



Bruxelles, 6.7.2022
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO

sull'applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Contesto

Come indicato dalla Commissione nella sua strategia annuale per la crescita sostenibile 2021¹, le misure riguardanti i trasporti possono dare un forte sostegno alla transizione verde portando a riduzioni significative delle emissioni di gas a effetto serra e al miglioramento della qualità dell'aria, allo stesso tempo promuovendo la crescita della produttività e rafforzando la resilienza degli ecosistemi industriali. In tale contesto la Commissione ha sottolineato l'importanza degli investimenti in trasporti pubblici e infrastrutture che sostengono il passaggio a una mobilità più sostenibile e intelligente, comprese reti multimodali europee senza soluzione di continuità ed efficienti, nonché del potenziamento delle reti transeuropee di trasporto passeggeri e merci.

Il buon funzionamento del sistema di trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale è fondamentale per garantire la connettività in tutta Europa, creare uno spazio ferroviario europeo unico, promuovere la coesione economica, sociale e territoriale in linea con gli articoli 170 e 174 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE"), conseguire gli obiettivi climatici dell'UE ("Green Deal europeo"²), nonché sostenere la resilienza dell'industria dell'UE e delle sue catene del valore ("nuova strategia industriale" aggiornata³), compresi gli elementi idonei a sostenere gli obiettivi della trasformazione digitale e della digitalizzazione ("strategia digitale europea"⁴). Il 9 dicembre 2020 la Commissione ha adottato la comunicazione sulla sua strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ("strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente")⁵, che individua nel rafforzamento del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale un elemento essenziale della trasformazione verde e digitale dei trasporti europei, che a sua volta è fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione di conseguire la neutralità climatica entro il 2050.

Tali obiettivi non possono essere raggiunti senza importanti investimenti da parte degli Stati membri. La gamma di investimenti che gli Stati membri possono prendere in considerazione per favorire i modi di trasporto a basse emissioni spazia da investimenti in una flotta nuova o

¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, alla Banca centrale europea, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni e alla Banca europea per gli investimenti intitolata "Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021" (COM/2020/575 final).

² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni intitolata "Il Green Deal europeo" (COM(2019) 640 final).

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Una nuova strategia industriale per l'Europa" (COM(2020) 102 final), del 10 marzo 2020, aggiornata dalla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa" (COM(2021) 350 final).

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Plasmare il futuro digitale dell'Europa" (COM(2020) 67 final) del 19 febbraio 2020.

⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (COM(2020) 789 final) (SWD(2020) 331 final).

esistente a investimenti in infrastrutture ferroviarie, terminali di trasbordo e officine di manutenzione, anche al fine di stimolare la domanda di una flotta a zero emissioni e di soluzioni digitali che consentano l'interoperabilità tra i modi di trasporto e all'interno dei settori. A tal fine occorrono norme in materia di aiuti di Stato che permettano di realizzare tali investimenti laddove il suddetto sostegno pubblico sia necessario, preservando e rafforzando al contempo la concorrenza nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale.

Ai sensi dell'articolo 93 TFUE "[s]ono compatibili con i trattati gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio". L'articolo 93 TFUE fa parte del titolo VI ("TRASPORTI"), le cui disposizioni si applicano esclusivamente ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili, come stabilito all'articolo 100, paragrafo 1, TFUE. L'attuale proposta riguarda il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne, compreso il trasporto multimodale⁶.

i) Aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti

Le linee guida comunitarie del 2008 per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie⁷ ("linee guida per gli aiuti alle ferrovie") intendevano codificare e aggiornare la prassi della Commissione relativa alla compatibilità con il trattato degli aiuti erogati alle imprese nel settore dei trasporti ferroviari a seguito dell'evoluzione del quadro giuridico inerente al settore, in particolare al fine di accompagnare la graduale apertura del mercato alla concorrenza. Il *controllo dell'adeguatezza*⁸ delle norme in materia di aiuti di Stato, comprese le linee guida per gli aiuti alle ferrovie, effettuato nel 2020 ha confermato la necessità di una revisione delle norme in materia di aiuti di Stato applicabili al trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e intermodale alla luce dei profondi mutamenti a livello normativo e di mercato avvenuti a partire dal 2008⁹. In questo contesto la Commissione sta valutando non solo una revisione delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie, ma anche l'adozione di regolamenti di esenzione per categoria specifici che aiutino il trasporto ferroviario, per vie

⁶ Per "trasporto multimodale" si intende il trasporto di passeggeri o merci o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto, conformemente alla definizione di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

⁷ Comunicazione della Commissione "Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie" ("linee guida per gli aiuti alle ferrovie") (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13).

