



Bruxelles, 24.10.2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea**

riguardante la

**posizione del Consiglio in merito all'adozione di un regolamento del Parlamento europeo
e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle
norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

riguardante la

posizione del Consiglio in merito all'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. CONTESTO

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha adottato un pacchetto complessivo di sei proposte legislative volte a migliorare la qualità e ad ampliare la scelta nell'ambito dei servizi ferroviari in Europa.

Questi miglioramenti della qualità e dell'efficienza del servizio sono necessari per rendere il sistema ferroviario più attraente per i passeggeri e per promuovere il trasferimento modale. È possibile ottenere un servizio sostenibile ed economicamente vantaggioso con una spesa pubblica contenuta.

Il pacchetto mira anche a incoraggiare l'innovazione nelle ferrovie dell'UE al fine di soddisfare le aspettative degli utenti attraverso tre azioni diverse e interconnesse:

- 1) aprire alla concorrenza i mercati nazionali del trasporto passeggeri e rendere obbligatoria la procedura di gara d'appalto per i contratti di servizio pubblico;
- 2) rafforzare l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura in modo che possano controllare tutte le funzioni essenziali della rete ferroviaria e garantire un accesso equo per tutti ai trasporti ferroviari;
- 3) rafforzare il ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie facendone uno "sportello unico" per il rilascio, a livello dell'UE, delle autorizzazioni all'immissione dei veicoli sul mercato e dei certificati di sicurezza per gli operatori.

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio:

(documento COM (2013) 26 final – 2013/0013 COD): 31 gennaio 2013

Data del parere del Comitato economico e sociale europeo: 11 luglio 2013

Data del parere del Comitato delle regioni: 8 ottobre 2013

Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura: 26 febbraio 2014

2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

L'obiettivo generale della proposta della Commissione di abrogazione del regolamento (CEE) n. 1192/69, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie, è quello di eliminare le incoerenze presenti nell'ordinamento giuridico dell'UE e, in linea con gli obiettivi di REFIT della Commissione, di contribuire alla semplificazione abrogando un atto giuridico ormai obsoleto.

Il regolamento (CEE) n. 1192/69 ("il regolamento") è incoerente e incompatibile con le disposizioni legislative attualmente in vigore per una serie di ragioni:

- dato che le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, non sono ammesse compensazioni statali per spese assicurative, pensionistiche o di gestione (tranne nel caso di compensazioni per la fornitura di servizi pubblici). Questo principio non solo è stabilito in linea generale nelle norme del trattato sugli aiuti di Stato, ma è sancito in modo più specifico nelle Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (2008/C 184/07);
- l'elenco delle imprese ferroviarie ammissibili alla compensazione a norma del regolamento e la classificazione dei tipi di compensazioni che possono essere versati alle imprese ferroviarie presuppongono un'integrazione della gestione dell'infrastruttura nelle attività delle imprese ferroviarie che è in contrasto con i principi della separazione delle funzioni essenziali e della separazione contabile;
- il regolamento elenca solo 40 imprese ferroviarie ammissibili alla compensazione. Al momento della sua adozione, ciò non sembrava problematico in quanto le imprese ferroviarie storiche erano in concorrenza soltanto con altri modi di trasporto e non con altre imprese ferroviarie. Tuttavia, nel contesto di un mercato liberalizzato nel quale le imprese ferroviarie competono direttamente con i monopoli tradizionali, l'assegnazione di una compensazione finanziaria soltanto ad alcune imprese ferroviarie non è più giustificata. Se le condizioni finanziarie variano secondo le imprese ferroviarie (in conseguenza del regolamento), non è possibile garantire condizioni di accesso non discriminatorie ai nuovi operatori. Ad esempio, i nuovi operatori possono incontrare difficoltà ad attrarre personale proveniente dalle imprese ferroviarie storiche in quanto queste ultime possono essere in grado di offrire condizioni pensionistiche più favorevoli attraverso le sovvenzioni ricevute a norma del regolamento;
- solo le compensazioni di cui alla categoria IV del regolamento (spese relative agli impianti di passaggio a livello) sono compatibili con la legislazione in vigore. Tali compensazioni sono spese associate alle funzioni di un gestore dell'infrastruttura che, a norma dell'articolo 8 della direttiva 2012/34/UE, può beneficiare di finanziamenti statali. Pertanto, anche le disposizioni del regolamento relative alle compensazioni della categoria IV sono superflue.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

La posizione adottata dal Consiglio in prima lettura il 17 ottobre 2016 sostiene gli obiettivi principali della proposta della Commissione, anche se il Consiglio ha convenuto di rinviare l'abrogazione delle disposizioni del regolamento applicabili alla normalizzazione dei conti

relativi alla categoria IV, come stabilito all'allegato IV di tale regolamento. Tali disposizioni continueranno pertanto ad applicarsi fino al 31 dicembre 2017.

4. CONCLUSIONE

La Commissione accetta la posizione adottata dal Consiglio, consentendo così al Parlamento europeo di adottare il testo definitivo in seconda lettura. La Commissione ritiene infatti che l'adozione sia del pilastro tecnico sia di quello di mercato massimizzerebbe i vantaggi in termini di qualità del servizio, efficienza e competitività nel settore del trasporto ferroviario.