



TESTI APPROVATI

P8_TA(2019)0125

Norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 14 febbraio 2019 sulla 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)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0647),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0396/2017),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere motivato inviato dal Parlamento irlandese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 19 aprile 2018¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni²,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0032/2019),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla

¹ GU C 262 del 25.7.2018, pag. 47.

² GU C 387 del 25.10.2018, pag. 70.

Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

P8_TC1-COD(2017)0288

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 14 febbraio 2019 in vista dell'adozione del regolamento (UE) .../... 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

¹ GU C 262 del 25.7.2018, pag. 47.

² GU C 387 del 25.10.2018, pag. 70.

³ Posizione del Parlamento europeo del 14 febbraio 2019.

considerando quanto segue:

- (1) L'applicazione del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ ha rivelato che, nei mercati nazionali, i **alcuni** trasportatori si trovano ad affrontare ostacoli **ingiustificati** allo sviluppo di servizi interurbani effettuati con autobus **a beneficio dei passeggeri**. I servizi di trasporto passeggeri su strada non hanno inoltre tenuto il passo con l'evoluzione delle esigenze dei cittadini in termini di disponibilità e qualità e i modi di trasporto sostenibili continuano a registrare una modesta quota modale. Ne consegue che alcuni gruppi di cittadini si trovano in una posizione di svantaggio per quanto riguarda la disponibilità di servizi di trasporto passeggeri e, a causa del maggior utilizzo di autovetture, gli incidenti stradali sono più frequenti e le emissioni e il traffico aumentano, **così come i costi per le infrastrutture**. [Em. 1]
- (2) Al fine di assicurare un quadro normativo coerente per il trasporto interurbano di passeggeri effettuato con servizi regolari di autobus in tutta l'Unione, il regolamento (CE) n. 1073/2009 dovrebbe applicarsi a tutti i servizi regolari di trasporto interurbano. È pertanto opportuno ampliare l'ambito di applicazione di tale regolamento, **ma senza applicarlo a centri urbani o suburbani o agglomerati urbani e in modo tale da lasciare impregiudicate le disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio**⁵. [Em. 2]

⁴ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

⁵ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

- (3) ~~In~~ Ogni Stato membro dovrebbe essere ~~designato~~ **designare** un organismo di regolamentazione indipendente e imparziale, **incaricato di emanare pareri vincolanti**, allo scopo di garantire il corretto funzionamento del mercato del trasporto passeggeri su strada. Tale organismo può anche essere responsabile di altri settori regolamentati, quali le ferrovie, l'energia o le telecomunicazioni. [Em. 3]
- (4) Le operazioni di servizio commerciale regolare non dovrebbero compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti **o aggiudicati in conformità del regolamento (CE) n. 1370/2007**. Per questo motivo l'organismo di regolamentazione dovrebbe essere in grado di condurre un'analisi economica oggettiva **e, se del caso, essere autorizzato a proporre le misure necessarie** al fine di garantire che questo non accada. **Le operazioni di servizio commerciale regolare non dovrebbero competere con i fornitori di servizi di trasporto cui sono stati accordati diritti esclusivi di prestare determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri in cambio dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.** [Em. 4]

- (5) **Le operazioni di** servizi regolari in forma di trasporti di cabotaggio dovrebbero essere subordinati al possesso di una licenza comunitaria **e all'utilizzo di un tachigrafo intelligente a norma del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio**⁶. Allo scopo di agevolare l'effettuazione di verifiche efficaci di tali servizi da parte delle autorità preposte all'applicazione della legge, le norme relative al rilascio delle licenze comunitarie dovrebbero essere chiarite, **e dovrebbe essere sviluppato il modulo del sistema di informazione del mercato interno (IMI) per l'invio di dichiarazioni di distacco e di richieste in formato elettronico, così da permettere agli ispettori che svolgono i controlli su strada di accedere direttamente, in tempo reale, ai dati e alle informazioni contenuti nel registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU) e nell'IMI e al fine di garantire che i contributi sociali per i conducenti di autobus distaccati siano effettivamente versati** [Em. 5].
- (6) Per garantire la concorrenza leale sul mercato, è opportuno concedere agli operatori dei servizi regolari i diritti di accesso alle autostazioni nell'Unione a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti. **La gestione di un'autostazione dovrebbe essere approvata da un'autorità nazionale, che dovrebbe verificare quali requisiti sono necessari e quali devono essere soddisfatti.** I ricorsi contro le decisioni di rigetto o di limitazione dell'accesso dovrebbero essere presentati all'organismo di regolamentazione. **Gli Stati membri potrebbero escludere le autostazioni che sono di proprietà del gestore di autostazioni e a suo uso esclusivo per i propri servizi di trasporto passeggeri su strada.** [Em. 6]