⁸ I risultati del controllo dell'adeguatezza delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie effettuato dalla Commissione nel 2019 e 2020 sono disponibili all'indirizzo seguente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Pacchetto-2012-sulla-modernizzazione-degli-aiuti-di-Stato-orientamenti-in-materia-di-ferrovie-e-assicurazione-dei-crediti-allesportazione-a-breve-termine-controllo-delladeguatezza_it.

⁹ In particolare, le linee guida per gli aiuti alle ferrovie sono precedenti al più recente (4°) pacchetto ferroviario del 2016, che prevede di concludere la liberalizzazione e l'apertura del mercato del settore ferroviario (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en). Si sono registrati altri sviluppi legislativi, ad esempio la revisione della direttiva Eurobollo (direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 69 del 4.3.2022, pag. 1)), che ha introdotto alcune modifiche al sistema di tassazione a carico di veicoli per l'uso delle infrastrutture stradali. Ciò può a sua volta incidere sul modo in cui si calcolano le differenze di costo tra la strada e gli altri modi di trasporto ai fini della concessione di aiuti per promuovere il trasferimento modale dal trasporto su strada a modi di trasporto meno inquinanti.

navigabili interne e multimodale (sia per i passeggeri che per le merci) a far propria la transizione verde e digitale.

In particolare, la Commissione intende aumentare la certezza del diritto e ridurre gli oneri amministrativi in relazione a certe misure di aiuti nazionali a sostegno del trasferimento modale del traffico merci e passeggeri dal trasporto su strada a modi e soluzioni di trasporto meno inquinanti, concepite, sulla base della vasta prassi decisionale della Commissione, in modo da garantire il contenimento delle distorsioni della concorrenza. I regolamenti di esenzione per categoria rafforzano la certezza del diritto per gli Stati membri e per i percettori degli aiuti relativamente alle modalità di elaborazione delle misure. Allo stesso tempo semplificano le procedure in quanto dispensano talune misure dall'obbligo di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE di notificare gli aiuti di Stato alla Commissione prima della loro attuazione, qualora possibile, sulla base della prassi decisionale della Commissione di stabilire ex ante condizioni di compatibilità che garantiscano il contenimento delle potenziali distorsioni della concorrenza.

La Commissione ha maturato un'esperienza significativa per quanto riguarda gli aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti di cui alla sezione 6.3 delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie, così come in materia di aiuti a sostegno di modi e soluzioni di trasporto meno inquinanti e più sostenibili del trasporto esclusivamente su strada, compresi gli aiuti a sostegno del trasporto intermodale¹⁰ e del trasporto per vie navigabili interne. In base all'esperienza della Commissione, gli aiuti al coordinamento dei trasporti svolge un ruolo fondamentale per il trasferimento modale e, ad alcune condizioni, non provoca distorsioni della concorrenza significative. Inoltre, gli Stati membri hanno richiesto l'esenzione per categoria per gli aiuti al coordinamento dei trasporti. È opportuno pertanto consentire alla Commissione di prevedere un'esenzione per categoria per gli aiuti concessi dagli Stati membri a sostegno di tali misure, qualora risultino soddisfatte determinate condizioni.

L'esenzione per categoria riguarderebbe le misure che rientrano nell'ambito dell'articolo 93 TFUE e sosterebbe il passaggio del traffico merci e passeggeri da modi di trasporto più inquinanti (in particolare il trasporto su strada) a modi e soluzioni di trasporto meno inquinanti e più sostenibili, in linea con la prassi decisionale della Commissione.

- ii) Aiuti corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio

Per quanto riguarda gli aiuti per il rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio (che attualmente non rientrano nell'ambito delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie), la Commissione può anche considerare la possibilità di prevedere un'esenzione per categoria, a determinate condizioni, per la compensazione concessa dagli Stati membri per il rimborso delle servitù di pubblico servizio nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale, a condizione che non rientri nell'ambito di applicazione del

¹⁰ Per trasporto intermodale si intende il trasporto di merci (in una stessa unità di carico o veicolo) con modi di trasporto successivi diversi senza manipolazione delle merci stesse durante i cambiamenti di modo di trasporto. Si tratta quindi di un tipo di trasporto multimodale (<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>).

regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007¹¹ (regolamento (CE) n. 1370/2007).

In particolare per quanto riguarda il trasporto di merci, le servitù di pubblico servizio possono costituire uno strumento adeguato per promuovere i servizi in aree e segmenti in cui altrimenti il trasporto di merci avverrebbe solo su strada.

