre mesi. Le autorità competenti possono***

***rinunciare a questa informazione.***

*Motivazione*

*Nella misura in cui un operatore, nel proprio interesse economico, intende mettere fine a un'offerta di servizi corrispondente al pubblico interesse, si può rinunciare ad un servizio pubblico. Certo, è opportuna un'informazione obbligatoria delle autorità locali competenti in merito a modifiche sostanziali delle offerte e tale informazione deve essere fornita con un anticipo sufficiente per garantire la possibilità di reazione. L'emendamento corrisponde alla normativa attualmente vigente (articolo 14, paragrafo 4, regolamento (CE) n. 1191/69).*

Emendamento 17

Articolo 4, paragrafo 1, punto i)

i) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;

i) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere, ***il tipo e la portata dell'esclusività concessa*** e le zone geografiche interessate;

*Motivazione*

*Affinché il rischio per le entrate possa risultare calcolabile per l'operatore vanno disciplinati il tipo e la portata dell'esclusività nell'aggiudicazione di servizi. Tale definizione è necessaria anche per l'assegnazione senza doppioni di ulteriori diritti di esclusiva a terzi e deve quindi rispondere ad elevate esigenze di trasparenza e obiettività.*

Emendamento 18

Articolo 4, paragrafo 1, punto ii)

ii) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali deve essere calcolata la compensazione in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo

ii) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali deve essere calcolata la compensazione in modo da impedire una compensazione eccessiva ***e non imporre una sottocompensazione***. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6,

tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;

tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole. ***I costi effettivi sostenuti da un operatore sono riconducibili all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico solo nella misura in cui anche un operatore medio e ben gestito avrebbe sostenuto tali costi nell'espletamento degli obblighi in questione;***

#### *Motivazione*

*Varie autorità competenti continuano a imporre obblighi di servizio pubblico (OSP) a imprese ferroviarie storiche, senza tuttavia compensare adeguatamente i costi sostenuti. Esse impongono sottocompensazioni a fronte degli OSP richiesti. Possono sfruttare la loro proprietà dell'impresa ferroviaria per imporre questa posizione insoddisfacente. L'impresa ferroviaria dovrebbe continuare ad avere la facoltà di presentare le tariffe più competitive, per cui tale decisione deve rimanere una decisione commerciale spettante esclusivamente all'impresa ferroviaria interessata. L'autorità pubblica non dovrebbe avere la facoltà di imporre una compensazione inferiore al costo effettivo dei servizi richiesti.*

*L'integrazione dell'articolo 4, paragrafo 1 punto ii) mira all'uniformità del regolamento con la giurisprudenza della Corte di giustizia in materia di aiuti. Ci si richiama qui anche al quarto criterio Altmark-Trans (vedasi sentenza della Corte di giustizia C-280/00 (Altmark-Trans), punto 93). È questo il criterio decisivo per ottenere anche in caso di un'aggiudicazione diretta una fornitura efficiente ed economica dei servizi e in tal modo escludere una compensazione eccessiva.*

#### Emendamento 19 Articolo 4, paragrafo 3

3. I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a quindici anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata

3. I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a quindici anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata

dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di quindici anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi.

dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di quindici anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi. ***Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 5, i contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario hanno una durata minima di tre anni.***

#### *Motivazione*

*Le imprese di trasporto ferroviario che intendono garantire un'offerta di servizi di alto livello e che assolvono compiti derivanti dall'acquis comunitario devono effettuare continui investimenti. Vista la portata degli investimenti e la loro durata pluriennale, è necessario assicurare alle imprese che i contratti abbiano una durata minima di tre anni. Una durata più breve non garantisce nessuna stabilità finanziaria alle imprese di servizio pubblico.*

#### Emendamento 20

Articolo 4, paragrafo 5 bis (nuovo)

***5 bis. Le autorità competenti possono:***

***a) garantire l'adeguatezza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri;***

***b) aggiudicare contratti di servizio pubblico o stabilire norme generali per garantire l'adempimento del servizio pubblico di trasporto;***