⁶ **Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).**

- (7) Pur mantenendo l'autorizzazione per i servizi regolari, è opportuno adattare alcune norme relative alla procedura di autorizzazione.
- (8) Per l'autorizzazione dei servizi regolari sia nazionali che internazionali dovrebbe essere seguita una procedura di autorizzazione. Tale autorizzazione dovrebbe essere rilasciata a meno che il rifiuto non sia motivato da ragioni chiaramente specificate imputabili al richiedente o il servizio non comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Per garantire che le operazioni di servizio commerciale regolare non compromettano l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico esistenti, è opportuno introdurre una distanza limite, ***determinata dagli Stati membri, che in ogni caso non dovrebbe essere superiore a 100 chilometri di percorso***. ~~Nel caso dei collegamenti già serviti da più di un contratto di servizio pubblico, dovrebbe essere possibile aumentare tale limite.~~ [Em. 7]
- (9) I vettori non residenti dovrebbero poter effettuare servizi regolari nazionali alle stesse condizioni dei vettori residenti, ***purché abbiano ottemperato alle disposizioni in materia di trasporti su strada o ad altre disposizioni pertinenti del diritto nazionale, internazionale e dell'Unione***. [Em. 8]

- (10) È opportuno snellire ~~per quanto~~ *ove* possibile le formalità amministrative, senza per questo rinunciare ai controlli e alle sanzioni che garantiscono la corretta applicazione e l'efficace esecuzione del regolamento (CE) n. 1073/2009. ~~Il foglio di viaggio costituisce un inutile onere amministrativo e dovrebbe quindi essere abolito.~~ **[Em. 9]**
- ~~(11) Le escursioni locali costituiscono un trasporto di cabotaggio autorizzato e sono disciplinate dalle norme generali sul cabotaggio. L'articolo relativo alle escursioni locali dovrebbe pertanto essere soppresso. **[Em. 10]**~~
- (12) In considerazione dell'importanza di un'efficace esecuzione del regolamento (CE) n. 1073/2009, le norme in materia di controlli su strada e presso le imprese dovrebbero essere modificate per includere i trasporti di cabotaggio.
- (13) Nella misura in cui il presente regolamento armonizza, nei mercati nazionali, le norme riguardanti i servizi regolari effettuati con autobus e l'accesso alle autostazioni, i suoi obiettivi, segnatamente la promozione della mobilità interurbana e l'incremento della quota modale dei modi sostenibili di trasporto di passeggeri, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi perseguiti in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(14) Al fine di tenere conto dell'evoluzione del mercato e del progresso tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati I e II del regolamento (CE) n. 1073/2009 e integrare quest'ultimo con le disposizioni concernenti la forma in cui devono essere redatte le attestazioni per i trasporti effettuati per conto proprio, la forma delle domande di autorizzazione e delle autorizzazioni stesse, la procedura e i criteri da rispettare per determinare se un servizio proposto comprometta l'equilibrio ~~economico~~ di un contratto di servizio pubblico, nonché gli obblighi di relazione degli Stati membri. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁷. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati. **[Em. 11]**

(15) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1073/2009,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1073/2009 è così modificato:

1) all'articolo 1, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Il presente regolamento si applica ai servizi nazionali *interurbani* di trasporto di passeggeri effettuati per conto terzi da un vettore non residente, conformemente alle disposizioni del capo V, *e lascia impregiudicate le disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007.*"; [Em. 12]

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 2 è sostituito dal seguente:

"2) "servizi regolari": i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri con una frequenza e su un itinerario determinati, in cui non sono previste fermate intermedie oppure l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri hanno luogo alle fermate preventivamente stabilite;"

b) ~~il punto 7 è sostituito dal seguente:~~

~~"7) "trasporto di cabotaggio": un servizio di trasporto nazionale di passeggeri su strada effettuato per conto terzi in uno Stato membro ospitante;"~~
[Em. 83]

c) sono aggiunti i seguenti punti da 9 a 11 ter:

- "9) "autostazione": qualsiasi **una** struttura con una superficie minima di 600 m², **autorizzata** che comprenda un'area di parcheggio utilizzata da autobus per l'imbarco **la salita** e lo sbarco **la discesa** di passeggeri;
[Em. 13]
- 10) "gestore dell'autostazione": qualsiasi soggetto responsabile, **in uno Stato membro**, della **gestione di un'autostazione, che rispetta i requisiti di competenza professionale e capacità finanziaria** della concessione dell'accesso a un'autostazione; [Em. 14]
- 11) "alternativa valida": un'altra autostazione che sia economicamente accettabile per il vettore, **garantisca una connettività e infrastrutture comparabili all'autostazione inizialmente richiesta e consenta l'accesso dei passeggeri ad altre forme di trasporto pubblico**, e tale da consentirgli **consentire al vettore** di effettuare il servizio di trasporto di passeggeri interessato **in maniera analoga all'autostazione inizialmente richiesta**;
[Em. 15]

11 bis) "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; a seconda del diritto dello Stato membro in questione, il 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; [Em. 16]