La proposta attuale non riguarda gli aiuti destinati a compensare le servitù di servizio pubblico relative al trasporto di passeggeri disciplinati dall'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007. Tale disposizione dispensa dall'obbligo di notifica preventiva le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi pubblici di trasporto di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali che sono erogate a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Problemi che l'iniziativa intende affrontare

Sono necessarie norme specifiche che consentano una semplificazione procedurale in relazione agli aiuti al trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale.

In base alla ripartizione delle competenze tra il Consiglio e la Commissione istituita dall'articolo 108, paragrafo 4, e dall'articolo 109 TFUE, il Consiglio è incaricato di determinare le categorie di aiuti che possono essere dispensate dall'obbligo di notifica previsto per gli aiuti di Stato e alla Commissione è affidato il compito di adottare regolamenti che definiscano norme dettagliate riguardo a tale esenzione.

Mediante i regolamenti di esenzione per categoria la Commissione dispensa dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE le misure di aiuto individuate dal Consiglio, consentendo in tal modo agli Stati membri di attuarle direttamente senza previa approvazione della Commissione.

Il regolamento (UE) 2015/1588 del Consiglio, del 13 luglio 2015, sull'applicazione degli articoli 107 e 108 TFUE a determinate categorie di aiuti di Stato orizzontali ("regolamento di abilitazione del 2015")¹² individua un certo numero di categorie di aiuti che la Commissione può esentare dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Il regolamento di abilitazione del 2015 riguarda tuttavia solo le misure di aiuti di Stato dichiarate compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2 o 3, TFUE, ma lascia scoperte le misure di aiuti la cui compatibilità è valutata ai sensi dell'articolo 93 TFUE.

La Commissione ritiene pertanto che tale lacuna debba essere colmata nell'interesse di una semplificazione procedurale per gli Stati membri che hanno istituito misure di aiuti di Stato per il trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale.

Poiché gli aiuti di Stato a favore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 93 TFUE, che costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, TFUE, un regolamento di abilitazione specifico del Consiglio per il trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale ("regolamento di abilitazione dei trasporti") appare pienamente giustificato. L'articolo 93

¹¹ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 351 del 3.12.2007, pag. 1).

¹²GU L 248 del 24.9.2015, pag. 1.

TFUE appartiene di fatto al Titolo VI della parte terza del TFUE, relativo ai trasporti, e prevede che gli aiuti di Stato siano compatibili con i trattati se soddisfano le necessità del coordinamento dei trasporti ovvero se corrispondono al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio. Di conseguenza la compatibilità degli aiuti di Stato con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 TFUE è rimessa alla verifica del loro perseguimento di tali obiettivi. Il regolamento di esenzione per categoria della Commissione definirebbe i criteri pertinenti a tal fine.

La presente proposta intende allineare le norme in materia di aiuti di Stato applicabili nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale alla strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente. Ai sensi del regolamento di abilitazione dei trasporti, la Commissione sarà autorizzata ad adottare regolamenti di esenzione per categoria per gli aiuti ai sensi dell'articolo 93 TFUE che comportano un rischio limitato di distorsioni della concorrenza e degli scambi. La presente proposta consente alla Commissione di adottare regolamenti di esenzione per categoria in settori in cui ha maturato un'esperienza sufficiente per definire criteri di compatibilità chiari, garantendo nel contempo che l'effetto sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri sia limitato.

Di per sé il regolamento di abilitazione dei trasporti non avrà alcun impatto diretto, ma costituirà una base giuridica per l'adozione di eventuali regolamenti di esenzione per categoria. Sulla base del regolamento di abilitazione dei trasporti, la Commissione valuterà diverse opzioni politiche per tutti i suddetti regolamenti di esenzione per categoria e ne esaminerà gli effetti nel contesto di una valutazione d'impatto.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato e con altre normative dell'Unione**

La presente proposta contribuisce agli obiettivi generali dell'Unione, in particolare all'obiettivo dell'applicazione e della semplificazione delle norme in materia di aiuti di Stato, da un lato, e, dall'altro, all'attuazione del Green Deal europeo.

Per quanto riguarda l'aspetto dell'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, come indicato dalla Commissione nella sua comunicazione sulla modernizzazione degli aiuti di Stato dell'8 maggio 2012¹³, l'applicazione di tali aiuti dovrebbe concentrarsi sui casi con il maggiore impatto sul mercato interno. Questo implica, da un lato, un maggiore controllo degli aiuti considerevoli e con potenziali effetti di distorsione e, dall'altro, un'analisi semplificata dei casi che hanno solo effetti scarsi sugli scambi e sulla concorrenza. Tale analisi semplificata può essere ottenuta dispensando dette categorie di aiuti dall'obbligo di notifica.

