

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento di seduta

FINALE
A5-0096/2001

21 marzo 2001

*****I**

RELAZIONE

sulla 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
(COM(2000) 5 – C5-0402/2000 – 2000/0023(COD))

Commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

Relatore: Felipe Camisón Asensio

Significato dei simboli utilizzati

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

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

INDICE

	Pagina
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROPOSTA LEGISLATIVA.....	6
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA.....	26
MOTIVAZIONE.....	27
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I PROBLEMI ECONOMICI E MONETARI	32

PAGINA REGOLAMENTARE

Con lettera del 28 luglio 2000 la Commissione ha presentato al Parlamento, a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, e degli articoli 71, 73 e 89 del trattato CE, la 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 (COM(2000) 5 - 2000/0023 (COD)).

Nella seduta dell'8 settembre 2000 la Presidente del Parlamento ha comunicato di aver deferito tale proposta alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo per l'esame di merito e, per parere, alla commissione per i problemi economici e monetari e alla commissione giuridica e per il mercato interno (C5-0402/2000).

Nella riunione del 12 settembre 2000 la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo ha nominato relatore Felipe Camisón Asensio.

Nelle riunioni del 21 novembre 2000, 24 gennaio 2001 e 20 marzo 2001 ha esaminato la proposta della Commissione e il progetto di relazione.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato il progetto di risoluzione legislativa con 50 voti favorevoli, 0 contrari e 5 astensioni.

Erano presenti al momento della votazione Konstantinos Hatzidakis (presidente), Emmanouil Mastorakis, Rijk van Dam e Helmuth Markov (vicepresidenti), Felipe Camisón Asensio (relatore), Pedro Aparicio Sánchez (in sostituzione di Giovanni Claudio Fava), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cocilovo (in sostituzione di Rolf Berend), Gerard Collins, Thierry Cornillet (in sostituzione di Luigi Cesaro), Danielle Darras, Garrelt Duin, Alain Esclopé, Markus Ferber (in sostituzione di Francis Decourrière), Jean-Claude Fruteau (in sostituzione di John Hume), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, Georg Jarzembowski, Pierre Jonckheer (in sostituzione di Reinhold Messner), Dieter-Lebrecht Koch, Brigitte Langenhagen (in sostituzione di Jacqueline Foster), Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, James Nicholson (in sostituzione di Francesco Musotto), Camilo Nogueira Román, Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (in sostituzione di Juan de Dios Izquierdo Collado), Samuli Pohjamo, James L.C. Provan (in sostituzione di Reinhard Rack), Alonso José Puerta, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Marieke Sanders-ten Holte, Gilles Savary, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (in sostituzione di Margie Sudre), Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Helena Torres Marques (in sostituzione di Joaquim Vairinhos), Ari Vatanen, Mark Francis Watts e Jan Marinus Wiersma (in sostituzione di Demetrio Volcic).

Il parere della commissione per i problemi economici e monetari è allegato; la commissione giuridica e per il mercato interno ha deciso il 17 ottobre 2000 di non esprimere parere.

La relazione è stata depositata il 21 marzo 2001.

Il termine per la presentazione di emendamenti sarà indicato nel progetto di ordine del giorno della tornata nel corso della quale la relazione sarà esaminata.

PROPOSTA LEGISLATIVA

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 (COM(2000) 5 – C5-0402/2000 – 2000/0023(COD))

La proposta è modificata nel modo seguente:

Testo della Commissione ¹	Emendamenti del Parlamento
Emendamento 1 Considerando 2, alinea	
(2) sono stati fatti progressi significativi sotto il profilo della liberalizzazione dei settori dei trasporti interni:	(2) sono stati fatti taluni progressi in un notevole arco di tempo sotto il profilo della liberalizzazione dei settori dei trasporti interni:
<i>Motivazione</i>	
<i>E' stato possibile registrare taluni progressi dopo un difficile processo di liberalizzazione durato alcuni anni. Tale faticosa evoluzione deve trovare espressione nel testo.</i>	
Emendamento 2 Considerando 2 bis (nuovo)	
	<i>(2 bis) in conformità con la politica comune dei trasporti, le strutture di finanziamento dell'infrastruttura non dovrebbero mettere in condizioni di svantaggio i modi di trasporto più sicuri e più rispettosi dell'ambiente, come le vie navigabili, la ferrovia e i trasporti combinati, rispetto al finanziamento dell'infrastruttura per modi di trasporto più dannosi;</i>

¹ GU C 365 del 19.12.2000, pag. 179.

Motivazione

La politica comune dei trasporti (PCT) mira a realizzare una conversione verso modi di trasporto più sostenibili, come le vie navigabili, la ferrovia e i trasporti combinati, anziché avvantaggiare modi di trasporto più dannosi, come quelli stradali e aerei.

Emendamento 3 Considerando 5

(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;

(5) l'articolo 73 **dispone** una deroga **alle regole generali in materia di aiuti statali** (articolo 87, paragrafo 1) **qualora gli aiuti siano richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti.**

Consequentemente, 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;

Motivazione

Trattasi di una descrizione più chiara dell'articolo 73 del trattato.

Emendamento 4 Considerando 8

(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; 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;

(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; 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 **a tutti i** gestori delle infrastrutture **e per i progetti di infrastruttura** piuttosto che una deroga mirata a tipi specifici di progetto;

Motivazione

Tenendo presente che anche l'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato CE fa riferimento alla realizzazione di progetti, si ritiene opportuno sottolinearne l'importanza. Le amministrazioni nazionali che gestiscono infrastrutture di trasporto terrestre non rientrano nel campo di applicazione della proposta di regolamento in esame. Ciò costituisce una discriminazione nei confronti dei gestori di infrastrutture pubbliche e private e crea, in un gran numero di Stati membri, un vantaggio concorrenziale per alcuni modi di trasporto.

Emendamento 5 Considerando 9

(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;

(9) il finanziamento pubblico della gestione, manutenzione, **realizzazione** 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;

Motivazione

Il termine "fornitura" di infrastrutture è ambiguo ed è opportuno aggiungervi il termine "realizzazione".

Emendamento 6 Considerando 10

(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;

(10) gli aiuti pubblici erogati ad un gestore dell'infrastruttura, privato o pubblico, ma separato dallo Stato, per la gestione, manutenzione, **realizzazione** o fornitura di infrastrutture di trasporto terrestre si presumono compatibili con il mercato comune **se l'infrastruttura gestita dal gestore in questione è aperta a tutti gli utenti potenziali in conformità dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, o** se tale gestore è stato scelto **con modalità che garantiscono** che l'entità del sostegno pubblico rappresenta il prezzo di mercato per realizzare il risultato perseguito;

Motivazione

Per assicurare il prezzo di mercato è sufficiente che vi sia concorrenza tra i candidati per la gestione, manutenzione o fornitura di infrastrutture . All'interno dell'Unione europea ciò può avvenire anche mediante l'indizione di una gara pubblica aperta a livello europeo, che tuttavia, nella terminologia comunitaria, viene denominata "gara ristretta". Il testo del considerando dev'essere modificato in modo che anche questa procedura possa essere inclusa tra quelle che garantiscono il prezzo di mercato.

Si dovrebbe utilizzare un criterio oggettivo per i modi di trasporto, segnatamente quello stabilito nell'articolo 87 del trattato, che prevede che l'infrastruttura sia aperta a tutti gli utenti senza discriminazioni. È comunque opportuno evitare definizioni diverse, in quanto potrebbero portare a distorsioni tra i settori. L'UE abbisogna di un quadro coerente per tutti i modi di trasporto in vista dell'ulteriore sviluppo dei flussi di trasporto multimodale in Europa (si veda l'emendamento 10 concernente l'articolo 4).