11 ter) "itinerario alternativo": l'itinerario tra la stessa origine e la stessa destinazione di un itinerario utilizzato da un servizio regolare esistente e che può essere utilizzato al suo posto."; [Em. 17]

3) prima del capo II, è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 3 bis

Organismo di regolamentazione

1. **Le autorità competenti in** ogni Stato membro ~~designa~~ **designano** un organismo di regolamentazione ~~nazionale-unico~~ **pubblico nazionale** per il settore del trasporto di passeggeri su strada. Detto organismo è un'autorità imparziale che, in termini organizzativi, funzionali, gerarchici e decisionali, è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato. Tale autorità è indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico. **[Em. 18]**

L'organismo di regolamentazione può essere **un organismo già esistente** competente per altri settori **servizi** regolamentati. **[Em. 19]**

2. L'organismo di regolamentazione per il settore del trasporto passeggeri su strada dispone, **per lo svolgimento dei suoi compiti**, della necessaria capacità organizzativa in termini di risorse umane, **finanziarie** e di altro tipo, proporzionata all'importanza di tale settore nello Stato membro interessato. **[Em. 20]**

2 bis. Fatti salvi i poteri delle autorità nazionali garanti della concorrenza, l'organismo di regolamentazione ha la facoltà di monitorare la situazione concorrenziale del mercato interno dei servizi regolari di trasporto passeggeri su strada, al fine di impedire le discriminazioni o l'abuso di posizione dominante sul mercato, anche attraverso il subappalto. I suoi pareri sono vincolanti. [Em. 21]

3. L'organismo di regolamentazione svolge i seguenti compiti:

a) effettua analisi economiche per stabilire se un nuovo servizio proposto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;

b) raccoglie e fornisce informazioni sull'accesso alle autostazioni; **e onde assicurare che l'accesso alle autostazioni per gli operatori di servizi sia garantito a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti; [Em. 22]**

c) decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni; **e [Em. 23]**

c bis) crea un registro elettronico, accessibile al pubblico, in cui sono elencati tutti i servizi regolari nazionali e internazionali autorizzati. [Em. 24]

4. L'organismo di regolamentazione può, nell'esercizio delle sue funzioni, richiedere le informazioni pertinenti alle *altre* autorità competenti, ai gestori delle autostazioni, ai richiedenti un'autorizzazione e ad eventuali terze parti interessate all'interno del territorio dello Stato membro in questione. **[Em. 25]**

Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, *che* non è superiore a un mese. In casi debitamente motivati, l'organismo di regolamentazione può prorogare il termine per la trasmissione delle informazioni di due settimane al massimo. L'organismo di regolamentazione è in grado di far rispettare le richieste di informazioni per mezzo di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive. **[Em. 26]**

5. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a *un tempestivo* controllo giurisdizionale. Tale controllo può avere effetto sospensivo solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che il diritto costituzionale dello Stato membro interessato conferisce al giudice investito del ricorso. **[Em. 27]**

6. Le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione sono rese pubbliche *entro due settimane dalla loro adozione.*"; [Em. 28]

4) l'articolo 4 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Il trasporto internazionale di passeggeri e i trasporti di cabotaggio effettuati con autobus sono subordinati al possesso di una licenza comunitaria rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento.";

b) al paragrafo 2, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui modifica gli allegati I e II per adeguarli al progresso tecnico.";

5) l'articolo 5 è così modificato:

- a) al paragrafo 3, il quinto comma è soppresso;
- b) al paragrafo 5, il terzo comma è sostituito dal seguente:

"Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la forma in cui devono essere redatte le attestazioni.";

6) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 5 bis

Accesso alle autostazioni

1. I gestori delle autostazioni concedono ai vettori il diritto di accesso alle autostazioni, compresi tutte le strutture presenti o i servizi forniti in tali autostazioni, per l'esercizio di servizi regolari a condizioni giuste, eque, non discriminatorie e trasparenti.

1 bis. Ove i gestori delle autostazioni concedano l'accesso, gli operatori di autobus rispettano i termini e le condizioni esistenti dell'autostazione. [Em. 29]

2. I gestori delle autostazioni si adoperano per soddisfare tutte le richieste di accesso al fine di garantire un uso ottimale delle autostazioni.

Le richieste di accesso ***alle autostazioni*** possono essere rifiutate soltanto per motivi ***debitamente giustificati relativi alla*** mancanza di capacità, ***all'omissione reiterata di pagamento delle imposte, a violazioni gravi e reiterate, debitamente documentate, commesse dal trasportatore su strada o ad altre disposizioni nazionali, purché esse siano applicate con coerenza e non discriminino né specifici vettori che chiedono accesso a un'autostazione, né i relativi modelli commerciali associati. Se una richiesta è rifiutata, il gestore dell'autostazione comunica la sua decisione anche all'autorità di regolamentazione. [Em. 30]***

Nel caso in cui il gestore di un'autostazione rifiuti una richiesta di accesso, ~~indica tutte~~ **è incoraggiato a indicare le migliori** alternative valide **di cui è a conoscenza.** [Em. 31]

3. I gestori delle autostazioni pubblicano almeno le seguenti informazioni ~~in due o più lingue ufficiali~~ **nelle rispettive lingue nazionali e in un'altra lingua ufficiale** dell'Unione: [Em. 32]

a) un elenco di tutti i servizi forniti e i relativi prezzi;

a bis) un elenco di tutte le infrastrutture presenti e delle specifiche tecniche dell'autostazione; [Em. 33]

b) le norme relative alla programmazione dell'assegnazione della capacità;

c) gli orari in vigore e l'assegnazione della capacità.