Per quanto riguarda l'interesse alla semplificazione delle norme in materia di aiuti di Stato, è necessario adottare un approccio coerente nelle procedure applicabili agli aiuti sotto forma di compensazione per il rimborso delle servitù di pubblico servizio sia nei segmenti del mercato passeggeri che in quello del trasporto merci. L'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede già l'esenzione dall'obbligo di notifica preventiva per le compensazioni di servizio pubblico, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato per i servizi pubblici di trasporto di passeggeri. Attualmente non esiste tuttavia un'esenzione per categoria analoga per le compensazioni di servizio pubblico per il trasporto di merci. Pertanto gli aiuti per il rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio per quanto riguarda il trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o intermodale di merci, di cui all'articolo 93

¹³ COM(2012) 209 final.

TFUE, dovrebbero essere inclusi nell'ambito di applicazione di un regolamento di abilitazione dei trasporti.

Per quanto riguarda il suo contributo al Green Deal europeo, la presente proposta faciliterà la promozione di un sistema di trasporto multimodale verde, efficiente e interconnesso, che costituisce un passo necessario verso l'obiettivo dell'Unione di conseguire la neutralità climatica entro il 2050. A tale riguardo, vi è un chiaro legame tra la presente proposta e la revisione prevista delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie, in quanto entrambe mirano ad agevolare il finanziamento pubblico del trasferimento modale del traffico dal trasporto su strada a quello su rotaia o per vie navigabili interne, nonché a soluzioni di trasporto multimodale più sostenibili, e, in ultima analisi, a sostenere la trasformazione verde e digitale dei trasporti europei, garantendo nel contempo il contenimento delle distorsioni della concorrenza. La proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti dovrebbe dispensare dall'obbligo di notifica le misure di cui all'articolo 93 TFUE per le quali è possibile definire chiare condizioni di compatibilità.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 109 TFUE, a norma del quale il Consiglio può stabilire tutti i regolamenti utili e fissare in particolare le condizioni per l'applicazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, nonché le categorie di aiuti che possono essere dispensate da tale procedura.

La competenza del Consiglio di adottare qualsiasi regolamento utile per determinare le categorie di aiuti che possono essere oggetto di un'esenzione per categoria, di cui all'articolo 109 TFUE¹⁴, si riferisce a tutte le misure di aiuto di Stato, anche in relazione ai trasporti ferroviari, per vie navigabili interne e multimodali, di cui all'articolo 93 TFUE.

• Sussidiarietà e proporzionalità

La proposta è di competenza esclusiva dell'Unione. Ai sensi dell'articolo 3 TFUE "[l']Unione ha competenza esclusiva nei seguenti settori: [...] b) definizione delle regole di concorrenza necessarie al funzionamento del mercato interno". Pertanto il principio di sussidiarietà non si applica.

La proposta non va al di là di quanto necessario per conseguire il suo obiettivo, ossia consentire alla Commissione di prevedere un'esenzione per categoria per gli aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti e gli aiuti per il rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, purché siano soddisfatte determinate condizioni. La proposta è pertanto conforme al principio di proporzionalità.

Scelta dell'atto giuridico
Lo strumento proposto è un regolamento del Consiglio.

¹⁴ "Il Consiglio, su proposta della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo, può stabilire tutti i regolamenti utili ai fini dell'applicazione degli articoli 107 e 108 e fissare in particolare le condizioni per l'applicazione dell'articolo 108, paragrafo 3, nonché le categorie di aiuti che sono dispensate da tale procedura".

Ai sensi dell'articolo 109 TFUE, un regolamento è l'unico strumento giuridico di cui dispone il Consiglio per fissare le condizioni per l'applicazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, nonché le categorie di aiuti che sono dispensate da tale procedura.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Il controllo dell'adeguatezza delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie è giunto alla conclusione che tali linee guida necessitano di un riesame completo per allinearle ai mutamenti a livello normativo e di mercato, nonché alle nuove priorità generali stabilite nell'agenda del Green Deal. Il controllo dell'adeguatezza ha evidenziato tra le altre cose l'idoneità di un'esenzione per categoria in particolare per diversi tipi di aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti che sono stati approvati dalla Commissione nell'ultimo decennio mediante decisioni di non sollevare obiezioni¹⁵, senza che sia stato effettuato un procedimento d'indagine formale. Più in particolare, dalla valutazione della sezione 6,3 delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie, relativa agli aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti, è emerso che tutti i casi hanno portato a decisioni di non sollevare obiezioni, generalmente entro un lasso di tempo limitato dalla notifica¹⁶.