Emendamento 7

Considerando 11

(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;

(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 ***nella situazione attuale*** una distorsione della concorrenza contraria all'interesse comune;

Motivazione

Il grado di rispetto dell'ambiente dei modi di trasporto può modificarsi nel tempo a motivo di innovazioni tecnologiche; si ritiene pertanto opportuna l'aggiunta che ciò è valido nella situazione attuale.

Emendamento 8

Considerando 11 bis (nuovo)

(11 bis) uno spostamento dei flussi di traffico verso modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente fa parte della politica comune dei trasporti e corrisponde quindi all'interesse comune;

Motivazione

L'interesse comune è un criterio importante per determinare la legittimità dell'aiuto statale e va pertanto definito chiaramente in linea con il paragrafo 63, lettera d) della relazione che accompagna la proposta della Commissione. L'innovazione tecnologica può a medio termine rendere disponibili anche all'interno di uno stesso modo di trasporto alternative più rispettose dell'ambiente, che non devono essere escluse a priori dagli aiuti statali. Il significato della nozione di interesse comune si sviluppa nel corso del tempo, per cui non è opportuno inserire una definizione negli articoli.

Emendamento 9

Considerando 11 ter (nuovo)

(11 ter) l'innovazione tecnologica può a medio termine rendere disponibili alternative più rispettose dell'ambiente anche all'interno di un unico modo di trasporto. Tali alternative non devono essere a priori escluse dagli aiuti pubblici. Un determinato modo di trasporto può altresì diventare più rispettoso dell'ambiente rispetto ad un altro che in questo momento è più ecologico. Il programma deve essere pertanto flessibile in modo tale da stimolare l'innovazione tecnologica e far sì che nuove scoperte rispettose dell'ambiente possano fruire di aiuti statali;

Motivazione

Il presente emendamento intende apportare la necessaria flessibilità al concetto di trasporto rispettoso dell'ambiente e dare all'innovazione l'attenzione che merita.

Emendamento 10

Considerando 13 bis (nuovo)

(13 bis) la realizzazione di un sistema di trasporti sostenibile presuppone

L'attuazione di una politica consapevole di trasferimento modale, attraverso lo spostamento dei trasporti stradali verso il trasporto ferroviario, marittimo o fluviale;

Motivazione

L'emendamento si spiega da sé.

Emendamento 11
Considerando 14

(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;

(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 **obiettivamente** che tali regimi si limitano a compensare eventuali costi specifici non recuperati di modi di trasporto concorrenti; tali regimi devono avere durata limitata. Qualsiasi regime pubblico di questo tipo autorizzato dalla Commissione **deve cessare immediatamente non appena** specifici costi esterni e di infrastruttura non recuperati **siano** stati internalizzati a livello di ciascun modo di trasporto terrestre o a livello dei modi di trasporto terrestre nel loro insieme. **Per evitare distorsioni causate da interpretazioni differenti di tali costi, la Commissione stabilisce i criteri fondamentali di tali regimi di aiuti.** 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;

Motivazione

Poiché i costi marginali specifici non recuperati di modi di trasporto concorrenti non sono stati ancora definiti in maniera precisa, la Commissione europea deve stabilire i criteri

fondamentali in base ai quali gli Stati membri devono istituire i propri regimi di aiuti. Se ogni Stato membro si riservasse il diritto di definire tali costi, sarebbero inevitabili interpretazioni differenti e distorsioni tra gli Stati stessi e tra diversi modi di trasporto.
Adeguamento alla risoluzione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2001 sulla fatturazione dei costi di infrastruttura dei trasporti (relazione Costa).

Emendamento 12
Considerando 14 bis (nuovo)

(14 bis) per quanto riguarda il trasporto merci, sono autorizzati, conformemente al trattato, e esentati dall'obbligo di notifica preliminare gli aiuti destinati ad attività di trasporto combinato;

Motivazione

Tenuto conto dei vantaggi riconosciuti del trasporto combinato, gli aiuti alla gestione di questo modo di trasporto dovrebbero essere autorizzati e esentati da qualsiasi obbligo di notifica preliminare.

Emendamento 13
Considerando 16

(16) 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. 659/99 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (*nuovo articolo 88*) del trattato, ***salva diversa disposizione del presente regolamento;***

(16) ***fatte salve le disposizioni dell'articolo 6,*** 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. 659/99 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (*nuovo articolo 88*) del trattato;

Motivazione

Cfr. proposta di modifica.

Emendamento 14
Considerando 17

(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***

(17) gli aiuti per la gestione, la manutenzione, ***la realizzazione*** o la fornitura di infrastrutture (ad eccezione ***delle infrastrutture per utenti specifici***) possono essere efficacemente controllati dalla

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;

Commissione sulla base di un obbligo generale periodico di informazione, anziché di un obbligo specifico di notifica preliminare;

Motivazione

1. Cfr. emendamento 4 del relatore.
2. Cfr emendamenti concernenti il considerando 10 e l'articolo 6.

Emendamento 15 Considerando 18

(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;

(18) nel caso degli aiuti per la gestione, la manutenzione, **la realizzazione** o la fornitura, **qualora l'infrastruttura sia riservata all'uso di una specifica impresa e purché il massimale dell'aiuto superi l'importo definito dalla Commissione**, non è tuttavia escluso un rilevante impatto sulla concorrenza e quindi non è opportuno sopprimere l'obbligo di notifica preliminare;

Motivazione

L'articolo 87 del trattato stabilisce tuttavia che gli aiuti sono incompatibili con il mercato comune solo nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri. Un approccio caso per caso ai singoli progetti di infrastruttura da parte della Commissione potrebbe portare a procedure lunghe (sei mesi e più), che sicuramente scoraggeranno gli utenti disposti a investire nell'intermodalità. I bandi di gara pubblici per i progetti più piccoli (importo definito dalla Commissione) non costituiscono una procedura corrente. Un quadro giuridico flessibile e pragmatico è importante per mantenere l'interesse degli investitori potenziali nei confronti delle forme di trasporto meno nocive per l'ambiente. Data l'entità modesta di certi investimenti, si può prendere in considerazione una regola "de minimis" definita dalla Commissione al fine di evitare inutili lungaggini burocratiche.

Emendamento 16 Considerando 19 bis (nuovo)

(19 bis) Mediante il controllo degli aiuti, siano essi notificati o documentati ex post, la Commissione assicura che la concorrenza tra vettori, nonché tra Stati membri e tra regioni, non venga distorta. Nel verificare la regolarità della concorrenza essa pone particolare attenzione alle conseguenze che potrebbero derivare da regimi di aiuti differenti;

Motivazione

Uno degli obiettivi del mercato interno consiste nel garantire eque condizioni di concorrenza mediante il divieto generale di aiuti. Tale obiettivo vale in principio anche per il settore dei trasporti. Quando tale settore è esentato tuttavia, per motivi particolari, dal divieto generale di aiuti, deve porsi una particolare attenzione a che mediante gli aiuti non siano prodotte distorsioni della concorrenza.

Emendamento 17

Articolo 1

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

Il presente regolamento si applica agli aiuti che rispondono alle necessità del coordinamento dei trasporti per ferrovia, su strada, per via navigabile, ***del trasporto marittimo a corto raggio, nonché delle attività di trasporto combinato nei porti marittimi.***

Motivazione

Per raggiungere l'obiettivo posto dal regolamento è assolutamente necessario chiarire espressamente che il campo di applicazione del regolamento comprende anche le installazioni di movimentazione a terra nel trasporto combinato nei porti marittimi. Al pari degli altri modi di trasporto nominati, anche il trasporto marittimo a corto raggio è un modo di trasporto di terra, che dev'essere pertanto incluso nel campo di applicazione del regolamento.

Emendamento 18

Articolo 2, comma 1

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

*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, ***anche quando siano****

queste installazioni,

installate su mezzi di trasporto, essenziali per la gestione di queste installazioni.

Tale trasbordo comprende anche quello riferito ai collegamenti tra i trasporti terrestri e marittimi, i quali, agli effetti del presente regolamento, si considerano incorporati al trasporto terrestre.