Tali informazioni sono rese disponibili gratuitamente in formato elettronico dal gestore dell'autostazione e dall'organismo di regolamentazione su richiesta e, nel caso in cui questi ultimi dispongano di siti web, su tali siti.

Le informazioni sono aggiornate e modificate secondo necessità.

3 bis. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del presente articolo le autostazioni che sono di proprietà del gestore di autostazioni e a suo uso esclusivo per i propri servizi di trasporto passeggeri su strada. Nel considerare una domanda di esclusione, gli organismi di regolamentazione tengono conto della disponibilità di alternative valide."; [Em. 34]

7) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 5 ter

Procedura per la concessione dell'accesso alle autostazioni

1. Un vettore che desidera accedere a un'autostazione presenta una domanda in tal senso al gestore dell'autostazione.
2. ~~Se l'accesso richiesto nella domanda non può essere concesso, il gestore dell'autostazione avvia consultazioni con tutti i vettori interessati al fine di soddisfare tale domanda.~~ [Em. 35]

3. Il gestore dell'autostazione prende una decisione su ogni domanda di accesso a un'autostazione ~~entro due mesi dalla~~ **senza indugio e al più tardi un mese dopo** la data di presentazione della domanda da parte del vettore. ~~Le decisioni relative all'accesso sono motivate.~~ **Qualora l'accesso sia rifiutato, il gestore dell'autostazione giustifica la propria decisione;** [Em. 36]
4. I richiedenti possono impugnare le decisioni dei gestori delle autostazioni. I ricorsi sono presentati all'organismo di regolamentazione.
5. Se investito di un ricorso contro una decisione del gestore di un'autostazione, l'organismo di regolamentazione adotta una decisione motivata entro un determinato lasso di tempo e, in ogni caso, entro tre settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

La decisione dell'organismo di regolamentazione in merito a tale ricorso è vincolante, **fatte salve le disposizioni del diritto nazionale relative al controllo giurisdizionale**. L'organismo di regolamentazione è in grado di far rispettare tale decisione per mezzo di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive.
[Em. 37]

La decisione è soggetta esclusivamente a controllo giurisdizionale.";

8) l'articolo 6 è così modificato:

a) al paragrafo 1, primo comma, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"L'autorizzazione è rilasciata a nome del vettore, su supporto cartaceo o in formato elettronico, e non è cedibile.";

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la forma in cui devono essere redatte le autorizzazioni.";

9) l'articolo 7 è così modificato:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le domande di autorizzazione per i servizi regolari sono presentate su supporto cartaceo o in formato elettronico all'autorità competente per l'autorizzazione.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la forma in cui devono essere redatte le domande.";

10) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

~~Procedura~~ **Procedure** di autorizzazione, *sospensione e revoca dell'autorizzazione* per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza ~~inferiore a~~ **di massimo** 100 chilometri ~~in linea d'aria~~ **di percorso** [Em. 38]

1. L'autorizzazione è rilasciata con l'accordo delle autorità competenti di tutti gli Stati membri nei cui territori hanno luogo l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri e il loro trasporto su distanze ~~inferiori~~ **definite da ciascuno Stato membro e fino** a 100 chilometri ~~in linea d'aria~~ **di percorso**. L'autorità competente per l'autorizzazione trasmette alle suddette autorità competenti una copia della domanda, corredata di copie di ogni altra documentazione utile e di una richiesta di accordo, entro due settimane dal ricevimento della domanda. Al tempo stesso l'autorità competente per l'autorizzazione inoltra tali documenti, per informazione, alle autorità competenti degli altri Stati membri il cui territorio è attraversato. [Em. 39]

2. Le autorità competenti degli Stati membri cui è stato chiesto l'accordo notificano la loro decisione all'autorità competente per l'autorizzazione entro ~~tre~~ **due** mesi. Il termine decorre dalla data di ricevimento della richiesta di accordo, comprovata dall'avviso di ricevimento. Qualora le autorità competenti degli Stati membri non concedano l'accordo che è stato loro richiesto, sono tenute a motivare il loro rifiuto. **[Em. 40]**

Se le autorità competenti degli Stati membri cui è stato chiesto l'accordo non rispondono entro il termine di cui al primo comma, si considera che abbiano dato il loro accordo.