***c) adottare requisiti di servizio pubblico per garantire servizi adeguati;***

***d) controllare e valutare le prestazioni degli operatori in termini di adempimento dei contratti e di rispetto delle norme generali;***

***e) adottare gli opportuni provvedimenti, ivi compresa l'imposizione di penali o la rescissione di contratti di servizio pubblico, allorché gli operatori non rispettano i requisiti di qualità del servizio o il livello di servizio richiesti sulla base del contratto.***

### Motivazione

*Questo emendamento consente alle autorità competenti di penalizzare o rescindere contratti allorché gli operatori non rispettano le norme di qualità convenute che sono parte integrante dei contratti di servizio pubblico.*

### Emendamento 21 Articolo 4, paragrafo 7

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

7. I documenti di gara e i contratti di servizio pubblico sono trasparenti quanto alla possibilità **e all'estensione del** subappalto. ***In caso di subappalto, il committente cui ai sensi del presente regolamento è affidata la gestione e la prestazione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri è tenuto a fornire direttamente la parte preponderante del servizio di trasporto pubblico.*** Il contratto di servizio pubblico determina, in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria, le condizioni applicate al subappalto.

### Motivazione

*Quando la predisposizione di veicoli e personale ricade unicamente su imprese subappaltatrici che possono a loro volta ricorrere ad altre imprese subappaltatrici, vi è il rischio di ripercussioni negative sugli standard sociali o di qualità vigenti. Questo fenomeno può essere contrastato solo stabilendo che, qualora l'impresa cui è affidata l'esecuzione di un contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri ricorra al subappalto, essa sia comunque tenuta a fornire direttamente la parte preponderante del servizio.*

*Al momento si delinea già la tendenza, da parte dei grandi gruppi, a presentare offerte senza disporre delle strutture aziendali e del personale, ostacolando le piccole imprese subappaltatrici per poi tenerle in pugno una volta ottenuta la concessione. In singoli casi può dunque essere opportuno promuovere attivamente l'equilibrio del mercato e fissare quote minime e massime per i subappaltatori. Solo stabilendo che una determinata quota del servizio deve essere fornita direttamente si garantisce che la concorrenza con le piccole e medie imprese locali avvenga ad armi pari.*

Emendamento 22  
Articolo 5, paragrafo 2, alinea

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

2. ***Nella misura in cui ciò è contemplato*** dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola, di un gruppo di autorità ***o di un'autorità istituita ad hoc dalle autorità competenti*** che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri ***in un'area di trasporto economicamente e socialmente coerente***, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, un gruppo di autorità ***o un'autorità istituita ad hoc dalle autorità competenti***, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture (in seguito denominato "operatore interno"). Se un'autorità competente a livello locale assume tale decisione, si applicano le seguenti disposizioni:

*Motivazione*

*Di norma dalla legislazione nazionale non risulta chiaramente se una determinata procedura è vietata o meno. È possibile ottenere certezza giuridica solo esigendo che le disposizioni di esecuzione a livello nazionale siano inequivocabili. Ciò corrisponde inoltre al requisito della sussidiarietà: il diritto europeo prevede infatti norme procedurali unificate a livello europeo, ma è solo l'intervento attivo del legislatore nazionale a stabilire quali degli strumenti trovino applicazione nel rispettivo Stato membro.*

Emendamento 23  
Articolo 5, paragrafo 2, lettera a)

a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le

a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le

relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che ***vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;***

relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che ***tutti i partner privati siano stati selezionati sulla base di una gara d'appalto valida per la durata del contratto di servizio pubblico. Inoltre, i partner privati non possono, individualmente o collettivamente, avere un'influenza sensibile sull'operatore di servizio pubblico, quale definita dal principio contabile internazionale IAS 28 enunciato dal regolamento (CE) n. 2238/2004 della Commissione, del 29 dicembre 2004, che modifica il regolamento (CE) n. 1725/2003 che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda l'IFRS 1, gli IAS da 1 a 10, da 12 a 17, da 19 a 24, da 27 a 38, da 40 a 41 e i SIC da 1 a 7, da 11 a 14, da 18 a 27 e da 30 a 33<sup>1</sup>.***

---

<sup>1</sup> GU L 394 del 31.12.2004, pag. 1.

