

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi terzi»⁽¹⁾

(COM(2003) 94 def. — 2003/0044 (COD))

(2003/C 234/06)

Il Consiglio, in data 14 marzo 2003, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Ghigonis, in data 26 giugno 2003.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il 16 luglio 2003, nel corso della 401^a sessione plenaria, con 119 voti favorevoli e 1 astensione, il seguente parere.

1. Introduzione e antefatti

1.1. Negli ultimi quindici anni l'Unione europea ha portato avanti un consistente programma di liberalizzazione e integrazione del trasporto aereo, riuscendo a fondere una serie di singoli mercati per creare un unico mercato «interno» dell'aviazione. Con l'adozione delle disposizioni in materia di liberalizzazione del trasporto aereo note come «terzo pacchetto», i principi del programma comunitario sul mercato interno sono stati applicati al settore dell'aviazione.

1.2. I voli internazionali da e verso l'UE, tuttavia, sono rimasti soggetti agli accordi bilaterali tradizionali: l'Unione europea, infatti, non ha ancora una politica coerente nel settore del trasporto aereo internazionale. In considerazione del fatto che una strategia frammentaria comporta conseguenze negative per lo sviluppo dell'industria aerea comunitaria, la Commissione, nel Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», ha ravvisato in una politica esterna coerente in materia di aviazione una delle priorità più urgenti. La Commissione ha sempre ritenuto che gli accordi «cielo aperto» («Open Skies») creassero distorsioni di concorrenza tra le compagnie aeree europee e che tali accordi, limitando le possibilità di investimenti e di consolidamento tra compagnie aeree europee, interferissero nello sviluppo del mercato unico (ai sensi di questi accordi, infatti, le

compagnie aeree, per non perdere i loro diritti di traffico internazionale, devono essere detenute per oltre il 50 % da cittadini dei rispettivi paesi d'origine). Nel dicembre 1998 la Commissione aveva avviato una procedura d'infrazione nei confronti di otto Stati, denunciando gli accordi che attribuivano diritti di traffico alle compagnie americane verso, da e sul territorio dell'UE, in cambio di diritti simili, ma rigorosamente limitati, attribuiti alle compagnie nazionali di questi otto Stati (la cosiddetta «clausola di nazionalità»). Con la sentenza del 5 novembre 2002 la Corte di giustizia ha condannato questi Stati per aver violato le competenze esterne della Commissione europea in materia di tariffe aeree sulle linee infracomunitarie e sui sistemi informatizzati di prenotazione (SIR), concludendo i cosiddetti accordi «cielo aperto» («Open Skies») con gli Stati Uniti. La Corte rileva anche che le clausole relative alla proprietà e al controllo delle compagnie aeree violano il principio di stabilimento. Si tratta di una discriminazione che impedisce alle compagnie aeree degli altri Stati membri che non hanno concluso accordi di questo tipo di beneficiare del trattamento nazionale nello Stato membro che ne abbia stipulato uno, situazione che è vietata dalle norme comunitarie relative al diritto di stabilimento.

1.3. Traendo le conclusioni da queste sentenze, la Commissione ha fatto il punto sulle relazioni esterne della Comunità nel settore dei trasporti aerei e ha presentato gli orientamenti e i principi su cui si fonda la politica estera UE nel settore in questione. La Commissione osserva che le sentenze della Corte di giustizia producono anche conseguenze giuridiche con effetto immediato, di cui occorre tener conto a breve termine. Tra queste si annovera, in primo luogo, il fatto che talune disposizioni di quegli accordi sono ora soggette all'esclusiva competenza esterna della Comunità. Le clausole di nazionalità, presenti in quasi tutti gli accordi menzionati, costituiscono inoltre una violazione del diritto comunitario in quanto creano una discriminazione sulla base della nazionalità.