Motivazione

In base alle moderne tecniche di comunicazione, è possibile che le informazioni non vengano più inviate mediante dispositivi fissi, ma siano invece disponibili direttamente nella locomotiva. Così, già oggi, su alcune tratte l'informazione sulla via libera del tratto in questione non viene più data da segnali, ma resa visibile via radio su uno schermo al posto del conducente. Poiché questi sistemi di informazione sono più efficienti di quelli finora disponibili, e li vanno anzi sostituendo, devono essere contemplati dal regolamento sugli aiuti, anche per quanto riguarda la dotazione del materiale rotabile. Il regolamento dovrebbe coprire il trasbordo comprendente il trasporto marittimo dato che la componente terrestre è di solito una parte essenziale del processo.

Emendamento 19 Articolo 2, comma 2

gestore dell'infrastruttura – qualsiasi impresa pubblica, privata o mista pubblica/privata che provvede alla gestione, alla manutenzione o alla fornitura di infrastruttura di trasporto,

*gestore dell'infrastruttura – **qualsiasi autorità pubblica** e qualsiasi impresa pubblica, privata o mista pubblica/privata che provvede alla gestione, alla manutenzione o alla fornitura di infrastruttura di trasporto,*

Motivazione

Le amministrazioni nazionali che gestiscono infrastrutture di trasporto terrestre non rientrano nel campo di applicazione della proposta di regolamento in esame. Ciò costituisce una discriminazione nei confronti dei gestori di infrastrutture pubbliche e private e crea, in un gran numero di Stati membri, un vantaggio concorrenziale per alcuni modi di trasporto.

Emendamento 20 Articolo 2, comma 4

costi esterni e di infrastruttura specifici non recuperati – costi non pagati dall'utente dell'infrastruttura di trasporto sotto forma di

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.

tariffe proporzionate all'uso effettivo dell'infrastruttura. Possono comprendere i danni all'infrastruttura, l'inquinamento, il rumore, la congestione, i danni alla salute e gli incidenti.

Motivazione

Il termine "oneri" non si adatta molto bene alla nozione di "proporzionalità" all'uso. Il termine "tariffe" rappresenta meglio l'idea del legame esistente tra il prezzo da pagare e l'uso effettivo che viene fatto dall'infrastruttura di trasporto.

Emendamento 21

Articolo 3, paragrafo -1 (nuovo)

- 1. I contributi statali concessi per la gestione, la manutenzione o la fornitura di infrastrutture che costituiscono parte integrante di una rete, aperte a tutti gli utenti potenziali in conformità del pertinente quadro giuridico e gestite da imprese incaricate dalle autorità statali, non costituiscono un aiuto statale ai sensi del trattato CE.

Motivazione

L'emendamento propone una modifica intesa ad eliminare le disparità nel finanziamento dell'infrastruttura in funzione della natura giuridica dell'impresa interessata. A prescindere dalla natura pubblica o privata delle imprese, si deve riconoscere il carattere di interesse pubblico dell'infrastruttura di trasporto.

Il nuovo paragrafo 1 intende evitare una penalizzazione delle ferrovie rispetto al trasporto su strada e alle idrovie. Le strade e le idrovie sono gestite nella maggior parte degli Stati membri direttamente dallo Stato per cui non si pone la questione degli aiuti, dato che non esiste un'impresa favorita. Nel caso delle ferrovie si verifica la situazione inversa: le reti ferroviarie sono gestite in tutti gli Stati membri da aziende. Per impedire che tale forma di organizzazione provochi uno svantaggio per il trasporto su rotaia, gli aiuti statali ai gestori della rete vanno esclusi in linea generale dal divieto di aiuti.

Emendamento 22

Articolo 3, paragrafo 1, alinea

1. L'aiuto concesso ad un gestore dell'infrastruttura per **la gestione**, la manutenzione o la fornitura di

1. L'aiuto concesso ad un gestore dell'infrastruttura per la manutenzione, **la realizzazione e/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

un'infrastruttura di trasporto interna deve essere compatibile con il trattato CE, sempreché detto aiuto, rapportato al finanziamento totale del progetto

Motivazione

Aiuti alla gestione diversi dagli aiuti agli investimenti provocano sempre una distorsione concorrenziale tra le imprese di trasporto e lasciano temere inoltre una nuova corsa alle sovvenzioni tra gli Stati membri. Si veda anche la motivazione all'emendamento 7 del relatore.

Emendamento 23

Articolo 3, paragrafo 1, lettera b)

b) non dia luogo a distorsioni della concorrenza in misura contraria all'interesse comune.

b) non dia luogo a distorsioni della concorrenza in misura, **che la Commissione europea dovrà definire**, contraria all'interesse comune.

Motivazione

L'articolo 87 del trattato stabilisce tuttavia che gli aiuti sono incompatibili con il mercato comune solo nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri. Un approccio caso per caso ai singoli progetti di infrastruttura da parte della Commissione potrebbe portare a procedure lunghe (sei mesi e più), che sicuramente scoraggeranno gli utenti disposti a investire nell'intermodalità. I bandi di gara pubblici per i progetti più piccoli (importo definito dalla Commissione) non costituiscono una procedura corrente. Un quadro giuridico flessibile e pragmatico è importante per mantenere l'interesse degli investitori potenziali nei confronti delle forme di trasporto meno nocive per l'ambiente. Data l'entità modesta di certi investimenti, si può prendere in considerazione una regola "de minimis" definita dalla Commissione al fine di evitare inutili lungaggini burocratiche.

Emendamento 24

Articolo 3, paragrafo 2

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.

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. **Tuttavia, tutte le prescrizioni legislative sui regimi di imputazione dei costi delle infrastrutture basate sul costo sostenuto quale risultato diretto dell'esercizio del servizio di trasporto**

possono dare luogo ad aiuti compatibili con il trattato CE allorché l'aiuto mira a compensare un gestore dell'infrastruttura per i relativi costi di infrastruttura non recuperati.

Motivazione

Il regolamento dovrebbe riconoscere la necessità di un aiuto statale per compensare il gestore dell'infrastruttura in ordine a qualsiasi obbligo di applicare dei regimi di imputazione dei costi dell'infrastruttura che non consentano il recupero dei costi totali della gestione, manutenzione o fornitura di un'infrastruttura di trasporto. Tale necessità può sorgere qualora la normativa dell'UE relativa all'imputazione dei costi dell'infrastruttura richieda l'applicazione del principio del costo marginale in base a politiche attualmente discusse a livello dell'UE.

Emendamento 25

Articolo 4, paragrafo 1, alinea

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:

1. Un regime per la concessione di aiuti ad imprese di trasporto ai fini dell'uso dell'infrastruttura per il trasporto di merci **e di passeggeri** è compatibile con il trattato CE se:

Motivazione

Il trasporto di passeggeri dovrebbe poter ricevere aiuti in quanto devono essere possibili aiuti per le imprese che offrono trasporti urbani pubblici.

Emendamento 26

Articolo 4, lettera b)

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,

b) si dimostri che tale aiuto facilita il trasferimento di volumi di merci verso modi di trasporto che comportino un livello minore di costi esterni. Il regime di concessione di aiuti alle imprese, di durata limitata, viene attuato mediante un accordo contrattuale con le imprese di trasporto che fissa obiettivi di crescita nei flussi di traffico e si conforma alle condizioni di trasparenza e non discriminazione di cui all'articolo 4, lettere c) e d).

Questo meccanismo si applica fino all'entrata in vigore della normativa

comunitaria sulla determinazione o stima degli eventuali costi esterni e di infrastruttura;

Motivazione

Il meccanismo proposto dalla Commissione esecutiva appare difficilmente applicabile in assenza di una normativa comunitaria sulla stima o determinazione degli eventuali costi (esterni e di infrastruttura), capace di misurare, quantificare e coprire questi tipi di costi. Si propone quindi di ricorrere ad un regime temporaneo di concessione di aiuti ai fini del trasporto di merci teso a facilitare il modal shift verso modi di trasporto che comportino un livello minore di costi esterni. Questo meccanismo si applicherà fino a quando entrerà in vigore la normativa comunitaria citata precedentemente, e quindi fino al momento in cui si potrà misurare i costi esterni e di infrastruttura in modo uniforme nei diversi Stati membri.