#### Emendamento 24

##### Articolo 5, paragrafo 2, lettera b)

b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore ***eserciti*** un'influenza anche minima ***esercitino*** le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di

b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore ***o l'autorità competente a livello locale esercitino*** un'influenza anche minima ***esplichino*** le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello

tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, **e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;**

locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;

### *Motivazione*

*L'integrazione proposta garantisce che il divieto di partecipare alle gare bandite all'esterno del territorio dell'autorità competente non venga eluso semplicemente mediante il ricorso a società consociate dell'operatore interno.*

*Affinché le gare non siano discriminatorie, le deroghe relative all'aggiudicazione diretta ad operatori interni vanno limitate il più possibile. Fondamentali al riguardo sono le restrizioni territoriali. In questo modo si impedisce che gli operatori interni di mercati protetti esercitino l'attività su altri mercati, godendovi di vantaggi suscettibili di distorcere la concorrenza. È di importanza decisiva definire in modo chiaro e circoscritto il campo d'attività territoriale degli operatori interni. Occorre dunque sopprimere l'estensione di tale campo alle linee in uscita e agli altri elementi secondari posti nel territorio delle autorità competenti di zone vicine.*

### Emendamento 25

#### Articolo 5, paragrafo 2, lettera c)

c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;

c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da **un anno** prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva **e irrevocabile** di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta. **Qualora l'autorità competente revochi la presente decisione nel corso di tale periodo di due anni, tutti i contratti nel frattempo aggiudicati all'operatore interno decadono**

**automaticamente.**

*Motivazione*

*Tale decisione non sarà adottata improvvisamente dall'autorità competente e l'operatore interno disporrà di un periodo adeguato per prepararsi durante il processo di conseguimento della decisione. La decisione deve essere irrevocabile per garantire che l'operatore interno non si procuri i contratti attraverso appalti e si veda poi ripristinare la precedente aggiudicazione diretta.*

*L'articolo ha l'obiettivo di permettere la progressiva apertura del mercato alla concorrenza. Il principio dell'autonomia amministrativa delle autorità pubbliche permette però loro di modificare in ogni momento decisioni deliberate in precedenza, specialmente dopo le elezioni. Inoltre è necessario prevedere disposizioni per assicurare la non discriminazione tra operatori concorrenti. Qualora l'autorità competente modifichi decisioni relative all'aggiudicazione diretta del contratto di gestione al proprio operatore interno, i contratti stipulati con quest'ultimo negli ultimi due anni devono automaticamente decadere.*

Emendamento 26

Articolo 5, paragrafo 2, lettere d bis) e d ter) (nuove)

***d bis) in caso di subappalto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, l'operatore interno è obbligato a fornire egli stesso la quota preponderante dei servizi di trasporto di passeggeri in questione.***

***d ter) in caso di aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto l'autorità competente è tenuta a motivare adeguatamente le ragioni della sua decisione di aggiudicazione diretta.***

Or. de

*Motivazione*

*Il senso e la finalità del regolamento non debbono in alcun caso essere svuotati di contenuto consentendo agli operatori interni di assegnare a subappaltatori, escludendo la concorrenza, la parte preponderante dei servizi di trasporto che essi aggiudicano direttamente e di assumere dunque un mero ruolo di coordinamento. Vi è da temere che questa prassi abbia ripercussioni negative sugli standard sociali e di qualità vigenti e produca ulteriori distorsioni della concorrenza tra operatori interni e operatori terzi. Tale fenomeno può essere contrastato solo imponendo all'operatore interno, in caso di subappalto, di fornire egli stesso la quota preponderante dei servizi di trasporto di passeggeri in questione.*

Emendamento 27  
Articolo 5, paragrafo 4

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

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che **opera con non più di 20 veicoli**, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a **1,7 milioni** di EUR oppure qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a **500.000** chilometri l'anno.

4. *Nella misura in cui la* legislazione nazionale **lo consenta**, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a **1.000.000** di EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che **impiega da 50 a 250 dipendenti**, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a **3.000.000\*** di EUR oppure qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a **1.000.000 di** chilometri l'anno.