3. L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda entro ~~quattro~~ **tre** mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore. **[Em. 41]**
4. L'autorizzazione è rilasciata a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni ***oggettive relative all'interesse pubblico*** di cui all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettere da a) a d). **[Em. 42]**

4 bis. Qualora un servizio internazionale regolare effettuato con autobus abbia compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, per motivi eccezionali che non potevano essere previsti al momento del rilascio dell'autorizzazione e che non rientrano nella responsabilità del titolare del contratto di servizio pubblico, lo Stato membro interessato può, con l'accordo con la Commissione, sospendere o revocare l'autorizzazione a fornire il servizio dopo aver dato un preavviso di sei mesi al vettore. Il vettore ha la possibilità di impugnare tale decisione. [Em. 43]

5. Se una delle autorità competenti non approva l'autorizzazione, la questione può essere deferita alla Commissione entro due mesi dal ricevimento della risposta della suddetta autorità.

6. Previa consultazione degli Stati membri delle autorità competenti che non hanno dato il loro accordo ~~ed entro quattro~~, ***al più tardi due*** mesi dal ricevimento della comunicazione dall'autorità competente per l'autorizzazione, la Commissione adotta una decisione i cui effetti decorrono trenta giorni dopo la notifica ~~agli~~ ***alle autorità competenti negli*** Stati membri interessati.

[Em. 44]

7. La decisione della Commissione si applica fino al conseguimento di un accordo tra gli Stati membri e all'adozione di una decisione in merito alla domanda da parte dell'autorità competente per l'autorizzazione.";

11) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 8 bis

~~Procedura~~ **Procedure** di autorizzazione, **sospensione e revoca dell'autorizzazione** per il trasporto internazionale di passeggeri su una distanza ~~pari o~~ superiore a 100 chilometri ~~in linea d'aria~~ **di percorso** [Em. 45]

1. L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda ~~entro~~ **senza indugio e al più tardi** due mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore. [Em. 46]
2. L'autorizzazione è rilasciata a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni di cui all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettere da a) a e) **c bis**. [Em. 47]

3. L'autorità competente per l'autorizzazione inoltra alle autorità competenti di tutti gli Stati membri nei cui territori hanno luogo ~~l'imbarco~~ *la salita* o ~~lo sbarco~~ *la discesa* dei passeggeri, ~~nonché una copia della domanda e di ogni altra documentazione utile e una richiesta di accordo, insieme con la propria valutazione, entro due settimane dal ricevimento della domanda. Inoltre, l'autorità competente per l'autorizzazione inoltra i documenti pertinenti~~ alle autorità competenti degli Stati membri il cui territorio è attraversato senza che vi sia ~~imbarco~~ *salita* o ~~sbarco~~ *discesa* di passeggeri, ~~una copia della domanda e di ogni altra documentazione utile, insieme con la propria valutazione, per informazione.~~ [Em. 48]

3 bis. Se una delle autorità competenti degli Stati membri nei cui territori hanno luogo la salita o la discesa dei passeggeri non approva l'autorizzazione per uno dei motivi enunciati al paragrafo 2, l'autorizzazione non può essere concessa, ma la questione può essere deferita alla Commissione entro un mese dal ricevimento della risposta della suddetta autorità. [Em. 49]

3 ter. Previa consultazione degli Stati membri delle autorità competenti che non hanno dato il loro accordo ed entro quattro mesi dal ricevimento della comunicazione dall'autorità competente per l'autorizzazione, la Commissione adotta una decisione i cui effetti decorrono trenta giorni dopo la notifica agli Stati membri interessati. [Em. 50]

3 quater. La decisione della Commissione si applica fino al conseguimento di un accordo tra gli Stati membri e all'adozione di una decisione in merito alla domanda da parte dell'autorità competente per l'autorizzazione. [Em. 51]

Articolo 8 ter

Procedura di autorizzazione per i servizi regolari nazionali

1. L'autorità competente per l'autorizzazione prende una decisione in merito alla domanda ~~entro~~ **al più tardi** due mesi dalla data di presentazione della medesima da parte del vettore. Tale termine può essere esteso a ~~quattro~~ **tre** mesi se è stata richiesta un'analisi in conformità all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettera d). [Em. 52]
2. Le autorizzazioni dei servizi regolari nazionali sono rilasciate a meno che il rifiuto non possa essere motivato in base ad una o più delle ragioni di cui all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettere da a) a e **c bis**), e, se il servizio di trasporto passeggeri copre una distanza ~~inferiore~~ **pari al massimo** a 100 chilometri ~~in linea d'aria~~ **di percorso**, all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettera d). [Em. 53]

~~3. — La distanza di cui al paragrafo 2 può essere aumentata fino a 120 chilometri se il servizio regolare da introdurre è finalizzato a collegare un punto di partenza e una destinazione già serviti da più di un contratto di servizio pubblico.~~

[Em. 54]