Emendamento 27

Articolo 4, paragrafo 1, lettera d)

d) l'aiuto non dia luogo a distorsioni della concorrenza in misura contraria all'interesse comune.

d) l'aiuto non dia luogo a distorsioni della concorrenza **tra i modi di trasporto, le regioni e gli Stati membri** in misura contraria all'interesse comune.

Motivazione

La parità di condizioni concorrenziali quanto più grande sia tra i modi di trasporto che tra le regioni e gli Stati è un aspetto che occorre rispettare nell'ambito di tutti i regimi di aiuto nell'interesse di un'equa organizzazione del mercato interno. In sede di verifica dei regimi di aiuto la Commissione ha il compito in particolare di provvedere a che la concessione di aiuti non provochi distorsioni concorrenziali tra le regioni e tra gli Stati membri.

Emendamento 28

Articolo 4, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis) Un regime di durata limitata di concessione di aiuti alle imprese di trasporto ai fini del trasporto di merci, è compatibile con il trattato CE nella misura in cui si dimostri che tale aiuto facilita il trasferimento di volumi di merci verso modi di trasporto che comportino un livello ridotto di costi esterni. Il regime viene attuato mediante un accordo contrattuale con le imprese di trasporto che fissa obiettivi di crescita nei flussi di

traffico e si conforma alle condizioni di trasparenza e non discriminazione di cui all'articolo 4, lettere c) e d).

Tale regime cessa di essere applicabile allorché si dimostri che è stata raggiunta una riduzione comparabile degli effetti esterni.

Il regime è soggetto allo stesso obbligo di notifica previsto al paragrafo 1, lettera a) del presente articolo.

Motivazione

Il regime proposto nel regolamento all'articolo 4, paragrafo 1 - compensazione per l'uso delle infrastrutture basato su costi esterni non recuperati di altri modi - non è sufficiente a fornire un forte incentivo per realizzare una ripartizione modale compatibile con una mobilità sostenibile. Devono pertanto essere introdotti altri regimi di aiuti, quali il sostegno a operazioni di trasporto in modi che hanno un livello ridotto di costi esterni, nella misura in cui ciò abbia effetti dimostrabili sulla ripartizione modale. Il regime assumerebbe la forma di un "contratto di servizio merci" in cui il finanziamento delle operazioni di trasporto corrisponderebbe ai costi esterni risparmiati raggiungendo determinati obiettivi di crescita in volumi di trasporto.

Emendamento 29 Articolo 4 bis (nuovo)

Articolo 4 bis

Gli Stati membri possono adottare misure che comportino la concessione di aiuti ai sensi dell'articolo 73 del trattato nei seguenti casi:

a) ai fini del coordinamento dei trasporti, ad esempio per promuovere una mobilità sostenibile;

b) laddove lo scopo dell'aiuto sia di promuovere la ricerca e lo sviluppo nei sistemi di trasporto e di rendere la tecnologia più economicamente redditizia per la Comunità in generale a esclusione dello sfruttamento commerciale di tali sistemi.

Motivazione

La Commissione ha ricordato che la maggior parte dei tipi di aiuto ai trasporti terrestri sono

ancora possibili tramite misure di aiuto di tipo orizzontale applicabili a tutti i settori imprenditoriali. Tuttavia, alla luce dell'accresciuta necessità di coordinamento dei trasporti a titolo delle politiche ambientali ed energetiche, è opportuno che tutte le forme di aiuto al trasporto terrestre siano collegate all'obiettivo generale di favorire lo sviluppo di modi di trasporto rispettosi dell'ambiente. Pertanto il nuovo regolamento dovrebbe ribadire le disposizioni del regolamento 1107/70 attualmente in vigore che sono di rilevanza a tal fine (ricerca e sviluppo) affinché l'aiuto ai trasporti terrestri sia collocato nel quadro dell'articolo 73 del trattato.

Emendamento 30
Articolo 5, paragrafo 1

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.

1. Qualora **un gestore dell'infrastruttura beneficiario** 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.

Motivazione

Per garantire la certezza del diritto occorre utilizzare anche la definizione di gestore dell'infrastruttura quale definito all'articolo 2. Si potrà in tal modo evitare che anche alle autorità o alle imprese pubbliche sia inibito un trasferimento degli aiuti verso altri scopi.

Emendamento 31
Articolo 6, paragrafo 1, lettera a)

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

1. L'aiuto erogato per la gestione, la manutenzione, **la realizzazione** o la fornitura di infrastrutture di trasporto terrestre è soggetto all'obbligo di notifica conformemente all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE qualora **l'accesso all'infrastruttura sia aperto a condizioni non discriminatorie a chiunque, persona o impresa, intenda utilizzarla in conformità della pertinente normativa europea;**

medesimo gestore dell'infrastruttura interessata e l'accesso alla quale sia aperto a condizioni non discriminatorie a chiunque, persona o impresa, intenda utilizzarla,

Motivazione

Si dovrebbe utilizzare un criterio oggettivo per i modi di trasporto, segnatamente quello stabilito nell'articolo 87 del trattato, che prevede che l'infrastruttura sia aperta a tutti gli utenti senza discriminazioni. È comunque opportuno evitare definizioni diverse, in quanto potrebbero portare a distorsioni tra i settori. L'UE abbisogna di un quadro coerente per tutti i modi di trasporto in vista dell'ulteriore sviluppo dei flussi di trasporto multimodale in Europa. Si dovrebbe accettare un'eccezione: il regolamento dovrebbe tenere conto del grado di liberalizzazione e dei diritti di accesso nel settore ferroviario.

Emendamento 32

Articolo 6, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. I terminali che soddisfano alle condizioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b) e che sono segnalati nell'ambito di una strategia europea o nazionale di sviluppo di terminali integrati, sono esonerati dalla notifica a norma dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE.

Motivazione

La Commissione chiede un obbligo generale di notifica per i terminali in quanto esercitano un influsso particolare sulla concorrenza. Occorre impedire che mediante gli aiuti si incentivino terminali che non contribuiscono alla deviazione dei modi di trasporto bensì unicamente alla concorrenza ad altri terminali. Nondimeno, tale obiettivo può essere raggiunto anche mediante una netta riduzione degli oneri burocratici, introducendo l'obbligo di notificare solo gli aiuti a quei terminali che non fanno parte di reti europee (TEN) o nazionali, essendo legittimo presumere che tali piani intenderebbero evitare proprio l'incentivazione di strutture antieconomiche.

Emendamento 33

Articolo 6, paragrafo 2

2. I terminali e le stazioni ferroviarie unimodali sono considerati parte integrante della rete ferroviaria.

2. I terminali e le stazioni ferroviarie unimodali sono considerati parte integrante della rete ferroviaria, ***mentre il gestore dei terminali e delle stazioni non deve coincidere con il gestore della rete. Le tratte***

ferroviarie regionali e i settori di rete sono considerati reti ai sensi del presente regolamento.

Motivazione

L'emendamento mira a chiarire che il principio della non notifica vale anche per il caso in cui terminali e stazioni ferroviarie siano gestiti da un gestore diverso da quello della rete ferroviaria. Chi intende promuovere la concorrenza sulla rotaia deve impedire che gli aiuti alle tratte di imprese ferroviarie non statali debbano essere notificati, diversamente dagli aiuti agli ex monopolisti, i quali probabilmente non sono considerati reti ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a). Occorre pertanto specificare che anche tali settori di rete o tratte di imprese ferroviarie non statali sono considerate reti ai sensi del presente articolo.