-----  
\* *Tali cifre devono essere adeguate annualmente in ogni Stato membro ai tassi nazionali di inflazione dell'anno precedente forniti da Eurostat.*

Emendamento 28  
Articolo 5, paragrafo 5 bis (nuovo)

**5 bis. Se previsto dal diritto nazionale, un operatore di servizio pubblico può di propria iniziativa richiedere il riconoscimento di un diritto di esclusiva per l'istituzione di un nuovo servizio di trasporto pubblico di passeggeri. Le competenti autorità locali sono tenute ad aggiudicare direttamente il contratto di servizio pubblico richiesto, se il servizio in questione non è coperto da alcun altro diritto di esclusiva e non arreca alcun danno dimostrabile ai contratti di servizio**

**pubblico già aggiudicati.**

*Motivazione*

*Le imprese sanno spesso valutare meglio delle autorità locali competenti le esigenze di offerta di trasporto pubblico. Per le relazioni di traffico promosse dalle imprese deve essere possibile assegnare una sola volta diritti esclusivi temporanei a chi "scopre" la relazione. Se invece i necessari diritti esclusivi venissero assegnati dalle competenti autorità con procedura di gara anche nel caso di relazioni di traffico promosse dalle imprese, verrebbe meno ogni incentivo aziendale all'innovazione.*

Emendamento 29

Articolo 5, paragrafo 6

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

6. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico **concernenti diritti esclusivi per gli obblighi di servizio pubblico** di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram, **purché ciò sia necessario per non mettere a repentaglio l'economicità o la sicurezza del servizio di trasporto di cui trattasi.** In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

*Motivazione*

*Di norma dalla legislazione nazionale non risulta chiaramente se una determinata procedura è vietata o meno. È possibile ottenere certezza giuridica solo esigendo che le disposizioni di esecuzione a livello nazionale siano inequivocabili. Ciò corrisponde inoltre al requisito della sussidiarietà: il diritto europeo prevede infatti norme procedurali unificate a livello europeo, ma è solo l'intervento attivo del legislatore nazionale a stabilire quali degli strumenti trovino applicazione nel rispettivo Stato membro.*

*Poiché in base ai principi fondamentali del presente regolamento l'aggiudicazione diretta deve essere un'eccezione, è necessario che tale disposizione particolare per i trasporti*

*ferroviari sia accompagnata da condizioni chiare.*

Emendamento 30  
Articolo 7, paragrafo 1

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

1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva ad essi concessi a titolo di rimborso. La relazione ***fa distinzione fra trasporti mediante autobus, trasporti su rotaia e infrastruttura ferroviaria***, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici ***e informa in merito al tipo e alla portata dell'esclusiva concessa.***

*Motivazione*

*Per assicurare un minimo di comparabilità, occorre articolare la relazione in settori. La portata del diritto di esclusiva deve essere trasparente per gli altri operatori in modo che questi possano nelle loro scelte aziendali tener conto dei comparti di mercato protetti da diritti esclusivi.*

Emendamento 31  
Articolo 7, paragrafo 2, lettera c bis) (nuova)

***c bis) obiettivi di qualità in relazione alla puntualità e affidabilità e premi e penalità applicabili.***

Emendamento 32  
Articolo 7, paragrafo 3, lettera a)

a) nome dell'ente aggiudicatore e suo assetto proprietario;

a) nome dell'ente aggiudicatore e suo assetto proprietario ***nonché la struttura di controllo;***

Emendamento 33  
Articolo 7, paragrafo 3, lettera e)

e) obiettivi di qualità;

e) obiettivi di qualità ***in relazione alla puntualità e affidabilità e premi e penalità applicabili;***

Emendamento 34  
Articolo 7 bis (nuovo)

***Articolo 7 bis***

***In sede di decisione e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 2, 3 4 e 5, gli Stati membri garantiscono ai candidati interessati mezzi di ricorso efficaci e rapidi così come previsto dalla direttiva 89/665/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative all'applicazione delle procedure di ricorso in materia di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture e di lavori.***

Emendamento 35  
Articolo 8, paragrafo 2, comma 1

2. Fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere da ....\* Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente

2. Fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere da ....\* Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente

all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

\* Nota per GU: **dodici** anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

\* Nota per GU: **otto** anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 36  
Articolo 8, paragrafo 3, comma 2

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

I contratti di cui alla lettera a) possono restare in vigore fino alla loro scadenza. I contratti di cui alle lettere b) e c) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, ma per non più di **15 anni**. I contratti di cui **alle lettere b) e d)** possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4.

