



Bruxelles, 20 gennaio 2017
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2013/0157 (COD)

5162/1/17
REV 1 ADD 1 REV 1

CODEC 24
TRANS 8
MAR 7
FIN 10

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Progetto di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (prima lettura) Adozione dell'atto legislativo (AL + D) = dichiarazioni

Dichiarazione della Commissione sostenuta dalla Spagna

La Commissione ritiene che il considerando 45 non avrebbe dovuto essere incluso per i motivi sotto esposti.

In primo luogo, il considerando non è riprodotto in nessuno degli articoli del regolamento e, di conseguenza, non è conforme ai principi dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio". In tale accordo il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea hanno confermato di rimanere pienamente vincolati all'accordo interistituzionale sugli orientamenti comuni relativi alla qualità redazionale della legislazione comunitaria, il quale dispone che lo scopo dei considerando è motivare in modo conciso le norme essenziali dell'articolato, senza riprodurne o parafrasarne il dettato, e che i considerando non devono contenere enunciati di carattere normativo o dichiarazioni di natura politica.

In secondo luogo, la Commissione ricorda che la nozione di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE riveste natura oggettiva, è sancita dal trattato e non è derogabile dal legislatore dell'Unione. Essa può essere applicata solo in quanto tale dalla Commissione o dai tribunali nazionali in casi specifici, sotto il controllo degli organi giurisdizionali dell'Unione.

In terzo luogo, la formulazione del considerando potrebbe ingenerare confusione. Tenuto conto della nozione di aiuti di Stato contenuta nel trattato, non si può affermare che il finanziamento pubblico di tutte le infrastrutture di accesso e di difesa accessibili a tutti gli utenti su base paritaria e non discriminatoria esuli sempre dall'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato. Ad esempio, in base alla prassi decisionale della Commissione, il finanziamento pubblico di determinate infrastrutture di accesso situate all'interno di un'area portuale potrebbe configurarsi come aiuto di Stato.

Dichiarazione comune di Germania, Polonia, Belgio e Francia

In merito al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.

Germania, Polonia, Belgio e Francia sostengono gli obiettivi del regolamento. In particolare, si rallegrano che esso miri a rafforzare la trasparenza finanziaria dei porti europei e a stimolarne la competitività a livello internazionale.

Germania, Polonia, Belgio e Francia convengono sul regolamento con l'auspicio che i compromessi raggiunti nel corso della procedura legislativa e le relative decisioni dei legislatori non siano contrastati da altri pertinenti atti come, ad esempio, la revisione del regolamento generale di esenzione per categoria.

Dichiarazione del Regno Unito

Il Regno Unito si rallegra del fatto che il presente regolamento sia considerevolmente meno oneroso di quello inizialmente proposto. Tuttavia, si rammarica della sua adozione, anche nella forma modificata, in quanto ritiene le disposizioni ivi contenute (a eccezione di quelle che promuovono la trasparenza del finanziamento pubblico) inutili e ampiamente inadeguate a promuovere gli investimenti e l'efficienza dei porti europei, in particolare quelli del Regno Unito. Il Regno Unito vota contro il regolamento in quanto ritiene che avrebbe effetti dannosi per la competitività e l'efficienza dei suoi porti.

L'esperienza acquisita negli ultimi decenni nel settore portuale del Regno Unito, deregolamentato, competitivo, prevalentemente di proprietà privata e in larga misura non sovvenzionato, dimostra incontestabilmente che porti deregolamentati che operano in un contesto di concorrenza leale possono investire - e lo faranno - per svilupparsi in linea con i requisiti attuali e futuri in materia di trasporti.

Dichiarazione dell'Italia

In merito al regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti, l'Italia, pur sostenendone gli obiettivi (in particolare, si rallegra che esso miri a rafforzare la trasparenza finanziaria dei porti europei e a stimolarne la competitività a livello internazionale), desidera esprimere preoccupazione quanto all'applicazione agli stessi soggetti (porti) di altre eventuali basi giuridiche, ancora in fase di discussione, potenzialmente incoerenti con il regolamento sui porti dell'UE.

Di conseguenza, l'Italia conviene sul regolamento con l'auspicio che i compromessi raggiunti nel corso della procedura legislativa e le relative decisioni dei legislatori non siano compromessi da altri atti o iniziative pertinenti, in particolare atti o iniziative condotti dalle DG della Commissione al di fuori del processo di codecisione - come la revisione del regolamento generale di esenzione per categoria o l'indagine sul funzionamento e la tassazione dei porti - se non preventivamente sottoposti a un "test di coerenza" in stretto coordinamento con tutte le DG interessate.

In particolare, l'Italia desidera richiamare l'attenzione sulle questioni in sospeso menzionate nella posizione comune (cfr. lettera indirizzata ai commissari Bulc e Vestager) di Germania, Francia, Italia, Belgio e Polonia (cioè definizione delle infrastrutture portuali, dragaggio, concetto di "progetto unico" per tutti gli investimenti effettuati nello stesso porto in un periodo di 3 anni). Fino a ora è stata esplicitamente accettata soltanto la richiesta degli Stati membri di ritirare qualsiasi riferimento alla durata delle concessioni. In occasione della seconda consultazione sulla revisione del regolamento generale di esenzione per categoria nonché del gruppo di lavoro Infrastrutture, numerosi Stati membri hanno messo in rilievo ulteriori questioni in merito ai porti che non sembrano essere state tenute nella debita considerazione dalla Commissione europea.

Alla base di tale sottovalutazione sembra esserci un'interpretazione troppo ampia della cosiddetta "sentenza Leipzig-Halle" che comporta, per la prima volta, l'inclusione di norme settoriali sugli aiuti di Stato nel regolamento generale di esenzione per categoria senza che esse siano state preventivamente sottoposte a prova mediante la redazione e attuazione di orientamenti specifici, come è avvenuto per tutte le altre misure non vincolanti (in materia di PMI, aiuti regionali, ambiente ed energia, ecc.).

L'Italia invita pertanto la Commissione europea a impegnarsi a elaborare ulteriormente i propri progetti interrelati di atti non vincolanti/vincolanti al fine di garantirne la coerenza, tenendo in stretta considerazione i pareri degli Stati membri e consultandoli ancora una volta prima del completamento della procedura di adozione, eventualmente tramite riunioni bilaterali.