Emendamento 34

Articolo 6, paragrafo 2 bis (nuovo)

..

2 bis. Gli aiuti concessi per la gestione, la manutenzione o la realizzazione di parti di un'infrastruttura di trasporto terrestre sono esonerati dalla notifica a norma dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE qualora non superino l'importo di 100.000 euro nell'arco di tre anni.

Motivazione

La normativa europea sugli aiuti prevede in generale la cosiddetta regola "de minimis" secondo cui gli aiuti che non superano l'importo di 100.000 euro nell'arco di tre anni non vanno notificati. Tale norma non è stata finora applicata agli aiuti al settore dei trasporti. Essa va pertanto introdotta per prevenire oneri burocratici per aiuti di lieve entità.

Emendamento 35

Articolo 6, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Gli aiuti concessi a favore dei terminali per attività di trasporto combinato che fanno parte della rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (TERFN) o sono situati ad una delle sue estremità non sono soggetti all'obbligo di notifica a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

Motivazione

L'obbligo di notifica preventiva per gli aiuti a favore dei terminali per attività di trasporto combinato che fanno parte della rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (TERFN) e che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 3 del regolamento proposto va soppresso.

Emendamento 36
Articolo 10, paragrafo 1

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.

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 **ventiquattro** mesi a partire dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Motivazione

Il periodo di dispensa di 12 mesi potrebbe essere esteso a 24 mesi. Il periodo transitorio è molto breve per un regolamento che è in vigore da 30 anni.

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla 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 (COM(2000) 5 – C5-0402/2000 – 2000/0023(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2000) 5¹),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2 e gli articoli 71, 73 e 89 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è presentata dalla Commissione (C5-0402/2000),
 - visto l'articolo 67 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo e il parere della commissione per i problemi economici e monetari (A5-0096/2001),
1. approva la proposta della Commissione così emendata;
 2. chiede che la proposta gli venga nuovamente presentata qualora la Commissione intenda modificare sostanzialmente la proposta emendata o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

¹ GU C 365 del 19.12.2000, pag. 179.

MOTIVAZIONE

I. Introduzione

Sono già passati quasi trent'anni da quando il Consiglio ha adottato il regolamento (CEE) n. 1107/70 relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. All'epoca dell'adozione, le imprese di trasporto erano in larga misura gestite direttamente dagli Stati membri. Nel frattempo, i settori del trasporto sono passati attraverso rilevanti processi di liberalizzazione più o meno rapidi e a vari livelli. Inoltre, sono stati pubblicati vari orientamenti e altri atti in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato. Il regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio è stato quindi modificato per tener conto di tali sviluppi ma senza seguire un disegno organico. Per questo motivo è indiscussa l'esigenza di una semplificazione complessiva e di un consolidamento del testo inteso a disciplinare la materia degli aiuti concessi per il coordinamento dei trasporti (per ferrovia, su strada e per via navigabile) in conformità con l'attuale contesto. La Commissione ritiene che il modo migliore per realizzare tali chiarimenti e semplificazioni sia la sostituzione dell'attuale regolamento con un regolamento totalmente nuovo. Pertanto, il presente regolamento propone una deroga globale per l'aiuto allo sviluppo o al funzionamento di infrastrutture di trasporto a favore dei gestori dell'infrastruttura di trasporto. Inoltre, nel settore del trasporto merci, propone una deroga per gli aiuti erogati ad utenti dell'infrastruttura di trasporto e consistenti in una compensazione a loro favore per i costi non recuperati di modi concorrenti.

II. La base giuridica del regolamento

L'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE afferma che sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza. D'altro canto, va sottolineato che nel settore dei trasporti è necessario adottare un approccio specifico per garantire servizi di trasporto connessi ad obiettivi di programmazione urbana e territoriale rispondenti ad esigenze sociali ed ambientali. L'articolo 73 del trattato prevede una deroga a favore degli aiuti di Stato che rispondono a queste finalità. In conformità con tale articolo, il coordinamento dei trasporti e il sovvenzionamento dei costi della fornitura di servizi pubblici costituiscono un motivo per la concessione di aiuti. Oltre all'articolo 73 del trattato CEE, altri articoli costituiscono la base giuridica della proposta di regolamento. Essi sono l'articolo 71 del trattato, trattandosi di uno strumento che dà concreta attuazione alla politica comune dei trasporti nonché l'articolo 89, in quanto esenta talune misure dagli obblighi di informazione stabiliti dall'articolo 88, paragrafo 3 del trattato.

III. La proposta della Commissione

A. Campo di applicazione (articolo 1)

Il regolamento proposto dà concreta attuazione alla parte dell'articolo 73 del trattato CE che riguarda il coordinamento delle attività di trasporto per ferrovia, su strada e per via navigabile. Ne consegue che le installazioni di trasporto marittimo non sono comprese nell'ambito di applicazione del regolamento. Il trasbordo da un modo di trasporto all'altro ricade pertanto

nella sfera di applicazione del regolamento, ne resta invece escluso il trasbordo nell'ambito del trasporto marittimo, anche se effettuato in combinazione con modi di trasporto terrestre.

B. La deroga generale per l'infrastruttura (articolo 3)

Ai sensi dell'articolo 3 del presente regolamento, sono oggetto di deroga gli aiuti concessi ai gestori dell'infrastruttura per la gestione, la manutenzione o la fornitura di un'infrastruttura di trasporto interna, sempreché:

1. siano necessari per consentire la realizzazione del progetto o dell'attività in questione, e
2. non diano luogo a distorsioni della concorrenza in misura contraria all'interesse comune.

Di conseguenza, si include una deroga generale per l'infrastruttura quando si dimostri che l'aiuto all'investimento in genere è necessario per la realizzazione di un progetto. Esso deve costituire un incentivo essenziale e occorre comprovare che senza tale aiuto le forze di mercato non avrebbero portato alla realizzazione del progetto o esso non sarebbe stato realizzato allo stesso modo. Inoltre gli aiuti retroattivi sono rigorosamente vietati in quanto vanificherebbero tale principio.

Per quanto riguarda le distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune, il modo più semplice per comprovare l'interesse comune è, secondo la Commissione, la conformità del progetto agli obiettivi della politica comune dei trasporti.

C. Aiuti statali per compensare i costi non recuperati del trasporto (articolo 4)

Oltre agli aiuti all'infrastruttura, la Commissione propone una deroga che in pratica autorizzerà gli aiuti al trasporto merci per ferrovia, via navigabile e trasporto combinato, in quanto compensazione per i costi non pagati del trasporto su strada (articolo 4). Ciononostante, per la concessione degli aiuti si propongono sei condizioni generali.

- a) In primo luogo, l'aiuto deve rientrare in un regime che applica un trattamento identico alle varie imprese appartenenti allo stesso modo di trasporto.
- b) L'aiuto deve riguardare esclusivamente il trasporto merci. Secondo la Commissione, il trasporto di passeggeri è coperto dalle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, ed è opportunamente soggetto alle disposizioni di tale regolamento.

Sono di seguito definite quattro condizioni specifiche:

- 1) Il regime dovrebbe durare non più di tre anni.
- 2) Lo Stato membro che concede gli aiuti deve fornire un'analisi comparata dei costi, motivata e quantificata, comprendente una valutazione dei pertinenti costi esterni dei modi di trasporto concorrenti, per comprovare che il sostegno pubblico costituisce effettivamente una compensazione per costi esterni specifici scoperti.

- 3) Il regime dovrebbe garantire che l'aiuto è accordato a condizioni non discriminatorie ad imprese di trasporto operanti all'interno del medesimo modo.
- 4) Anche se il regime soddisfa le condizioni precedenti, la Commissione deve accertarsi che l'aiuto pubblico non dia origine a distorsioni di concorrenza in misura contraria al comune interesse. Secondo la Commissione, ciò implica che il regime porti ad uno spostamento effettivo del trasporto verso il trasporto ferroviario, il trasporto per via navigabile o il trasporto combinato, in una forma rispettosa dell'ambiente.