*Motivazione*

*Poiché la revisione del presente regolamento è in esame sin dall'anno 2000, il periodo transitorio può essere notevolmente ridotto. Tale modifica è necessaria anche per disporre in tempi rapidi di servizi di trasporto pubblico di elevata qualità e a costi contenuti per i passeggeri e i contribuenti.*

Emendamento 37  
Articolo 8 bis (nuovo)

*Articolo 8 bis*

*Procedure di ricorso*

- 1. Gli Stati membri garantiscono agli operatori e alle altre parti interessate il diritto di intentare un ricorso presso un organismo pubblico o giurisdizionale sulle decisioni e le decisioni preliminari prese dall'autorità competente in virtù del presente regolamento.*
- 2. L'organismo di cui al paragrafo 1 è indipendente dalle autorità competenti interessate e dagli operatori implicati ed è abilitato a richiedere qualsiasi informazione utile a tutte le parti interessate, a prendere decisioni vincolanti e ad accordare indennizzi.*
- 3. Qualora tale organismo non abbia carattere giurisdizionale, le sue decisioni sono soggette ad un controllo giurisdizionale.*
- 4. Le disposizioni relative all'applicazione della procedura di ricorso sono determinate dagli Stati membri.*
- 5. Per quanto riguarda i servizi transfrontalieri, le autorità interessate stabiliscono di comune accordo l'autorità competente a ricevere i ricorsi.*

Emendamento 38  
Articolo 9, paragrafo 2, comma 1

*2. Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato*, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti *a norma dell'articolo 73 del trattato* che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla

*2. Conformemente all'articolo 73 del trattato*, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da

nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, **in particolare:**

quelli contemplati dal presente regolamento, **ad esempio:**

Emendamento 39  
Articolo 9, paragrafo 2, comma 2

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

***soppresso***

*Motivazione*

*Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi prefissati, è opportuno che le misure previste da questo articolo sostengano non solo la fase di ricerca e sviluppo ma anche quella operativa.*

Emendamento 40  
Articolo 12, paragrafo 1

Il presente regolamento entra in vigore ...\*

Il presente regolamento entra in vigore ...\*

\*Nota per GU: **tre anni** dopo la pubblicazione del regolamento nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

\*Nota per GU: **diciotto mesi** dopo la pubblicazione del regolamento nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

*Motivazione*

*Poiché la revisione del presente regolamento è in esame sin dall'anno 2000, la data di entrata in vigore può essere notevolmente anticipata. Tale modifica è necessaria anche per disporre in tempi rapidi di servizi di trasporto pubblico di elevata qualità e a costi contenuti per i passeggeri e i contribuenti.*

***2 bis. I costi da considerare ai fini di tale calcolo vanno determinati sulla base dei costi che un'impresa di medie dimensioni ben gestita e dotata di mezzi di trasporto adeguati per soddisfare gli obblighi di servizio pubblico, sosterebbe per l'assolvimento degli obblighi in questione.***

***3 bis. Inoltre, la compensazione non può superare l'importo corrispondente al saldo degli effetti finanziari positivi e negativi dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle entrate e le spese dell'operatore di servizio pubblico, considerando al riguardo i costi che un'impresa di medie dimensioni ben gestita e dotata di mezzi di trasporto adeguati per soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sosterebbe per l'assolvimento degli obblighi in questione. Nella considerazione di tali costi si farà ricorso nella misura del possibile ai parametri di costo determinati per obblighi comparabili di servizio pubblico nel quadro di una procedura di gara ex art. 5, paragrafo 3 o di una procedura aperta alla concorrenza ex direttiva 2004/17/CE o 2004/18/CE.***

