

**SCHEMA DI  
OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE  
(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: CARDINALI)

Roma, 13 dicembre 2017

Osservazioni sull'atto:

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus (COM(2017) 647)**

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che la proposta modifica il regolamento (CE) n. 1073/2009, al fine di ampliare i servizi internazionali di trasporto di passeggeri con autobus, attraverso l'apertura dei mercati nazionali dei trasporti interurbani con autobus, come alternativa sostenibile all'uso delle autovetture private, e con la regolamentazione dell'accesso alle autostazioni superiori a 600 m<sup>2</sup> per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri;

ricordato che il regolamento (CE) n. 1073/2009 fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, stabilendo le disposizioni che sono tenute a rispettare le imprese che intendono operare sul mercato internazionale del trasporto passeggeri su strada e, in via temporanea, su mercati nazionali diversi da quello del proprio Stato membro di stabilimento (cabotaggio), e disciplinando il rilascio della licenza comunitaria e dell'autorizzazione;

considerato che, dal 2015 al 2017, è stata effettuata una valutazione sull'attuazione del regolamento del 2009, dalla quale è emerso che l'efficacia del regolamento nel conseguire l'obiettivo iniziale, ossia promuovere i servizi di trasporto effettuati con autobus come alternativa sostenibile al trasporto con autovetture private, è solo parziale, e che l'apertura dei mercati nazionali dei servizi regolari di trasporto effettuati con autobus consentirebbe di creare una massa critica di trasportatori con effetti di ampliamento anche dei servizi internazionali;

considerate le seguenti principali modificazioni proposte al regolamento vigente:

- gli articoli 1 e 2 sono modificati per eliminare il limite della temporaneità dai servizi di cabotaggio. Il cabotaggio viene quindi ridefinito come "servizio di trasporto nazionale di passeggeri su strada effettuato per conto terzi in uno Stato membro ospitante";

- il nuovo articolo 3 *bis* stabilisce l'obbligo per gli Stati membri di designare un Organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore del trasporto di passeggeri su strada, quale autorità imparziale e indipendente da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato competente all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico. L'Organismo di regolamentazione effettua analisi economiche per stabilire se un nuovo servizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico; raccoglie e

---

Al Presidente  
della 8<sup>a</sup> Commissione permanente  
S E D E

fornisce informazioni sull'accesso alle autostazioni; e decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni;

- l'articolo 5 disciplina la gestione delle autostazioni, definite all'articolo 2 come qualsiasi struttura con una superficie minima di 600 m<sup>2</sup>, che comprenda un'area di parcheggio utilizzata per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri da autobus che svolgono servizi regolari di trasporto. I gestori delle autostazioni concedono ai vettori il diritto di accesso alle autostazioni e pubblicano, in due o più lingue dell'Unione, l'elenco di tutti i servizi forniti e i relativi prezzi, le norme relative all'assegnazione della capacità e gli orari in vigore;

- la modifica all'articolo 8, relativo alle procedure di autorizzazione, e l'aggiunta degli articoli da 8 *bis* a 8 *quinques* assicurano una maggiore libertà di accesso dei vettori ai trasporti internazionali superiori a 100 chilometri in linea d'aria, in quanto prevedono che ad essi non possa essere negata l'autorizzazione neanche qualora l'Organismo di regolamentazione valutasse che ciò comprometterebbe l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;

- in particolare, l'articolo 8 *quinquies* esplicitamente stabilisce che gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso al mercato internazionale e nazionale dei servizi relativi a tratte inferiori a 100 chilometri in linea d'aria, solo se l'Organismo di regolamentazione stabilisce che l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico ne verrebbe compromesso. Lo stesso articolo conferisce alla Commissione europea il potere di adottare atti delegati per stabilire la procedura e i criteri da rispettare per tale valutazione;

- l'articolo 15 è modificato per esplicitare che i servizi di cabotaggio regolari, in uno Stato membro ospitante, non devono più essere legati a un trasporto internazionale,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91 del TFUE, che prevede la procedura legislativa ordinaria per stabilire norme comuni applicabili ai trasporti internazionali che toccano uno Stato membro, nonché le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di migliorare la mobilità dei cittadini su lunghe distanze e incrementare l'utilizzo di modi di trasporto più sostenibili rispetto all'uso delle auto private, richiede un ulteriore grado di armonizzazione delle normative e delle procedure, e una maggiore apertura dei mercati nazionali di trasporto interurbano di passeggeri, che non possono essere conseguiti in modo efficace dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. Valuti, tuttavia, la Commissione di merito la congruità della delega di potere di cui al nuovo articolo 8 *quinquies*, conferita alla Commissione europea per stabilire i criteri in base ai quali gli Organismi di regolamentazione potranno valutare se l'autorizzazione di un servizio di piccolo cabotaggio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

Valeria Cardinali