

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla concessione di aiuti finalizzati al coordinamento dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile**

(2000/C 365 E/11)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2000) 5 def. — 2000/0023(COD)

(Presentata dalla Commissione il 28 luglio 2000)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 71, 73 e 89,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

(1) l'eliminazione delle disparità atte a provocare distorsioni della concorrenza sul mercato dei trasporti costituisce un obiettivo essenziale della politica comune dei trasporti;

(2) sono stati fatti progressi significativi sotto il profilo della liberalizzazione dei settori dei trasporti interni:

a) nel settore del trasporto su strada la concorrenza nelle attività internazionali è stata introdotta il 1° gennaio 1993; le operazioni di cabotaggio, introdotte per la prima volta il 1° luglio 1990, non sono più soggette a contingenti dal 1° luglio 1998 <sup>(1)</sup>,

<sup>(1)</sup> Regolamento (CEE) n. 4059/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (GU L 390 del 30.12.1989, pag. 3) sostituito dal regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (GU L 279 del 12.11.1993, pag. 1) nonché del regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri (GU L 95 del 9.4.1992, pag. 1).

b) il trasporto di viaggiatori su strada è liberalizzato con l'esenzione dei servizi nazionali di linea <sup>(2)</sup>,

c) nel settore ferroviario è stato introdotto l'accesso all'infrastruttura per le associazioni internazionali e le imprese ferroviarie che offrono servizi internazionali di trasporto combinato ed è stata stabilita l'indipendenza della gestione e la separazione contabile tra servizi e infrastruttura <sup>(3)</sup>,

d) il settore delle vie navigabili interne è stato progressivamente liberalizzato per instaurare la libertà di stipulazione dei contratti e di negoziazione dei prezzi per quanto riguarda i trasporti nazionali ed internazionali per idrovia nella Comunità a decorrere dal 1° gennaio 2000 <sup>(4)</sup>, e

e) il mercato dei servizi di trasporto combinato è stato completamente liberalizzato dal 1° luglio 1993 <sup>(5)</sup>;

(3) il processo di liberalizzazione in tutti i settori dei trasporti interni non è tuttavia ancora completo e per di più non sono ancora stati istituiti meccanismi armonizzati di imputazione dei costi per compensare i costi non recuperati dei modi di trasporto. In tali circostanze potrebbero esistere taluni aiuti di Stato che sono richiesti dalla necessità del coordinamento del settore e che per tale ragione rimangono compatibili con il trattato CE se ed in quanto l'aiuto non sia lesivo di altre disposizioni di diritto comunitario;

<sup>(2)</sup> Regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1) da ultimo modificato dal regolamento (CE) n. 11/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997 (GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 1) e dal regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 10).

<sup>(3)</sup> Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativo allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25).

<sup>(4)</sup> Direttiva 96/75/CE del Consiglio, del 19 novembre 1996, relativa alle modalità di noleggio e di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali di merci per via navigabile nella Comunità (GU L 304 del 27.11.1996, pag. 12).

<sup>(5)</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per alcuni trasporti combinati di merci tra gli Stati membri (GU L 68 del 17.12.1992, pag. 38).