D. Altre disposizioni

La Commissione richiede inoltre che le somme accordate alle imprese siano contabilizzate separatamente. Per calcolare l'ammontare autorizzabile dell'aiuto da concedere occorre tener conto di ogni aiuto concesso ai medesimi fini e attinto a qualsiasi altra risorsa pubblica (articolo 5).

Essa prevede, a talune condizioni, la deroga all'obbligo di notifica di cui all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE per aiuti erogati per la gestione, la manutenzione o la fornitura di infrastrutture ad eccezione dell'aiuto destinato a terminali per il trasporto combinato, a vie navigabili interne o al trasporto stradale, che dovrà essere notificato in ogni caso (articolo 6):

Infine gli Stati membri dovranno fornire a posteriori informazioni periodiche di carattere più generale, compresi i casi in cui non si prevede alcun obbligo d'informazione. In tal modo la Commissione potrà accertare se gli aiuti siano stati concessi nel rispetto del regolamento (articolo 7).

IV. Osservazioni

Il Parlamento dovrà approvare la proposta della Commissione di sostituire l'attuale regolamento (CEE) n. 1107/70 con uno completamente nuovo. In tal modo la Commissione terrà conto dei cambiamenti intervenuti nel settore dei trasporti e, in particolare, della modifica del quadro regolamentare specifico, contribuendo parallelamente a rendere più chiara e più semplice la legislazione comunitaria, il che va inoltre nel senso delle richieste specifiche del Parlamento europeo.

Cominciando in un'ottica generale, il relatore ritiene opportuno formulare varie osservazioni che potrebbero contribuire a migliorare il testo della Commissione:

- All'articolo 3, paragrafo 1, si parla di aiuti concessi ad un gestore dell'infrastruttura per la gestione, la manutenzione o la fornitura di un'infrastruttura. Il termine "fornitura dell'infrastruttura" è ambiguo e senz'altro incompleto, per cui il relatore ritiene più idoneo sostituirlo con l'espressione "realizzazione e/o fornitura dell'infrastruttura".
- Non è opportuno imporre una scadenza di tre anni a regimi per la concessione degli aiuti per l'uso dell'infrastruttura (articolo 4, paragrafo 1, lettera a)). La Commissione stessa riconosce che lo scopo non è quello di impedire che un regime operi per più di tre anni, bensì piuttosto di chiedere un'informazione preliminare ai fini di una sua

nuova valutazione alla luce dell'esperienza maturata. Invece di un limite di tempo si potrebbe introdurre un requisito relativo a un'ulteriore notifica al termine del periodo di quattro anni, affinché il sistema possa essere valutato sulla base dell'esperienza maturata. D'altro canto, il limite temporale del progetto senza un margine di rinnovo costituisce un approccio antieconomico, in quanto pone fine a un progetto che potrebbe perdurare per un periodo più ampio.

- Il regolamento dovrebbe riconoscere la necessità di un aiuto statale per compensare il gestore dell'infrastruttura in ordine a qualsiasi obbligo di applicare dei regimi di imputazione dei costi dell'infrastruttura che non consentano il recupero dei costi totali della gestione, manutenzione o fornitura di un'infrastruttura di trasporto. Tale necessità può sorgere qualora la normativa dell'UE relativa all'imputazione dei costi dell'infrastruttura richieda l'applicazione del principio del costo marginale in base a politiche attualmente discusse a livello dell'UE.
- All'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) si stabilisce che lo Stato membro deve fornire un'analisi comparata dei costi, per comprovare che il sostegno pubblico costituisce solo una compensazione per costi esterni specifici non recuperati e per i costi connessi all'uso di infrastrutture di trasporto concorrenti. La Commissione comprende nella definizione di costi esterni elementi quali l'inquinamento, il rumore, la congestione, i danni alla salute e gli incidenti (articolo 2). Ciononostante, non esiste su scala europea una legislazione che disciplini tale materia. Con il Libro verde "Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti" (COM(1995) 691 def.), la Commissione ha soltanto proceduto a una valutazione sperimentale che ha suscitato varie reazioni. Resta pertanto ancora una volta evidente che occorre disciplinare quanto prima la materia mediante una legislazione pertinente.
- Il regime proposto nel regolamento all'articolo 4, paragrafo 1 - compensazione per l'uso delle infrastrutture basato su costi esterni non recuperati di altri modi - non è sufficiente a fornire un forte incentivo per realizzare una ripartizione modale compatibile con una mobilità sostenibile. Devono pertanto essere introdotti altri regimi di aiuti, quali il sostegno a operazioni di trasporto in modi che hanno un livello ridotto di costi esterni, nella misura in cui ciò abbia effetti dimostrabili sulla ripartizione modale. Il regime assumerebbe la forma di un "contratto di servizio merci" in cui il finanziamento delle operazioni di trasporto corrisponderebbe ai costi esterni risparmiati raggiungendo determinati obiettivi di crescita in volumi di trasporto.
- La Commissione ha ricordato che la maggior parte dei tipi di aiuto ai trasporti terrestri sono ancora possibili tramite misure di aiuto di tipo orizzontale applicabili a tutti i settori imprenditoriali. Tuttavia, alla luce dell'accresciuta necessità di coordinamento dei trasporti a titolo delle politiche ambientali ed energetiche, è opportuno che tutte le forme di aiuto al trasporto terrestre siano collegate all'obiettivo generale di favorire lo sviluppo di modi di trasporto rispettosi dell'ambiente. Pertanto il nuovo regolamento dovrebbe ribadire le disposizioni del regolamento 1107/70 attualmente in vigore che sono di rilevanza a tal fine (ricerca e sviluppo) affinché l'aiuto ai trasporti terrestri sia collocato nel quadro dell'articolo 73 del trattato.
- D'altro canto, per quanto riguarda il trasbordo che include il trasporto marittimo, il

relatore ritiene che il presente regolamento debba comprenderlo, in quanto normalmente la sua componente terrestre è essenziale nel processo. Il relatore desidera mettere in evidenza il fatto incontrovertibile che l'aiuto di Stato concesso al gestore dell'infrastruttura per la gestione, la manutenzione e la fornitura e/o la realizzazione di un'infrastruttura di trasporto terrestre deve essere considerato compatibile con il mercato comune nell'ipotesi che il gestore sia stato scelto in base a gara aperta e non discriminatoria poiché in tal modo si è dovuto garantire che l'entità del sostegno pubblico non sarebbe stata superiore al prezzo di mercato per tale gestione.

- Si potrebbe inoltre prevedere di ampliare da 12 a 24 mesi il periodo di dispensa previsto all'articolo 10, paragrafo 1 per le misure di sostegno, conformemente al regolamento (CEE) n. 1107/70. Tale periodo di transizione è molto breve per un regolamento che è in vigore da oltre 30 anni.

7 marzo 2001

PARERE DELLA COMMISSIONE PER I PROBLEMI ECONOMICI E MONETARI

destinato alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la concessione di aiuti finalizzati al coordinamento dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile
(COM(2000) 5 – C5-0402/2000 – 2000/0023(COD))

Relatore per parere: Hans Blokland

PROCEDURA

Nella riunione del 2 ottobre 2000 la commissione per i problemi economici e monetari ha nominato relatore per parere Hans Blokland.