Il *controllo dell'adeguatezza* delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie si è basato su un riesame completo delle decisioni della Commissione in materia di aiuti di Stato adottate ai sensi delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie e/o dell'articolo 93 TFUE, nonché sui riscontri ricevuti dagli Stati membri e dai portatori di interessi nell'ambito della consultazione pubblica aperta. La necessità di un regolamento di abilitazione dei trasporti è ancora più pressante alla luce del Green Deal europeo e della maggiore importanza di un trasferimento modale verso mezzi di trasporto più sostenibili, come il trasporto ferroviario, per vie navigabili e multimodale, al fine di conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni entro il 2050.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La proposta non richiede la consultazione dei portatori di interessi.

La proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti non avrà di per sé alcun impatto diretto sui portatori di interesse, in quanto fornirà semplicemente una base giuridica per l'adozione da parte della Commissione di regolamenti di esenzione per categoria. Alla luce della natura tecnica della presente proposta, che si limita a preparare il terreno per futuri regolamenti di esenzione per categoria, non sarà effettuata alcuna consultazione pubblica. Il 1° ottobre 2021 la Commissione ha tuttavia pubblicato una tabella di marcia riguardante specificamente l'iniziativa di elaborare la presente proposta. I portatori di interessi hanno avuto quattro settimane per inviare i propri commenti sulla tabella di marcia¹⁷.

¹⁵ Cfr. articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9).

¹⁶ Cfr. il documento di lavoro dei servizi della Commissione dal titolo "Controllo dell'adeguatezza del pacchetto del 2012 sulla modernizzazione degli aiuti di Stato, delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie e dell'assicurazione dei crediti all'esportazione a breve termine" {SEC(2020) 372 final} - {SWD(2020) 258 final}, parte 3/4, pag. 139, nota 211, disponibile all'indirizzo: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf.

¹⁷ Cfr. <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Trasporti-terrestri-piu-ecologici-norme-semplificate-in-materia-di-aiuti-di-Stato-nuovo-regolamento-di-abilitazione-it>.

Sarà condotta una consultazione pubblica per la revisione delle linee guida per gli aiuti alle ferrovie, che comprende il progetto di semplificazione delle norme in materia di aiuti di Stato per il coordinamento dei trasporti mediante un regolamento di esenzione per categoria. Sarà inoltre effettuata una consultazione pubblica specifica per i futuri regolamenti di esenzione per categoria della Commissione.

- **Valutazione d'impatto**

Non è necessario sostenere la presente proposta mediante una valutazione d'impatto. La presente proposta mira all'adozione, da parte del Consiglio, di un regolamento di abilitazione dei trasporti che consentirà alla Commissione di adottare regolamenti di esenzione per categoria per gli aiuti al trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale che comportano un rischio limitato di distorsioni degli scambi e della concorrenza. La presente proposta non implica un'esenzione immediata delle categorie di aiuti contemplate dal previsto regolamento di abilitazione dei trasporti, bensì consente alla Commissione di adottare tali regolamenti di esenzione per categoria in una fase successiva.

Il contenuto dei futuri regolamenti di esenzione per categoria della Commissione sarà sostenuto mediante una valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta mira, tra l'altro, a semplificare le norme vigenti in materia di aiuti di Stato necessari per il coordinamento dei trasporti e di quelli corrispondenti al rimborso di talune servitù del pubblico servizio nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale, nonché a ridurre il numero di notifiche degli aiuti di Stato e i relativi costi normativi.

La proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti consente alla Commissione di adottare regolamenti di esenzione per categoria per gli aiuti al trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale. L'adozione di tali regolamenti di esenzione per categoria andrà a vantaggio dell'Unione nel suo complesso. In primo luogo, promuoverà una fondamentale trasformazione verde e digitale dei trasporti europei in linea con gli obiettivi politici stabiliti nel Green Deal europeo. In secondo luogo, ridurrà notevolmente gli oneri amministrativi e i costi per gli investimenti in modi di trasporto a basse emissioni e per il consolidamento/l'espansione dei modi di trasporto esistenti e di soluzioni meno inquinanti rispetto al trasporto su strada. In terzo luogo, semplificherà l'autorizzazione degli aiuti per il rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio e sosterrà modi e soluzioni di trasporto più puliti in aree e segmenti in cui altrimenti il trasporto avverrebbe solo su strada.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

LA PROPOSTA NON HA ALCUNA INCIDENZA NEGATIVA SUL BILANCIO DELL'UNIONE.5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti sarà vincolante in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in tutti gli Stati membri al momento della sua entrata in vigore.