Articolo 8 quater

Decisioni delle autorità competenti per l'autorizzazione

1. Conformemente alla procedura di cui agli articoli 8, 8 bis o 8 ter, l'autorità competente per l'autorizzazione rilascia l'autorizzazione, la rilascia a determinate condizioni o respinge la domanda. L'autorità competente per l'autorizzazione informa tutte le autorità competenti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, in merito alla sua decisione.
2. Le decisioni di rigetto di una domanda o, di rilascio di un'autorizzazione subordinata a limitazioni *o di sospensione o revoca dell'autorizzazione* sono motivate *e, se del caso, tengono conto delle analisi dell'organismo di regolamentazione. Il richiedente o il vettore che effettua il servizio interessato ha la possibilità di impugnare le decisioni dell'autorità competente per l'autorizzazione.* **[Em. 55]**

~~L'autorizzazione è rilasciata a meno che il suo rigetto non possa~~ **Una domanda di autorizzazione può** essere ~~motivato~~ **respinta solo** in base ad una o più delle seguenti ragioni: **[Em. 56]**

- a) il richiedente non è in grado di effettuare il servizio oggetto della domanda con il materiale di cui dispone direttamente;
- b) il richiedente non ha rispettato le normative nazionali o internazionali in materia di trasporti su strada, in particolare le condizioni e i requisiti relativi alle autorizzazioni per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri, o ha commesso infrazioni gravi della normativa dell'Unione **o nazionale o, se del caso, regionale** in materia di trasporti su strada, in particolare per quanto riguarda **i requisiti tecnici e** le norme **in materia di emissioni** applicabili ai veicoli nonché **le norme applicabili** ai tempi di guida e ai periodi di riposo dei conducenti; **[Em. 57]**
- c) in caso di domanda di rinnovo dell'autorizzazione, le condizioni di quest'ultima non sono state rispettate;

c bis) il richiedente ha chiesto l'autorizzazione per un servizio regolare che segue lo stesso itinerario o un itinerario alternativo qualora un'autorità competente abbia concesso a un operatore di servizio pubblico un diritto esclusivo di prestare determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri in cambio dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico nell'ambito di un contratto di servizio pubblico in conformità dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007. Questa ragione di rigetto lascia impregiudicato l'articolo 8 quinquies, paragrafo 1 bis del presente regolamento; [Em. 58]

d) un organismo di regolamentazione stabilisce, sulla base di un'analisi economica oggettiva, che il servizio comprometterebbe l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. *Tale analisi valuta le caratteristiche strutturali e geografiche pertinenti del mercato e la rete in questione (dimensione, caratteristiche della domanda, complessità della rete, isolamento tecnico e geografico e i servizi contemplati dal contratto), e valuta se il nuovo servizio apporta un miglioramento della qualità dei servizi o del rapporto costi-benefici. [Em. 59]*

Le autorità competenti per l'autorizzazione non respingono una domanda per il mero fatto che il vettore *richiedente l'autorizzazione* offre prezzi inferiori a quelli offerti da altri vettori stradali, ~~oppure~~ *a meno che l'autorità di regolamentazione o altri organismi nazionali competenti non stabiliscano che il richiedente che cerca di accedere al mercato è intenzionato a offrire servizi al di sotto del loro normale valore per un periodo di tempo prolungato, e che è probabile che ciò comprometta la concorrenza leale. Le autorità competenti per l'autorizzazione non respingono una domanda solamente per il fatto* che il collegamento in questione è già servito da altri vettori stradali. [Em. 60]

3. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'autorità competente per l'autorizzazione siano soggette a controllo giurisdizionale. Tale controllo può avere effetto sospensivo solo quando l'effetto immediato della decisione dell'autorità competente per l'autorizzazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che il diritto costituzionale dello Stato membro interessato conferisce al giudice investito del ricorso.

Articolo 8 quinquies

Limitazione del diritto di accesso

1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso al mercato internazionale e nazionale dei servizi regolari *effettuati con autobus* se il servizio regolare proposto trasporta passeggeri su distanze inferiori **fino** a 100 chilometri ~~in linea~~ *d'aria di percorso* e se comprometterebbe l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, *o su qualsiasi distanza se viene effettuato in un centro urbano o suburbano o in un agglomerato urbano o soddisfa le esigenze di trasporto fra detto centro o agglomerato e le periferie, o se il richiedente non ha rispettato le disposizioni in materia di trasporti su strada o altre disposizioni pertinenti del diritto nazionale, internazionale o dell'Unione.*

[Em. 61]

1 bis. Se un'autorità competente ha conferito diritti esclusivi a un'impresa che realizza un servizio pubblico a norma dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007, la tutela dei diritti esclusivi si applica solo alla fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri prestati sugli stessi itinerari o su itinerari alternativi. Tale conferimento di diritti esclusivi non preclude l'autorizzazione di nuovi servizi regolari ove tali servizi non competano con il servizio prestato nell'ambito del contratto di servizio pubblico ovvero siano effettuati su altri itinerari. [Em. 62]

2. Le autorità competenti che hanno aggiudicato un contratto di servizio pubblico o gli operatori di servizio pubblico che adempiono il contratto di servizio pubblico possono richiedere all'organismo di regolamentazione di effettuare un'analisi volta a stabilire se l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico sarebbe compromesso.