(1) Il documento della Commissione chiede anche l'attuazione delle seguenti misure:

- l'autorizzazione ad aprire negoziati UE per la creazione di uno spazio aereo senza frontiere con gli Stati Uniti;
- l'autorizzazione ad aprire negoziati UE sulla designazione di vettori comunitari sulle rotte internazionali da e verso i paesi terzi e sulle materie di competenza comunitaria esclusiva.

2. Contenuto essenziale della proposta della Commissione

Nel quadro delle proprie competenze (settore di competenza proprio degli Stati membri — gli accordi bilaterali sono in contrasto con il diritto comunitario e, in assenza di negoziati a livello UE, devono essere riveduti) gli Stati membri possono continuare a concludere o a modificare accordi con i paesi terzi, sempre che ciò avvenga in conformità con il diritto comunitario. Dato che uno dei punti centrali del problema è proprio la definizione delle questioni relative alla competenza, è necessaria una stretta collaborazione tra gli Stati membri e le istituzioni comunitarie. La proposta in esame definisce quindi le modalità e gli obblighi cui gli Stati membri devono attenersi nel concludere accordi bilaterali. Gli Stati membri devono tener conto degli interessi comunitari globali: a questo scopo dovrà essere istituita una procedura di verifica efficiente e trasparente. Ciascuno Stato membro è soggetto ad evidenti obblighi d'informazione e comunicazione nei confronti della Commissione e degli altri Stati membri in materia di avvio e conclusione dei negoziati relativi ad un determinato accordo. Tutti i vettori aerei eventualmente coinvolti nei negoziati dovranno beneficiare della parità di trattamento, per escludere discriminazioni ed evitare un trattamento di favore per le compagnie nazionali. In generale devono essere vietati tutti i regolamenti che potrebbero comportare discriminazioni nel quadro del mercato unico europeo dei trasporti aerei. Gli Stati membri devono inoltre istituire procedure non discriminatorie e trasparenti circa la ripartizione dei diritti di traffico tra i vettori comunitari.

3. Osservazioni preliminari

Il Comitato ha preso atto dell'accordo politico raggiunto dal Consiglio il 5 giugno 2003 e deplora vivamente che la decisione sia stata adottata senza attendere il parere del Comitato.

4. Osservazioni di carattere generale

4.1. Sulla base della sentenza della Corte di giustizia di cui sopra, il settore europeo dei trasporti aerei si trova in una situazione giuridica incerta. Gli Stati membri hanno concluso con i paesi terzi un gran numero di accordi bilaterali, alcuni dei quali non sono compatibili con il diritto comunitario. La Commissione non dispone però di alcun mandato per condurre negoziati con paesi terzi in settori di competenza UE e formula pertanto una richiesta in tal senso (si veda, tra l'altro, il punto 2).

4.2. Alla necessità di dissipare rapidamente l'incertezza giuridica si aggiunge la pressione esercitata dal settore dei trasporti aerei, per il quale è di fondamentale importanza poter

contare su accordi giuridicamente solidi, in quanto i diritti di traffico fanno parte del patrimonio commerciale dei vettori aerei. Il Comitato economico e sociale europeo raccomanda quindi di impegnarsi a definire quanto prima un quadro giuridico chiaro per la negoziazione di accordi aerei internazionali. Tale quadro dovrà garantire che gli accordi aerei bilaterali vengano modificati al fine di renderli conformi al diritto comunitario, fatto salvo quanto negoziato nell'ambito di tali convenzioni (diritti di traffico).

4.3. Tenuto conto della ripartizione delle competenze tra gli Stati membri e la Commissione in materia di negoziazione di accordi aerei internazionali in seguito alle sentenze della Corte di giustizia del 5 novembre 2002, è auspicabile definire una procedura di informazione semplice, chiara, trasparente ed efficace. Tale procedura permetterebbe anche di organizzare in modo coordinato dei negoziati nel settore aeronautico con i paesi terzi, a livello nazionale o comunitario.