Ai sensi dell'articolo 6 della proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti, la Commissione presenterà ogni cinque anni al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del regolamento di abilitazione dei trasporti. Un progetto di relazione sarà inoltre sottoposto preventivamente per esame al comitato consultivo in materia di aiuti di Stato di cui all'articolo 5 della proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti. Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, di tale proposta, la Commissione consulterà tale comitato anche quando intende adottare un regolamento di esenzione per categoria e prima dell'adozione dello stesso.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1, paragrafo 1, della proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti individua due categorie di aiuti dispensati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE: i) aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti; e ii) aiuti corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio. Tali categorie rispecchiano l'ambito di applicazione dell'articolo 93 TFUE. L'ambito di applicazione della proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti non comprende tuttavia le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi pubblici di trasporto di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007.

L'articolo 1, paragrafo 2, della proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti indica gli elementi che la Commissione specificherà, nei suoi successivi regolamenti, per esentare dalla notifica ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE le summenzionate categorie di aiuti. Tali categorie sono le stesse di quelle individuate nel regolamento di abilitazione del 2015.

L'articolo 1, paragrafo 3, della proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti indica il tipo di condizioni che, nei successivi regolamenti di esenzione per categoria, la Commissione può specificare al fine di garantire la compatibilità con il mercato interno degli aiuti oggetto della presente proposta. In particolare, l'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), consente alla Commissione di escludere taluni settori dall'ambito di applicazione dei regolamenti di esenzione per categoria. Tale disposizione tiene conto del fatto che la presente proposta consente alla Commissione di adottare regolamenti di esenzione per categoria man mano che matura un'esperienza sufficiente per definire criteri di compatibilità chiari, garantendo nel contempo che l'effetto sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri sia limitato.

Per quanto riguarda la trasparenza e il controllo, il periodo di validità e la modifica dei regolamenti, l'audizione delle parti interessate, il comitato consultivo in materia di aiuti di Stato e la relativa consultazione, nonché la relazione di valutazione, gli articoli da 2 a 6 della proposta di regolamento di abilitazione dei trasporti riflettono le disposizioni del regolamento di abilitazione del 2015.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO

sull'applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 109,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Parlamento europeo¹⁸,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2015/1588¹⁹ del Consiglio autorizza la Commissione a dichiarare, mediante regolamenti, che determinate categorie di aiuti sono compatibili con il mercato interno e sono dispensate dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. Sebbene il regolamento (UE) 2015/1588 riguardi determinate categorie di aiuti a favore di imprese operanti in settori diversi, come gli aiuti a favore della tutela dell'ambiente, esso non contempla, tra l'altro, gli aiuti a sostegno del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne, compreso il trasporto multimodale²⁰. Il settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale ha acquisito sempre maggiore rilievo a livello dell'Unione nel contesto del Green Deal europeo²¹ e della strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente²².
- (2) Ai sensi dell'articolo 93 del trattato, gli aiuti relativi al trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale, richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, devono essere compatibili con i trattati.

¹⁸ GU C del , pag. .

¹⁹ Regolamento (UE) 2015/1588 del Consiglio, del 13 luglio 2015, sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di Stato orizzontali (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 1). Il regolamento (UE) 2015/1588 del Consiglio ha abrogato il regolamento (CE) n. 994/98 del Consiglio, del 7 maggio 1998, sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato che istituisce la Comunità europea a determinate categorie di aiuti di Stato orizzontali (GU L 142 del 14.5.1998, pag. 1).

²⁰ Per "trasporto multimodale" si intende il trasporto di passeggeri o merci o di entrambi che utilizza due o più modi di trasporto, conformemente alla definizione di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

²¹ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni intitolata "Il Green Deal europeo" (COM(2019) 640 final).

²² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (COM(2020) 789 final) (SWD(2020) 331 final).