- (4) gli articoli 87, 88 e 89 del trattato CE e il regolamento (CE) n. 659/1999, del Consiglio, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 (ora articolo 88) del trattato CE<sup>(1)</sup> si applicano agli aiuti destinati al trasporto per ferrovia, su strada e per via navigabile;
- (5) l'articolo 73 prevede una deroga al divieto contenuto nell'articolo 87, paragrafo 1 e, conseguentemente, il presente regolamento lascia impregiudicata la questione preliminare se esista un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1. Il presente regolamento lascia altresì impregiudicati gli altri articoli del trattato come l'articolo 86, paragrafo 2;
- (6) nella misura in cui l'articolo 73 del trattato CE dichiara compatibili con il mercato comune gli aiuti corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, alla sua attuazione provvede il regolamento (CEE) n. 1191/69<sup>(2)</sup>, del Consiglio, come successivamente modificato e integrato; nella misura in cui l'articolo 73 dichiara compatibili col mercato comune gli aiuti richiesti dalla necessità del coordinamento dei trasporti occorre stabilire con regolamento del Consiglio le circostanze in cui gli aiuti sono considerati in possesso di tali requisiti;
- (7) il regolamento (CEE) n. 1107/70<sup>(3)</sup> del Consiglio era finalizzato a realizzare gli obiettivi sopra menzionati; tuttavia oggi è necessario adeguarlo per conformarlo alla disciplina attualmente vigente in tema di accesso al mercato;
- (8) l'odierna politica della Comunità mira ad incoraggiare le partecipazioni del settore pubblico e privato a nuovi progetti di infrastruttura di trasporto, in particolare nel caso di progetti considerati importanti per lo sviluppo delle reti transeuropee<sup>(4)</sup>; le regole in materia di aiuti di Stato devono applicarsi in modo da non penalizzare i progetti di infrastruttura che comprendono qualche forma di partecipazione del settore privato rispetto a quelle che ne sono prive; di conseguenza è opportuno prevedere una deroga generale per gli aiuti ai gestori delle infrastrutture piuttosto che una deroga mirata a tipi specifici di progetto;
- (9) il finanziamento pubblico della gestione, manutenzione o fornitura di infrastrutture di trasporto interne aperte a tutti gli utenti potenziali in conformità del diritto comunitario e gestite dallo Stato non ricade nella sfera di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE poiché nella fattispecie non sono conferiti vantaggi ad un'impresa in concorrenza con altre imprese;
- (10) gli aiuti pubblici erogati ad un gestore dell'infrastruttura, privato o pubblico, ma separato dallo Stato, per la gestione, manutenzione o fornitura di infrastrutture di trasporto terrestre si presumono compatibili con il mercato comune se tale gestore è stato scelto in base a gara aperta e non discriminatoria poiché in tal modo è stato garantito che l'entità del sostegno pubblico rappresenta il prezzo di mercato per realizzare il risultato perseguito;
- (11) se tuttavia un aiuto specifico a favore di un gestore dell'infrastruttura non potesse essere considerato compatibile in via presuntiva, esso dovrebbe essere autorizzato perché compatibile con il trattato CE nella misura in cui è necessario a realizzare il progetto o l'attività in questione e sempreché non provochi distorsioni di concorrenza in misura contraria all'interesse comune. Ad esempio, si presume che il sostegno pubblico accordato alla costruzione e all'esercizio dell'infrastruttura di un terminale per il trasporto combinato capace di attrarre un flusso rilevante di traffico da terminali concorrenti — anziché portare ad uno spostamento tra modi di trasporto (dalla rete stradale a modi più rispettosi dell'ambiente) — costituisca una distorsione della concorrenza contraria all'interesse comune;
- (12) inoltre devono essere prese in considerazione, nel valutare se l'entità dell'aiuto è proporzionata, la normativa comunitaria eventualmente in vigore in materia di imputazione dei costi dell'infrastruttura. Nel settore ferroviario tale approccio è compatibile con l'articolo 7, paragrafo 3 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, in forza del quale gli Stati membri possono concedere ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, nell'osservanza degli articoli 73, 87 e 88 del trattato CE, un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti; i medesimi principi devono applicarsi ai gestori dell'infrastruttura in tutti i settori dei trasporti interni;
- (13) per un certo periodo la Comunità ha auspicato una politica volta a realizzare un sistema di trasporti sostenibile che consenta ed incoraggi misure volte a compensare i costi addizionali non recuperati di altri modi di trasporti concorrenti, quali costi per i danni all'infrastruttura, per l'inquinamento, il rumore, la congestione, la salute e gli incidenti;

(1) Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modifica di applicazione dell'articolo 93 del trattato (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

(2) Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nei settori dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1).

(3) Regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nei settori dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1).

(4) Conclusioni della 2031<sup>o</sup> riunione — Trasporti — punti 4 e 5 sulle PPP nel contesto dei progetti TEN (Trans European Network), doc. 11007/97 (Comunicato stampa: Lussemburgo 9.10.1997).