*Motivazione*

*L'aggiunta che si propone garantisce la conformità con la giurisprudenza della CGCE sugli aiuti di stato. Viene ripreso qui anche il "quarto criterio Almark-Trans (cfr. sentenza CGCE C-280/00 - Altmark-Trans - punto 93). Trattasi del criterio determinante per garantire, anche nel caso di un'aggiudicazione diretta un assolvimento del servizio efficiente ed economico, escludendo concretamente la possibilità di compensazioni eccessive.*

## MOTIVAZIONE

### I. Sviluppi verso la situazione attuale

In origine il trasporto pubblico su strada e per ferrovia era diretto a un pubblico relativamente ristretto e provvisto di mezzi che, in seguito, avrebbe in gran parte optato per l'automobile. Gli imprenditori hanno investito capitali e conoscenze nella speranza di trarre profitto da questo nuovo mercato. In conseguenza di perdite crescenti, gran parte del trasporto pubblico è stato limitato successivamente alle ore di punta e ai collegamenti più frequentati o è stato del tutto soppresso.

Per pure regole di mercato, un'ulteriore riduzione delle linee e delle frequenze nonché un forte aumento delle tariffe sarebbero stati inevitabili. Per contrastare tale tendenza, i governi di regioni urbane, in particolare, si sforzano di migliorare il trasporto pubblico per limitare lo spazio occupato dal traffico automobilistico, rendere accessibili abitazioni, luoghi di lavoro e zone ricreative e contenere il più possibile il sovraccarico sull'ambiente esercitato dal traffico. In conseguenza di tutto ciò, il mantenimento e l'espansione dei servizi di linea sono diventati sempre più dipendenti dal rilevamento di tali servizi da parte di imprese comunali, regionali o statali. Nei casi in cui hanno continuato ad esistere, le imprese private sono dovute ricorrere a finanziamenti pubblici per coprire i loro inevitabili deficit operativi. Ciò ha fatto sì che tanto le imprese pubbliche quanto i contraenti privati acquisissero una posizione monopolistica per quanto riguarda il diritto di fornire servizi di linea e di accedere a finanziamenti pubblici.

### II. Proposta della Commissione del 2000

Nel corso degli anni '90 sono stati condotti degli studi concernenti un nuovo sistema di concorrenza, finanziamento, assegnazione di aree, una sorta di "concorrenza regolamentata", che sostituisse tutti i differenti sistemi nazionali, regionali e locali fino ad allora esistenti. In tal modo si è suscitata l'aspettativa che in futuro, per tutto il territorio dell'UE, sarebbe valsa la regola della gara pubblica d'appalto. Alcuni Stati membri hanno anticipato tale sistema all'atto della revisione della loro legislazione nazionale.

Di conseguenza, nel 2000 la Commissione ha fatto riferimento nella motivazione della sua proposta di regolamento al quadro giuridico esistente, in particolare per quanto concerne:

- l'articolo 73 del trattato CE, in base al quale gli aiuti sono compatibili con il trattato se corrispondono al rimborso per la prestazione di determinati servizi che rientrano nel concetto di "servizio pubblico";
- il regolamento 1191/69, quale modificato dal regolamento 1893/91, nel quale sono elencate le forme di compensazione esenti dalla notifica di aiuti di Stato, come prescritto all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

Tale regolamento non precisa tuttavia in che modo i contratti di servizio pubblico dovrebbero essere accordati, né il modo in cui i mercati dovrebbero essere aperti.

Le modalità di assegnazione sono state in parte regolamentate con le direttive 92/50/CEE e 93/38/CEE, sostituite nel 2004 dalle direttive 2004/17/CEE e 2004/18/CEE.

Per molti contratti (e, in particolare, concessioni), tuttavia, tali procedure non valgono. Nel regolamento allora proposto dalla Commissione e anche nelle successive proposte modificate tali procedure sono state definite.

In seguito, la Commissione ha rivolto la sua attenzione a una situazione nel frattempo mutata in conseguenza dell'emergere di grandi imprese internazionali. Tali imprese si offrono di rilevare servizi di autobus, tram e treni da enti pubblici e da privati detentori di concessioni, in cambio di un compenso finanziario per il previsto deficit operativo, ivi compreso un contributo che consente loro di realizzare profitti.