- (3) La Commissione ha applicato l'articolo 93, l'articolo 107, paragrafo 1, e l'articolo 108 del trattato in numerose decisioni relative a talune categorie di aiuti di Stato alle imprese attive nei settori del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e intermodale, nonché ha elaborato orientamenti per la valutazione di alcune categorie di aiuti di Stato considerate idonee a soddisfare le esigenze di coordinamento dei trasporti²³. In base all'esperienza della Commissione, tali aiuti non danno luogo a distorsioni significative della concorrenza, a condizione che siano accordati sulla base di procedure aperte, trasparenti e non discriminatorie e che, sulla base dell'esperienza acquisita, possano essere definite condizioni di compatibilità chiare.
- (4) Pertanto, al fine di semplificare l'amministrazione nei casi in cui le distorsioni della concorrenza sono limitate al minimo, è opportuno che alla Commissione sia conferito il potere di dichiarare, mediante regolamenti, che gli aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti ovvero per il rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio di cui all'articolo 93 del trattato sono compatibili con il mercato interno e sono dispensati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
- (5) Gli aiuti di Stato corrispondenti al rimborso di talune servitù di pubblico servizio in relazione ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri sono già disciplinati dal regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, anche nei casi in cui gli Stati membri decidano di applicare tale regolamento al trasporto pubblico di passeggeri per vie navigabili interne e in acque marine nazionali, conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, di tale regolamento²⁴. È pertanto opportuno escludere dal campo di applicazione del presente regolamento le compensazioni di servizio pubblico relative al trasporto pubblico di passeggeri.
- (6) Nell'adottare regolamenti che dispensano talune categorie di aiuti dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato ("regolamenti di esenzione per categoria"), è opportuno che la Commissione specifichi la finalità dell'aiuto, le categorie di beneficiari e i massimali che limitano gli aiuti esentati, le condizioni relative al cumulo degli aiuti e le condizioni del controllo, nonché che fissi eventuali ulteriori condizioni dettagliate al fine di garantire la compatibilità con il mercato interno degli aiuti di cui al presente regolamento.
- (7) È importante che tutte le parti abbiano la possibilità di verificare se un aiuto è concesso in conformità delle norme applicabili. La trasparenza degli aiuti di Stato è quindi essenziale per la corretta applicazione delle norme del trattato e favorisce un migliore rispetto delle norme, una maggiore responsabilità, una valutazione tra pari e, in ultima analisi, una maggiore efficacia della spesa pubblica. Per tale ragione, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a trasmettere una sintesi delle informazioni relative ai regimi di aiuto da essi attuati che rientrano in un regolamento di esenzione per categoria. Al fine di garantire la trasparenza delle misure adottate dagli Stati membri, è opportuno che tali sintesi siano pubblicate dalla Commissione.
- (8) Ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 1, del trattato la Commissione deve procedere con gli Stati membri all'esame permanente dei regimi di aiuti esistenti. A tal fine, e per garantire il maggior grado possibile di trasparenza e un adeguato controllo, è

²³ Comunicazione della Commissione "Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie" (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13).

²⁴ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 351 del 3.12.2007, pag. 1).

opportuno che la Commissione provveda affinché gli Stati membri registrino e conservino le informazioni sull'applicazione dei regolamenti di esenzione per categoria da essa adottati. È opportuno che la Commissione provveda anche affinché gli Stati membri le trasmettano, con cadenza almeno annuale, una relazione sull'applicazione dei suddetti regolamenti di esenzione per categoria. Tali relazioni dovrebbero essere accessibili a tutti gli Stati membri.

- (9) Prima di adottare i regolamenti di esenzione per categoria ai sensi del presente regolamento, è opportuno che la Commissione consenta a tutte le parti interessate di presentare le loro osservazioni al fine di raccogliere un riscontro il più possibile esaustivo e rappresentativo. A tal fine la Commissione dovrebbe pubblicare un progetto dei suddetti regolamenti di esenzione per categoria.
- (10) Il comitato consultivo in materia di aiuti di Stato, istituito dall'articolo 7 del regolamento (UE) 2015/1588, dovrebbe essere consultato contestualmente alla pubblicazione di un progetto di regolamento. Tuttavia, a fini di trasparenza, è opportuno che il progetto di regolamento sia pubblicato sul sito internet della Commissione nello stesso momento in cui la Commissione consulta il comitato consultivo per la prima volta.
- (11) Il controllo sull'erogazione degli aiuti comporta molteplici problemi pratici, giuridici ed economici di carattere molto complesso in un contesto in costante evoluzione. È opportuno pertanto che la Commissione sottoponga a riesame periodico le categorie di aiuti che devono essere dispensate dall'obbligo di notifica. A tal fine, essa dovrebbe presentare una relazione di valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio ogni cinque anni,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Esenzioni per categoria

1. La Commissione può, mediante regolamenti adottati secondo la procedura di cui all'articolo 5, dichiarare che le categorie di aiuti seguenti sono compatibili con il mercato interno, a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato e non sono soggette all'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato:
 - (a) aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti;
 - (b) aiuti per il rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, a esclusione delle compensazioni di servizio pubblico riguardanti i servizi pubblici di trasporto di passeggeri di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007.
2. I regolamenti adottati ai sensi del paragrafo 1 devono specificare per ciascuna categoria di aiuti:
 - (c) la finalità dell'aiuto;
 - (d) le categorie di beneficiari;
 - (e) i massimali espressi in termini di intensità dell'aiuto in relazione a un insieme di costi ammissibili o in termini di importi massimi o, per taluni tipi di aiuto per i quali può essere difficile individuare con esattezza l'intensità o l'ammontare dell'aiuto, in particolare gli strumenti di ingegneria finanziaria o gli investimenti in capitale di rischio o altri di natura simile, in termini di livelli

massimi di sostegno statale a favore o in relazione a dette misure, fatta salva la qualifica delle misure interessate alla luce dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato;