- (14) per quanto riguarda il trasporto di merci, gli Stati membri possono introdurre regimi di aiuto che prevedono misure di questo tipo in connessione con l'uso dell'infrastruttura e che non ostacolano in modo sproporzionato il raggiungimento di altri obiettivi comunitari; gli Stati membri quindi devono dimostrare con un ragionevole grado di trasparenza che tali regimi si limitano a compensare eventuali costi marginali specifici non recuperati di modi di trasporto concorrenti; tali regimi devono avere durata limitata. Qualsiasi regime pubblico di questo tipo autorizzato dalla Commissione può in linea di massima essere rinnovato fino a quando specifici costi esterni e di infrastruttura non recuperati non saranno stati internalizzati a livello di ciascun modo di trasporto terrestre o a livello dei modi di trasporto terrestre nel loro insieme. Per quanto riguarda il trasporto di viaggiatori è possibile tener conto di questi elementi quando l'operatore dei trasporti chiede diritti esclusivi o compensazioni finanziarie in forza delle norme comunitarie ed in particolare del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio;
- (15) gli altri aiuti erogati in settori liberalizzati devono essere esaminati sotto il profilo dell'articolo 87 del trattato CE, in particolare tenendo presente la nozione di sviluppo di un'attività di cui al paragrafo 3, lettera c) di detto articolo;
- (16) che gli aiuti accordati in forza del presente regolamento sono soggetti a notifica ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE e del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (nuovo articolo 88) del trattato, salva diversa disposizione del presente regolamento;
- (17) gli aiuti per la gestione, la manutenzione o la fornitura di infrastrutture (ad eccezione dei terminali per il trasporto combinato, le idrovie interne e la rete stradale) che costituiscono parte integrante di una rete di trasporto aperta già esistente, avente un unico gestore dell'infrastruttura, possono essere efficacemente controllati dalla Commissione sulla base di un obbligo generale periodico di informazione, anziché di un obbligo specifico di notifica preliminare;
- (18) nel caso degli aiuti per la gestione, la manutenzione o la fornitura dei terminali sopra menzionati o qualora l'infrastruttura in questione abbia un gestore distinto dal gestore della rete o qualora la sua capacità sia per contratto totalmente o in parte riservata ad una o più imprese di trasporto (diversamente dalla concessione di un diritto di accesso a un'infrastruttura aperta), non è tuttavia escluso un rilevante impatto sulla concorrenza e quindi non è opportuno sopprimere l'obbligo di notifica preliminare;
- (19) per garantire la trasparenza ed un controllo efficace è opportuno stabilire regole che riguardano le registrazioni che gli Stati membri devono tenere per gli aiuti esentati dal presente regolamento; per la relazione annuale che gli Stati membri devono fornire alla Commissione è opportuno che la Commissione stabilisca obblighi specifici, ivi

compreso, tenuto conto della larga disponibilità della tecnologia necessaria, quello della presentazione di informazioni in via telematica;

- (20) considerando che il regolamento (CEE) n. 1192/69 <sup>(1)</sup> del Consiglio è stato emanato per eliminare le disparità che insorgono per effetto dell'imposizione di oneri finanziari eccezionali o per effetto della concessione di vantaggi ad imprese ferroviarie da parte delle autorità pubbliche; tuttavia, a norma della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, gli Stati membri attualmente sono tenuti a garantire che le imprese ferroviarie dispongano di uno status di operatori indipendenti che agiscono secondo criteri commerciali e si adattano alle richieste del mercato, e quindi tali disparità o sono state eliminate o dovrebbero essere eliminate;
- (21) i paragrafi 2, 3 e 4 dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio sono caducati; nella misura in cui gli Stati membri continuano, per un periodo transitorio, a sostenere le imprese ferroviarie in forza dell'articolo 4, paragrafo 1 del regolamento suddetto, la Commissione dovrà garantire che tale sostegno sia strettamente limitato all'importo necessario per compensare le imprese ferroviarie per gli oneri finanziari che restano a loro carico ed è quindi prescritto che tale compensazione venga notificata alla Commissione in forza dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE; l'esenzione dall'obbligo di informazione preliminare previsto dal regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio va revocata,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Campo di applicazione