Il 20 luglio 2000 la Commissione europea ha manifestato il suo impegno a garantire trasparenza e parità di trattamento delle imprese per il tramite del regolamento (COM(2000)0007), puntando nel contempo ad evitare che l'attribuzione da parte delle competenti autorità di concessioni a lungo termine a operatori tradizionali o legati da vincoli di amicizia potesse occasionare azioni legali di altre imprese interessate. A tal fine, essa introduceva una concorrenza tra le imprese attraverso gare d'appalto per contratti di servizio pubblico quinquennali. Altre forme di selezione delle imprese sarebbero state possibili solo in casi eccezionali.

### **III. Prima lettura del Parlamento**

Enti locali e regionali, organizzazioni di utenti, organizzazioni ambientaliste e sindacati hanno sollevato forti obiezioni per quanto concerne l'obbligo delle gare d'appalto, ciò anche nella convinzione che tale obbligo avrebbe a termine minacciato l'esistenza delle molte imprese urbane e regionali di proprietà pubblica, create per servire nel miglior modo possibile il mercato interno e non per rientrare in un contesto concorrenziale lontano da casa. Vi è il rischio, in effetti, che un'impresa vada in liquidazione anche se perde una sola gara d'appalto, ad esempio, in conseguenza di prezzi concorrenziali proposti da un'impresa più grande. Oltre a ciò, tutte le imprese interessate hanno avanzato obiezioni contro il termine contrattuale proposto di 5 anni, poiché tale mancanza di continuità avrebbe ostacolato gli investimenti. I sindacati hanno chiesto, in caso di gare d'appalto periodiche, una protezione del personale dei trasporti contro licenziamenti o condizioni di lavoro peggiori presso un nuovo contraente. Da parte dei diversi Stati membri si è attirata l'attenzione sulla varietà delle pratiche esistenti e sulla non auspicabilità di un'imposizione di regole uniformi a livello UE che non tenesse conto delle esperienze maturate in tale settore. In conformità di tali obiezioni, il Parlamento ha deciso, il 14 novembre 2001, in prima lettura, con 317 voti contro 224, di sostenere un pacchetto di modifiche che rendevano possibili, tra l'altro, servizi di tram e metro, nonché di autobus entro un raggio di 50 km senza l'obbligo della gara d'appalto. Se tale obbligo sussisteva, bisognava introdurre una concorrenza in termini di prezzi ma anche di qualità, mentre i termini contrattuali venivano estesi a 8 anni per gli autobus e 15 anni per i treni. I requisiti di trasparenza nelle gare d'appalto, proposti dalla Commissione, erano accolti.

#### **IV. Posizione comune del Consiglio**

Dopo la prima lettura ci sono voluti circa 6 anni perché il Consiglio riuscisse a raggiungere una posizione comune in relazione a tale progetto di regolamento. Al raggiungimento di un accordo ha contribuito la presentazione da parte della Commissione, il 20 luglio 2005, con il documento COM(2005)0319), di un parere rivisto nel quale viene ripreso in gran parte il punto di vista del Parlamento del 2001. Nel 2006 il Consiglio, sotto la Presidenza austriaca, è pervenuto a un'analogha conclusione per cui, dopo alcuni perfezionamenti per quanto concerne il rapporto fra tale regolamento e la direttiva 2004/18/CEE concernente il coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi e la direttiva 2004/17/CEE che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali, la proposta è stata finalizzata sotto la Presidenza tedesca. Una delle caratteristiche di tale testo è la maggiore rilevanza del principio di sussidiarietà per gli Stati membri rispetto alla proposta della Commissione del 2000, per cui in particolare il trasporto nelle città e nelle agglomerazioni anche in futuro potrà essere effettuato da imprese pubbliche. In aggiunta alle imprese pubbliche e alle gare pubbliche d'appalto la posizione comune del Consiglio ammette una terza possibilità, l'aggiudicazione diretta.