Ove sia stata ricevuta tale domanda, l'organismo di regolamentazione esamina la domanda e ~~decide~~ ***può decidere*** se effettuare l'analisi economica ***conformemente all'articolo 8 quater, paragrafo 2, lettera d) a meno che non vi siano motivi pratici eccezionali o altri motivi che giustifichino una decisione di non procedere in tal senso***. Esso informa le parti interessate della sua decisione. [Em. 63]

3. Qualora effettuati un'analisi economica, l'organismo di regolamentazione informa tutte le parti interessate dei risultati di tale analisi e delle sue conclusioni ***al più presto e comunque*** entro ~~sei settimane~~ ***tre mesi*** dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'organismo di regolamentazione può concludere che sia necessario rilasciare un'autorizzazione, rilasciarla a determinate condizioni o respingerla. [Em. 64]

Le conclusioni dell'organismo di regolamentazione sono vincolanti per le autorità competenti per l'autorizzazione.

4. Le autorità competenti e gli operatori di servizio pubblico forniscono all'organismo di regolamentazione tutte le informazioni necessarie ai fini dei paragrafi 2 e 3.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la procedura e i criteri da rispettare ai fini dell'applicazione del presente articolo, ***in particolare per quanto riguarda l'analisi economica.***; [Em. 65]

5 bis. Gli Stati membri possono liberalizzare ulteriormente il sistema di autorizzazione per i servizi regolari nazionali per quanto riguarda le procedure di autorizzazione e le soglie di chilometri. [Em. 66]

12) all'articolo 9, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Gli articoli 8, 8 bis, 8 ter e 8 quater si applicano mutatis mutandis alle domande di rinnovo di un'autorizzazione o di modifica delle condizioni dei servizi soggetti ad autorizzazione.";

13) al capo IV, il titolo è sostituito dal seguente:

"SERVIZI REGOLARI SPECIALIZZATI NON SOGGETTI AD
AUTORIZZAZIONE"

13 bis) all'articolo 11, è aggiunto il paragrafo seguente :

"3 bis. Uno Stato membro può decidere di imporre a un vettore non residente di rispettare le condizioni relative al requisito di stabilimento di cui al regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio nello Stato membro ospitante dopo che a tale vettore è stata concessa l'autorizzazione a fornire un servizio regolare nazionale e prima che il vettore inizi a effettuare il servizio pertinente. Tali decisioni sono motivate. La decisione tiene conto delle dimensioni e della durata dell'attività del vettore non residente nello Stato membro ospitante. Se lo Stato membro ospitante stabilisce che il vettore non residente non soddisfa il requisito di stabilimento, può revocare le pertinenti autorizzazioni per servizi regolari nazionali concesse o sospenderle finché il requisito non è soddisfatto.*

* *Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).";*
[Em. 67]

14) all'articolo 12, i paragrafi da 1 a 5 sono soppressi;

~~15) l'articolo 13 è soppresso; [Em. 68]~~

16) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Trasporti di cabotaggio autorizzati

I trasporti di cabotaggio sono autorizzati per i seguenti servizi:

- a) i servizi regolari specializzati effettuati a titolo temporaneo, purché siano contemplati da un contratto stipulato tra l'organizzatore e il vettore;
- b) i servizi occasionali ~~effettuati a titolo temporaneo~~; [Em. 69]
- c) i servizi regolari effettuati in conformità al presente regolamento ***da un vettore non residente nello Stato membro ospitante durante un servizio regolare internazionale a norma del presente regolamento ad eccezione dei servizi di trasporto che soddisfano le esigenze di un centro o di un agglomerato urbano o quelle del trasporto fra detto centro o agglomerato e le periferie. I trasporti di cabotaggio non sono effettuati indipendentemente da tale servizio internazionale.***; [Em. 70]

16 bis) all'articolo 16, paragrafo 1, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

"1. L'esecuzione dei trasporti di cabotaggio è soggetta, salvo altrimenti disposto dalla normativa comunitaria, **alla direttiva 96/71 CE del Parlamento europeo e del Consiglio*** e alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore nello Stato membro ospitante per quanto riguarda:

* **Direttiva 96/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1)."; [Em. 72]**

~~17) — l'articolo 17 è soppresso; [Em. 73]~~

17 bis) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

"Articolo 17

Documenti di controllo per i trasporti di cabotaggio

1. I trasporti di cabotaggio in forma di servizi occasionali sono effettuati in base a un foglio di viaggio di cui all'articolo 12 che deve trovarsi a bordo del veicolo ed essere, **su supporto cartaceo o in formato elettronico**, esibito a **su** richiesta degli agenti preposti al controllo **ispettori autorizzati**.
2. Le seguenti informazioni sono riportate nel foglio di viaggio:
 - a) i luoghi di partenza e di arrivo del servizio;
 - b) le date di partenza e di fine servizio.
3. ~~I fogli di viaggio di cui all'articolo 12 sono rilasciati in libretti certificati dall'autorità o dall'organismo competente dello Stato membro di stabilimento.~~

4. Per i servizi regolari specializzati, il contratto concluso fra il vettore e l'organizzatore del trasporto, o una copia certificata conforme dello stesso, funge da documento di controllo. Tuttavia, un foglio di viaggio è compilato in forma di riepilogo mensile.
5. ~~I fogli di viaggio utilizzati sono rispediti all'autorità o all'organismo competente dello Stato membro di stabilimento secondo modalità stabilite dall'autorità o dall'organismo suddetti~~ ***Nel corso dei controlli, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o soggetto in grado di fornire i documenti richiesti.***; [Em. 74]

18) all'articolo 19, paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

- "2. I vettori che effettuano trasporti di cabotaggio o trasporti internazionali di passeggeri con autobus autorizzano tutti i controlli volti a garantire che i trasporti siano effettuati correttamente, in particolare per quanto riguarda i tempi di guida e i periodi di riposo.";

19) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

"Articolo 20

Reciproca assistenza

1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza ai fini dell'applicazione del presente regolamento e del controllo sull'applicazione stessa. Essi si scambiano informazioni attraverso i punti di contatto nazionali istituiti a norma dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

2. Gli organismi di regolamentazione cooperano nello svolgimento di analisi economiche per stabilire se i servizi regolari proposti comprometterebbero un contratto di servizio pubblico per la fornitura di servizi internazionali di trasporto pubblico. L'autorità competente per l'autorizzazione consulta gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraverso i quali transita il servizio regolare internazionale in questione e, se del caso, chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione.";

20) l'articolo 26 è sostituito dal seguente:

"Articolo 26

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 2, all'articolo 8 quinquies, paragrafo 5, e all'articolo 28, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da ... [data di entrata in vigore del presente regolamento].

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 5, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 2, all'articolo 8 quinquies, paragrafo 5, e all'articolo 28, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'articolo 5, paragrafo 5, dell'articolo 6, paragrafo 4, dell'articolo 7, paragrafo 2, dell'articolo 8 quinquies, paragrafo 5, e dell'articolo 28, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";

21) l'articolo 28 è sostituito dal seguente:

"Articolo 28

Relazioni

1. Entro il 31 gennaio di ogni anno, e per la prima volta entro il 31 gennaio [...il primo gennaio successivo all'entrata in vigore del presente regolamento], ~~gli~~**le autorità competenti degli** Stati membri comunicano alla Commissione il numero di autorizzazioni per servizi regolari rilasciate nel corso dell'anno precedente e il numero totale delle autorizzazioni per servizi regolari in corso di validità al 31 dicembre dello stesso anno. Tali informazioni sono fornite separatamente per ognuno degli Stati membri di destinazione del servizio regolare. Gli Stati membri comunicano inoltre alla Commissione i dati relativi ai trasporti di cabotaggio, in forma di servizi regolari specializzati e occasionali, effettuati nel corso dell'anno precedente dai vettori residenti.
[Em. 75]
2. Entro il 31 gennaio di ogni anno, e per la prima volta entro il 31 gennaio [...il primo gennaio successivo all'entrata in vigore del presente regolamento], le autorità competenti dello Stato membro ospitante trasmettono alla Commissione statistiche sul numero di autorizzazioni rilasciate per trasporti di cabotaggio eseguiti in forma di servizi regolari di cui all'articolo 15, lettera c) nel corso dell'anno precedente.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26, con cui stabilisce la forma in cui deve essere redatto il prospetto utilizzato per la comunicazione delle statistiche di cui ai paragrafi 1 e 2, nonché i dati da trasmettere.
4. Entro il 31 gennaio di ogni anno, e per la prima volta entro il 31 gennaio [...il primo gennaio successivo all'entrata in vigore del presente regolamento], gli Stati membri comunicano alla Commissione il numero di vettori titolari di una licenza comunitaria al 31 dicembre dell'anno precedente e il numero di copie certificate conformi corrispondenti al numero di veicoli in circolazione a tale data.
5. Entro il ~~[inserire la data corrispondente a ...]~~ [cinque anni dopo la data di applicazione del presente regolamento], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento. La relazione contiene informazioni relative alla misura in cui il presente regolamento ha contribuito a migliorare il funzionamento del mercato del *sistema di* trasporto passeggeri su strada, *in particolare per i passeggeri, il personale degli autobus e l'ambiente.*". [Em. 76]

Articolo 2
Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal [XX].

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

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il presidente

Il presidente