Il presente regolamento si applica agli aiuti che rispondono alle necessità del coordinamento dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

#### Articolo 2

##### Definizioni

Nel presente regolamento i seguenti termini sono così definiti:

- *infrastruttura di trasporto*: installazioni permanenti per la movimentazione o il trasbordo di viaggiatori e merci e le connesse attrezzature per la sicurezza e la navigazione, essenziali per la gestione di queste installazioni,
- *gestore dell'infrastruttura*: qualsiasi impresa pubblica, privata o mista pubblica/privata che provvede alla gestione, alla manutenzione o alla fornitura di infrastruttura di trasporto,

<sup>(1)</sup> Regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 8).

- *impresa di trasporto*: qualsiasi impresa che intende avvalersi di una specifica infrastruttura di trasporto, sia esclusivamente a proprio vantaggio che per fornire servizi ad altre persone o imprese,
- *costi esterni e di infrastruttura specifici non recuperati*: costi non pagati dall'utente dell'infrastruttura di trasporto sotto forma di oneri specifici. Possono comprendere i danni all'infrastruttura, l'inquinamento, il rumore, la congestione, i danni alla salute e gli incidenti.

#### Articolo 3

##### Aiuti per l'infrastruttura

1. L'aiuto concesso ad un gestore dell'infrastruttura per la gestione, la manutenzione o la fornitura di un'infrastruttura di trasporto interna deve essere compatibile con il trattato CE, sempreché detto aiuto, rapportato al finanziamento totale del progetto:
  - a) sia necessario per consentire la realizzazione del progetto o dell'attività in questione e
  - b) non dia luogo a distorsioni della concorrenza in misura contraria all'interesse comune.
2. La valutazione a norma del presente articolo deve tener conto delle prescrizioni della normativa comunitaria relativa all'imputazione dei costi dell'infrastruttura in vigore al momento della concessione dell'aiuto.

#### Articolo 4

##### Aiuti per l'uso dell'infrastruttura

1. Un regime per la concessione di aiuti ad imprese di trasporto ai fini dell'uso dell'infrastruttura per il trasporto di merci è compatibile con il trattato CE se:
  - a) ha una durata massima di tre anni,
  - b) sia dimostrato, sulla base di un'analisi comparata dei costi, che gli aiuti in questione sono limitati alla compensazione corrispondente a costi esterni e di infrastruttura specifici altrimenti non recuperati connessi all'uso di infrastrutture di trasporto concorrenti, detratti tutti i costi non recuperati di questo tipo connessi all'uso dell'infrastruttura in questione,
  - c) il regime preveda la concessione dell'aiuto a condizioni non discriminatorie ad imprese di trasporto che operano nel medesimo modo di trasporto e
  - d) l'aiuto non dia luogo a distorsioni della concorrenza in misura contraria all'interesse comune.

2. La valutazione ai sensi del presente articolo tiene conto delle prescrizioni della normativa comunitaria sulla determinazione o stima di eventuali costi esterni in vigore al momento della concessione dell'aiuto di cui trattasi.

#### Articolo 5

##### Condizioni generali

1. Qualora un'impresa beneficiaria di un aiuto concesso in forza del presente regolamento sia impegnata anche in un'attività economica diversa da quella oggetto dell'aiuto, le somme accordate devono essere contabilizzate separatamente e devono essere gestite evitando qualsiasi possibilità di trasferimento verso tali altre attività.
2. Per calcolare l'ammontare autorizzabile dell'aiuto da concedere in forza di una delle disposizioni del presente regolamento occorre tener conto di ogni aiuto concesso ai medesimi fini e attinto a risorse di qualsiasi altro Stato o della Comunità.