#### **V. Esame in commissione TRAN**

Si rileva un alto grado di accordo tra il punto di vista del Parlamento in prima lettura del 2001, il parere rivisto della Commissione del 2005 e la posizione comune del Consiglio del 2006. Il vostro relatore prende le mosse da tale accordo per avanzare le sue proposte. I suoi emendamenti per la commissione TRAN si basavano su opinioni espresse da organizzazioni sociali per quanto concerne la certezza del diritto e la qualità.

L'applicazione di tale regolamento può ridurre la continuità operativa. Ciò significa che per i lavoratori coinvolti si creeranno periodicamente situazioni di incertezza circa il futuro del loro posto di lavoro, poiché il cambio di partner contrattuali potrà comportare licenziamenti collettivi. Un'eventuale nuova assunzione da parte di un'altra impresa potrebbe avvenire a condizioni di lavoro sfavorevoli. Tale situazione si può determinare parimenti in caso di chiusura o rilevamento di imprese. La posizione comune del Consiglio, in conformità degli auspici del Parlamento espressi in prima lettura, che si basa su una maggiore libertà di scelta per gli Stati membri, fa menzione all'articolo 4 (paragrafi 5 e 6) dell'auspicabilità di soluzioni concernenti il trasferimento di personale, ma non rende vincolanti tali soluzioni. Gli emendamenti che puntano a far sì che tale obbligo sia stabilito, ma che le modalità di assolvimento siano lasciate alla discrezionalità degli Stati membri, in conformità delle loro tradizioni nazionali non hanno ottenuto la maggioranza quando sono stati sottoposti a votazione in seno alla commissione TRAN. Ciò è avvenuto anche per quanto riguarda gli emendamenti intesi a tener conto di talune circostanze nazionali particolari e a tutelare gli Stati membri interessati contro gli effetti sfavorevoli per loro.

La commissione TRAN ha accettato la definizione del Consiglio di cui all'articolo 2, lettera c) concernenti i territori nei quali i contratti possono essere conclusi: qualsiasi area inferiore nelle dimensioni ad uno Stato membro è ammissibile. Le proposte concernenti la soppressione della possibilità auspicata dal Consiglio dell'aggiudicazione diretta dei contratti di cui

all'articolo 5.6, sono state respinte ma, a ristretta maggioranza, tale opzione è stata limitata ad un periodo più breve di transizione e, d'altra parte, all'articolo 5.4, a larga maggioranza, è stata estesa in caso di contratti con PMI. Sono stati inoltre accolti gli emendamenti intesi ad evitare pagamenti compensativi che non coprono i costi, suscettibili di indebolire le imprese ad un punto tale da ostacolare la continuità nella prestazione del servizio nonché gli emendamenti concernenti le possibilità di appello e le condizioni che si dovrebbero applicare al subappalto. In considerazione di queste, relativamente piccole, modifiche della posizione comune del Consiglio, il vostro relatore prevede che si possa raggiungere un accordo in seconda lettura così che entro sette anni dalla presentazione di tale proposta da parte della Commissione, la procedura legislativa possa essere conclusa.

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Trasporti stradali, ferroviari e fluviali: obblighi del servizio pubblico
<b>Riferimenti</b>	13736/1/2006 - C6-0042/2007 - 2000/0212(COD)
<b>Prima lettura del PE – Numero P</b>	14.11.2001                      T5-0597/2001
<b>Proposta della Commissione</b>	COM(2000)0007 - C5-0326/2000
<b>Proposta modificata della Commissione</b>	COM(2002)0107 e COM(2005)0319
<b>Annuncio in Aula del ricevimento della posizione comune</b>	18.1.2007
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	TRAN 18.1.2007
<b>Relatore(i)</b> Nomina	Erik Meijer 15.1.2007
<b>Esame in commissione</b>	22.1.2007                      28.2.2007
<b>Approvazione</b>	27.3.2007
<b>Esito della votazione finale</b>	+:                      37 -:                      4 0:                      7
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Armando Veneto, Marta Vincenzi, Roberts Zile
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Zita Gurmai, Jeanine Hennis-Plasschaert, Helmuth Markov, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Alexandru Athanasiu