Nelle riunioni del 28 novembre 2000, 24 gennaio 2001 e 27 febbraio 2001 ha esaminato il progetto di parere.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato gli emendamenti in appresso con 31 voti favorevoli, 4 contrari e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione Christa Randzio-Plath (presidente), William Abitbol, José Manuel García-Margallo y Marfil e Philippe A.R. Herzog (vicepresidenti), Hans Blokland (relatore per parere) Richard A. Balfe, Luis Berenguer Fuster, Pervenche Berès, Hans Udo Bullmann, Benedetto Della Vedova, Jonathan Evans, Carles-Alfred Gasòliba i Böhm, Robert Goebbels, Lisbeth Grönfeldt Bergman, Ian Stewart Hudghton (in sostituzione di Pierre Jonckheer), Christopher Huhne, Liam Hyland, Giorgos Katiforis, Piia-Noora Kauppi, Christoph Werner Konrad, Wilfried Kuckelkorn (in sostituzione di Simon Francis Murphy), Jean Lambert (in sostituzione di Gorka Knörr Borràs, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Astrid Lulling, Jules Maaten (in sostituzione di Karin Riis-Jørgensen), Thomas Mann (in sostituzione di Othmar Karas), Mario Mantovani (in sostituzione di Amalia Sartori, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Karla M.H. Peijs (in sostituzione di Marianne L.P. Thyssen), Fernando Pérez Royo, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Olle Schmidt, Peter William Skinner, Helena Torres Marques, Bruno Trentin, Theresa Villiers e Karl von Wogau.

EMENDAMENTI

La commissione per i problemi economici e monetari invita la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹	Emendamenti del Parlamento
Emendamento 1 Considerando 2, alinea	
(2) sono stati fatti progressi significativi sotto il profilo della liberalizzazione dei settori dei trasporti interni:	(2) sono stati fatti taluni progressi in un notevole arco di tempo sotto il profilo della liberalizzazione dei settori dei trasporti interni:

Motivazione

E' stato possibile registrare taluni progressi dopo un difficile processo di liberalizzazione durato alcuni anni. Tale faticosa evoluzione deve trovare espressione nel testo.

Emendamento 2 Considerando 3	
(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;	(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 esterni e di infrastruttura specifici 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;

Motivazione

La nozione costi esterni è il termine usuale e non ambiguo rispetto al termine costi non recuperati. Dal testo dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) risulta quanto si intendeva: costi

¹ GU C 365 E del 19.12.2000, pag. 179.

esterni e di infrastruttura specifici.

Emendamento 3
Considerando 5

(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;

(5) l'articolo 73 **dispone** una deroga **alle regole generali in materia di aiuti statali** (articolo 87, paragrafo 1) **qualora gli aiuti siano richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti.**

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;

Motivazione

Trattasi di una descrizione più chiara dell'articolo 73 del trattato.

Emendamento 4
Considerando 8

(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; 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;

(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; 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 **e per i progetti di infrastruttura** piuttosto che una deroga mirata a tipi specifici di progetto;

Motivazione

Tenendo presente che anche l'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato CE fa riferimento alla realizzazione di progetti, si ritiene opportuno sottolinearne l'importanza.

Emendamento 5
Considerando 10

(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 tale modo è stato garantito che l'entità del sostegno pubblico rappresenta il prezzo di mercato per realizzare il risultato perseguito;

(10) gli aiuti pubblici erogati ad un gestore dell'infrastruttura, **operante a livello locale e regionale, pubblico o privato**, 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 tale modo è stato garantito che l'entità del sostegno pubblico rappresenta il prezzo di mercato per realizzare il risultato perseguito;

Motivazione

Il presente emendamento intende porre maggiore enfasi sul ruolo svolto dalle autorità regionali e locali nella gestione, nella manutenzione e nella fornitura di infrastrutture di trasporto terrestre, anche in considerazione del principio di sussidiarietà.

Emendamento 6
Considerando 11

(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

(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 **nella**

della concorrenza contraria all'interesse comune;

situazione attuale una distorsione della concorrenza contraria all'interesse comune;

Motivazione

Il grado di rispetto dell'ambiente dei modi di trasporto può modificarsi nel tempo a motivo di innovazioni tecnologiche; si ritiene pertanto opportuna l'aggiunta che ciò è valido nella situazione attuale.

Emendamento 7

Considerando 11 bis (nuovo)

(11 bis) uno spostamento dei flussi di traffico verso modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente fa parte della politica comune dei trasporti e corrisponde quindi all'interesse comune;

Motivazione

L'interesse comune è un criterio importante per determinare la legittimità dell'aiuto statale e va pertanto definito chiaramente in linea con il paragrafo 63, lettera d) della relazione che accompagna la proposta della Commissione. L'innovazione tecnologica può a medio termine rendere disponibili anche all'interno di uno stesso modo di trasporto alternative più rispettose dell'ambiente, che non devono essere escluse a priori dagli aiuti statali. Il significato della nozione di interesse comune si sviluppa nel corso del tempo, per cui non è opportuno inserire una definizione negli articoli.

Emendamento 8
Considerando 11 ter (nuovo)

(11 ter) l'innovazione tecnologica può a medio termine rendere disponibili alternative più rispettose dell'ambiente anche all'interno di un unico modo di trasporto. Tali alternative non devono essere a priori escluse dagli aiuti pubblici. Un determinato modo di trasporto può altresì diventare più rispettoso dell'ambiente rispetto ad un altro che in questo momento è più ecologico. Il programma deve essere pertanto flessibile in modo tale da stimolare l'innovazione tecnologica e far sì che nuove scoperte rispettose dell'ambiente possano fruire di aiuti statali.

Motivazione

Il presente emendamento intende apportare la necessaria flessibilità al concetto di trasporto rispettoso dell'ambiente e dare all'innovazione l'attenzione che merita.

Emendamento 9
Considerando 11 quater (nuovo)

(11 quater) è richiesta una maggiore chiarezza sul contenuto dei criteri adottati per valutare se si tratti o meno di compensazione di costi esterni e di infrastruttura specifici.

Motivazione

L'importo dell'aiuto pubblico concesso deve essere compatibile con le misure vigenti quali misure di compensazione per i costi esterni e di infrastruttura specifici. Pertanto, ai fini della trasparenza e della neutralità in materia di concorrenza è necessario fornire maggiori informazioni sui criteri adottati per valutare la compensazione dei costi esterni e di infrastruttura specifici.

Emendamento 10
Considerando 13

(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;

(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 **esterni e di infrastruttura specifici** 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;

Motivazione

La nozione costi esterni è il termine usuale e non ambiguo rispetto al termine costi addizionali non recuperati. Dal contesto risulta necessario inserire nel testo le parole costi di infrastruttura specifici.

Emendamento 11
Considerando 16

(16) 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. 659/99 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (*nuovo articolo 88*) del trattato, **salva diversa disposizione del presente regolamento**;

(16) **fatte salve le disposizioni dell'articolo 6**, 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. 659/99 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (*nuovo articolo 88*) del trattato,

Motivazione

Cfr. proposta di modifica.

Emendamento 12
Articolo 2

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,

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.

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,

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 di infrastruttura specifici:

Costi infrastrutturali che non sono imputabili agli utenti dell'infrastruttura di trasporto sotto forma di oneri specifici. Possono comprendere i costi connessi a danni all'infrastruttura e incidenti,

Interesse comune: un effettivo spostamento dei flussi di traffico a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente da definire sulla base dei costi esterni globali causati,

Effetti esterni – effetti causati dal trasporto, ovvero dal modo di trasporto, senza essere recuperati nel prezzo del trasporto, come costi sociali e ambientali di cui non si tiene direttamente conto nell'ambito degli oneri pagati dagli utenti ma che derivano direttamente dall'uso di tale infrastruttura. Comprendono l'inquinamento del suolo, dell'aria e delle acque, l'emissione di CO₂, il rumore, la congestione del traffico, i danni alla salute e gli incidenti.

Motivazione

Visto che nell'insieme del testo del regolamento si fa spesso riferimento ai "costi esterni" e ai "costi di infrastruttura specifici" è opportuno definire i due concetti separatamente. Gli effetti esterni e i costi di infrastruttura specifici sono di natura diversa ed è necessario definirli separatamente per motivi di chiarezza. Il concetto di effetti esterni è il concetto usuale e, a differenza del concetto "costi non recuperati", non è ambiguo.

Emendamento 13 Articolo 3, paragrafo 2

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.