#### Articolo 6

##### Notifica

1. L'aiuto erogato per la gestione, la manutenzione o la fornitura di infrastrutture di trasporto terrestre diverse dai terminali per il trasporto combinato, le vie navigabili e il trasporto stradale non è soggetto all'obbligo di notifica conformemente all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:
  - a) l'infrastruttura costituisce parte integrante di una rete che abbia il medesimo gestore dell'infrastruttura interessata e l'accesso alla quale sia aperto a condizioni non discriminatorie a chiunque, persona o impresa, intenda utilizzarla,
  - b) la capacità dell'infrastruttura non sia totalmente o parzialmente riservata all'uso di una o più imprese di trasporto.
2. I terminali e le stazioni ferroviarie unimodali sono considerati parte integrante della rete ferroviaria.

#### Articolo 7

##### Obblighi di informazione

1. In relazione agli aiuti che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 6, gli Stati membri:
  - a) sono tenuti a conservare registrazioni dettagliate che devono contenere tutte le informazioni necessarie a stabilire che le condizioni di esenzione, quali fissate nel presente regolamento, sono adempiute. Gli Stati membri devono conservare le registrazioni per dieci anni dalla data alla quale l'aiuto è stato concesso. Gli Stati membri, su richiesta scritta, trasmettono alla Commissione copia di tali registrazioni entro venti giorni lavorativi o entro un termine più lungo se così è stabilito nella domanda della Commissione;

b) sono tenuti a fornire annualmente alla Commissione entro il 31 marzo dell'anno solare precedente informazioni riepilogative sui regimi di aiuto attuati e sulle singole concessioni di aiuto al di fuori di tali regimi, nel formato prescritto nell'Allegato, in particolare allegando:

- una descrizione del progetto finanziato, compreso l'importo esatto dell'aiuto, i costi totali del progetto, l'identità del beneficiario ed il calendario di realizzazione,
- programmi o disposizioni futuri per la gestione e l'accesso all'infrastruttura di cui trattasi, e
- qualsiasi altra informazione pertinente per una valutazione dell'aiuto di Stato.

2. Tali informazioni sono trasmesse per la prima volta entro il 31 marzo dell'anno che segue il compimento del primo anno solare completo dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. Le informazioni fornite a tale data si riferiscono al periodo che inizia dalla data di entrata in vigore del presente regolamento fino al termine di tale anno solare; esse devono essere presentate anche in forma informatizzata.

#### Articolo 8

##### Controllo dell'applicazione

Ai sensi dell'articolo 79 del trattato CE è istituito un comitato consultivo. Esso è composto di rappresentanti degli Stati membri ed è presieduto da un rappresentante della Commissione. Il comitato può esaminare e formulare un parere su tutte le questioni generali che riguardano l'applicazione del presente regolamento.

#### Articolo 9

##### Abrogazione

1. È abrogato il regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio successive modificazioni e integrazioni.
2. Sono abrogati l'articolo 4, paragrafi 2, 3 e 4 e l'articolo 13, paragrafi 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio e successive modificazioni.

#### Articolo 10

##### Disposizioni transitorie ed entrata in vigore

1. I regimi d'aiuto che in virtù dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1107/70 e successive modificazioni sono dispensati dalla procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato continuano a godere di tale dispensa per un periodo di dodici mesi a partire dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
2. Gli Stati membri provvedono entro tale periodo a modificare i regimi d'aiuto in questione in modo da renderli compatibili con il disposto dell'articolo 6 del presente regolamento e ne informano la Commissione.
3. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in tutti gli Stati membri.

---

#### ALLEGATO

##### Scheda a corredo delle informazioni riepilogative sui singoli aiuti concessi o sui regimi di aiuto attuati

Stato membro (Regione):

Data di attuazione (regime di aiuto) o di concessione (aiuto individuale):

Denominazione ed indirizzo dell'autorità responsabile:

Titolo del regime di aiuto attuato o nome del beneficiario dell'aiuto individuale:

Obiettivo dell'aiuto:

Base giuridica:

Risorse finanziarie:

Intensità dell'aiuto:

Durata:

Altre informazioni (facoltative):

---