4.4. In quest'ottica è opportuno semplificare al massimo le procedure amministrative che gli Stati membri devono seguire per la notifica alla Commissione prima dell'avvio di negoziati con i paesi terzi. È inoltre auspicabile che la Commissione abbia la facoltà di avvertire uno Stato membro se reputa che un negoziato da esso condotto possa compromettere gli obiettivi della Comunità. Tuttavia una siffatta procedura dovrebbe limitarsi a quanto necessario per garantire un coordinamento efficace degli Stati membri e della Commissione nel quadro dei negoziati condotti nei rispettivi settori di competenza.

5. Osservazioni specifiche sulla proposta in esame

Visto che nel settore dei trasporti aerei vi è ancora una ripartizione delle competenze e delle responsabilità, in linea di principio il Comitato appoggia l'iniziativa della Commissione intesa a creare, attraverso un regolamento, un sistema efficiente di cooperazione e consultazione tra gli Stati membri e la Comunità, per mettere in luce gli eventuali problemi e differenze di approccio sin nella fase iniziale.

5.1. Articolo 1, paragrafo 2

Le procedure amministrative dovrebbero essere ridotte al minimo (sembra eccessivo chiedere di trasmettere ogni nuovo accordo ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, in tutti i dettagli almeno un mese prima che vengano avviati i contatti con i paesi terzi interessati).

5.2. Articolo 4, paragrafo 2

La facoltà data alla Commissione di opporsi alla conclusione di un accordo sembra andare decisamente oltre i legittimi

diritti della Comunità in materia di informazione, notificazione e trasparenza. Secondo il Comitato è invece preferibile prevedere che la Commissione abbia la possibilità di avvertire uno Stato membro se reputa che un negoziato condotto da quest'ultimo possa compromettere gli obiettivi della Comunità.

Bruxelles, 16 luglio 2003.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale europeo

Roger BRIESCH

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee»

(COM(2003) 220 def. — 2003/0086 (COD))

(2003/C 234/07)

Il Consiglio, in data 20 maggio 2003, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262 del trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il proprio parere, in data 26 giugno 2003, sulla base del rapporto introduttivo del relatore generale Simons.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato all'unanimità il 16 luglio 2003, nel corso della 401^a sessione plenaria, il seguente parere.

1. Introduzione

Il programma eTEN è il cardine del piano d'azione eEurope 2005, che a sua volta costituisce una componente essenziale della strategia di Lisbona, intesa a fare dell'UE l'economia basata sulla conoscenza, più competitiva e più dinamica del mondo entro il 2010. Il programma eTEN ha subito un riorientamento che lo ha reso uno dei principali strumenti per l'attuazione di eEurope 2005 e ne ha spostato il baricentro sulla realizzazione pratica dei servizi d'interesse generale nel quadro di eEurope. Tuttavia, questo riorientamento dei contenuti del programma deve ora essere completato con una revisione della struttura finanziaria. Attualmente, l'importo massimo del contributo comunitario è limitato al 10 % dei costi totali dell'investimento, pur essendo possibile un finanziamento pari al 50 % dei costi complessivi degli studi di progetto. L'esperienza della Commissione mostra che questa percentuale di finanziamento è chiaramente insufficiente a promuovere l'adozione di servizi e a fornire in questa fase un effettivo incentivo alla prosecuzione dei progetti: pertanto,

essa propone di elevare il limite massimo dei finanziamenti dal 10 % al 30 %, anche se solo per i progetti volti a promuovere l'adozione di servizi e di applicazioni. Tale modifica non implica alcuna revisione del quadro finanziario complessivo di eTEN.

2. Osservazioni generali

2.1. Già nel piano d'azione eEurope 2005 ⁽¹⁾, e in particolare nel paragrafo relativo al finanziamento, la Commissione aveva annunciato che avrebbe presentato una proposta per innalzare dal 10 % al 30 % il tetto dei finanziamenti per la fase d'attuazione dei progetti eTEN, senza però pregiudicare gli altri programmi relativi alle reti transeuropee.

⁽¹⁾ Il CESE ha elaborato un parere anche sulla Comunicazione della «Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: Relazione definitiva eEurope 2002».