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. ***Nella misura in cui tali disposizioni consentono il ricorso a norme diverse in materia di oneri, l'aiuto concesso ai sensi del presente articolo deve richiamarsi alle norme che comportano gli oneri d'infrastruttura più bassi.***

Motivazione

Il pacchetto infrastrutturale adottato dal Parlamento europeo alla fine del gennaio 2001 lascia un margine di manovra in relazione al problema dei costi su cui basare l'imputazione delle spese infrastrutturali. Per stabilire in tutta l'Unione una base unitaria in relazione al possibile ammontare degli aiuti, tali aiuti devono essere orientati verso i gestori delle infrastrutture che nel calcolo dei costi propongono il tasso più basso. Si tratta di norma dell'approccio "costi marginali", in contrapposizione per esempio all'approccio "costi complessivi".

Emendamento 14 Articolo 4, paragrafo 1, alinea

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:

1. Un regime per la concessione di aiuti ad imprese di trasporto ai fini dell'uso dell'infrastruttura per il trasporto di merci ***e di passeggeri*** è compatibile con il trattato CE se:

Motivazione

Il trasporto di passeggeri dovrebbe poter ricevere aiuti in quanto devono essere possibili aiuti per le imprese che offrono trasporti urbani pubblici.

Emendamento 15
Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)

a) ha una durata *massima* di *tre anni*,

a) ha *dapprima* una durata di *cinque anni*,
*ferma restando la possibilità di una
proroga nel caso di una notifica tempestiva,
affinché il regime possa venir nuovamente
valutato.*

Motivazione

Mediante la proroga del periodo di aiuto si deve aumentare la sicurezza del diritto e della pianificazione delle imprese di trasporto interessate. Inoltre, la possibilità di una proroga del regime di aiuti dovrebbe essere concessa una volta verificate adeguatamente le premesse. Ciò è inoltre in linea con le osservazioni della Commissione, formulate al paragrafo 63 della relazione.

Emendamento 16
Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)

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,*

b) *in tal modo si possa dimostrare di ottenere uno spostamento del traffico a modi di trasporto con costi esterni inferiori. Base della concessione di un tale aiuto è un accordo contrattuale con le imprese di trasporto in cui siano definiti obiettivi di crescita per tale spostamento,*

Motivazione

Nell'ambito di una ristrutturazione a vantaggio di modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente bisogna offrire agli Stati membri le possibilità, anche al di là di una compensazione dei costi esterni, di fornire a tali modi di trasporto ecologici un vantaggio concorrenziale in modo da ottenere così un incentivo intrinseco al mercato per il ricorso a questi ultimi.

Emendamento 17
Articolo 4, paragrafi 2, 2 bis e 2 ter (nuovi)

2. La valutazione ai sensi del presente articolo tiene conto delle prescrizioni della normativa comunitaria sulla

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.

determinazione o stima di eventuali costi esterni *e di infrastruttura* in vigore al momento della concessione dell'aiuto di cui trattasi.

2 bis. Il rinnovo di un regime per la concessione di aiuti ad imprese di trasporto ai sensi del presente articolo è notificato alla Commissione in conformità dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

2 ter. Gli aiuti concessi alle imprese di trasporto per servizi di trasporto combinato sono conformi al trattato e sono esentati dagli obblighi di notifica preventiva.

Motivazione

La compensazione dei costi esterni (non recuperati) causati dovrebbe incoraggiare l'utilizzazione dei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente per realizzare gli obiettivi dell'accordo di Kyoto e del futuro Libro bianco sulla politica comune dei trasporti. Studi recenti hanno dimostrato che è possibile valutare i costi esterni per ciascun modo di trasporto con una metodologia oggettiva. Per migliorare l'efficienza del regime si propone anche di definire con maggiore precisione i costi esterni.

Oltre agli emendamenti al testo della proposta, si propongono le seguenti modifiche di ordine linguistico alla versione olandese.

Emendamento 18

Non riguarda la versione italiana

Motivazione

Per rendere meglio il concetto di "distorsione della concorrenza" in olandese è preferibile utilizzare la formulazione "concurrentieverstoring", piuttosto che "concurrentievervalsing", in quanto il primo si riferisce specificatamente alla distorsione e il secondo più genericamente alla concorrenza sleale.

"Concurrentievervalsing" è, per definizione, così dannosa per l'interesse comune che deve essere evitata sempre e comunque.

"Algemeen belang" (interesse generale) è stato sostituito da "gemeenschappelijk belang" (interesse comune) che, essendo uno dei termini definiti, dovrebbe essere utilizzato in tutto il documento, al fine di evitare confusione e divergenze nell'interpretazione.

Emendamento 19

Non riguarda la versione italiana

Motivazione

Si tratta di una correzione linguistica.

La versione italiana del testo originale recita "costi addizionali non recuperati". Dal contesto e dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), è chiaro che si tratta di costi esterni e di infrastruttura specifici.

Emendamento 20 Articolo 6

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.

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 ***in conformità del diritto comunitario,***
- b) la capacità dell'infrastruttura non sia totalmente o parzialmente riservata all'uso di una o più imprese di trasporto. ***I diritti di accesso e gli accordi quadro definiti nella direttiva del Consiglio 91/440/CEE e nella prossima modifica della direttiva 95/19/CEE non sono considerati come riservati ai fini del presente regolamento.***

2. I terminali e le stazioni ferroviarie unimodali sono considerati parte integrante della rete ferroviaria.

2 bis. Gli aiuti concessi a favore dei terminali per attività di trasporto combinato che fanno parte della rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (TERFN) o sono situati ad una delle sue estremità non sono soggetti all'obbligo di notifica a norma dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

Motivazione

L'articolo 6 della proposta determina una discriminazione tra gli Stati membri a seconda della forma di gestione dell'infrastruttura da essi applicata e a prescindere dalla normativa europea in vigore. Onde evitare le discriminazioni si propone di garantire che tutti gli Stati membri che rispettano il diritto comunitario siano soggetti allo stesso regime in materia di aiuti. Inoltre, le direttive del Consiglio che sostituiscono la direttiva 95/19/CEE prevedono già che le imprese ferroviarie firmino un contratto quadro con il gestore delle infrastrutture a condizioni molto precise. L'applicazione delle disposizioni di tali accordi quadro non deve incidere sulle esenzioni dalla notifica garantite dall'articolo 6. L'obbligo di notifica preventiva per gli aiuti a favore dei terminali per attività di trasporto combinato che fanno parte della rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci (TERFN) e che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 3 del regolamento proposto va soppresso.

Emendamento 21 Articolo 6, paragrafo 2

2. I terminali e le stazioni ferroviarie unimodali sono considerati parte integrante della rete ferroviaria.

2. I terminali e le stazioni ferroviarie unimodali sono considerati parte integrante della rete ferroviaria. ***Ai sensi del presente regolamento si considerano come reti le linee ferroviarie regionali e le reti secondarie.***

Motivazione

Se si vuole potenziare la concorrenza su rotaia bisogna impedire che gli aiuti per le linee gestite da imprese ferroviaria non statali debbano essere notificati contrariamente a quanto avviene nel caso di situazione di monopolio, in quanto non le si considera come reti ai sensi dell'articolo 63, paragrafo 1, lettera a). Per tale motivo bisogna chiarire che anche tali linee o reti secondarie vanno considerate come reti ai sensi del presente articolo.

Emendamento 22 Articolo 6, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Gli aiuti concessi per il funzionamento, la manutenzione o l'allestimento di parte di un'infrastruttura di trasporto terrestre non devono essere notificati ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3 del trattato se non superano nell'arco di tre anni l'importo di 100.000 euro.

Motivazione

Sebbene il regolamento generale de minimis escluda espressamente il settore dei trasporti, è opportuno in questa sede un'adeguata norma de minimis per evitare il superfluo ricorso alla burocrazia nel caso dei piccoli importi.