- (f) le condizioni relative al cumulo degli aiuti;
 - (g) le condizioni in materia di trasparenza e controllo, conformemente all'articolo 2.
3. Inoltre, i regolamenti adottati ai sensi del paragrafo 1 possono, in particolare:
- (h) fissare massimali o altre condizioni per la notifica dei casi di erogazione di singoli aiuti;
 - (i) escludere certi settori dal loro ambito di applicazione;
 - (j) subordinare a ulteriori condizioni la compatibilità dell'aiuto esentato ai sensi dei regolamenti stessi.

Articolo 2

Trasparenza e controllo

- 4. I regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, comprendono norme dettagliate per garantire la trasparenza e il controllo degli aiuti oggetto di tali regolamenti.
- 5. Gli Stati membri che attuano regimi di aiuto o aiuti individuali dispensati dall'obbligo di notifica a norma dei regolamenti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, trasmettono alla Commissione, ai fini della pubblicazione, sintesi delle informazioni relative a tali aiuti.
- 6. Gli Stati membri registrano ed elaborano tutte le informazioni riguardanti l'applicazione dei regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1. Qualora la Commissione disponga di informazioni che inducano a ritenere che un regolamento adottato ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, non sia applicato correttamente, gli Stati membri le comunicano tutte le informazioni che essa reputi necessarie per valutare se gli aiuti concessi in base al regolamento in oggetto soddisfino tutte le condizioni previste.
- 7. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione, almeno una volta all'anno, una relazione sull'applicazione dei regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, preferibilmente in forma elettronica, conformemente alle esigenze specifiche della Commissione. La Commissione rende tali relazioni accessibili a tutti gli Stati membri. Una volta all'anno, le relazioni sono esaminate e valutate dal comitato di cui all'articolo 5.

Articolo 3

Periodo di validità e modifica dei regolamenti

- 8. I regolamenti adottati a norma dell'articolo 1, paragrafo 1, specificano il loro periodo di validità. I regolamenti prevedono un periodo transitorio nel caso in cui il loro periodo di validità non sia prorogato al momento della scadenza.
- 9. Qualora i regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, siano abrogati o modificati da un nuovo regolamento, tale nuovo regolamento prevede un periodo

transitorio di sei mesi per consentire l'adeguamento degli aiuti di cui al regolamento abrogato o modificato.

Articolo 4

Audizione delle parti interessate

La Commissione, prima dell'adozione di un regolamento ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, pubblica un progetto dello stesso per consentire a tutte le persone e organizzazioni interessate di presentare le loro osservazioni entro un termine fissato dalla Commissione. Tale termine è di almeno un mese, a meno che la Commissione non ritenga opportuno fissare un termine più breve.

Articolo 5

Consultazione del comitato consultivo in materia di aiuti di Stato

10. La Commissione consulta il comitato consultivo in materia di aiuti di Stato ("il comitato"):
 - (k) contestualmente alla pubblicazione dei progetti di regolamento, conformemente all'articolo 4; e
 - (l) prima di adottare qualsiasi regolamento, conformemente all'articolo 1, paragrafo 1.
11. La consultazione del comitato ha luogo durante una riunione indetta dalla Commissione mediante comunicazione elettronica. I progetti e i documenti da esaminare vanno allegati alla comunicazione elettronica. La riunione ha luogo non prima di due mesi dopo la comunicazione elettronica. Tale termine può essere ridotto nel caso delle consultazioni di cui al paragrafo 1, se sussistono motivi di urgenza o di proroga della data di applicazione di un regolamento.
12. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato, entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame, formula il suo parere sul progetto, eventualmente procedendo a votazione.
13. Il parere del comitato è messo a verbale. Inoltre ciascuno Stato membro ha il diritto di chiedere che la sua posizione figurì a verbale. Il comitato può raccomandare la pubblicazione di tale parere nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
14. La Commissione tiene in considerazione il parere espresso dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del parere.

Articolo 6

Relazione di valutazione

Ogni cinque anni la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento. Un progetto di relazione è da essa sottoposto per esame al comitato di cui all'articolo 5.

Articolo 7

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente