



Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD) C7-0026/13

Proposta di

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)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Il regolamento (CEE) n. 1192/69 permette agli Stati membri di compensare 36 imprese ferroviarie che figurano in un elenco per il pagamento di obblighi che le imprese che operano in altri modi di trasporto non devono sostenere, come assegni familiari e pensioni.

Se le norme per la normalizzazione sono correttamente applicate, il suddetto sostegno statale è considerato compatibile con il mercato interno e gli Stati membri sono esentati dagli obblighi di notifica dell'aiuto di Stato, anche se devono pubblicare ufficialmente le loro decisioni di compensazione. Oggi, solo pochi Stati membri si basano sul regolamento per giustificare le compensazioni.

Il regolamento è stato adottato prima della liberalizzazione del mercato ferroviario e quando il trasporto ferroviario in Europa si sviluppava principalmente all'interno dei confini nazionali, con società integrate che gestivano sia i servizi ferroviari che l'infrastruttura ferroviaria. Nel contesto di questo mercato monopolistico l'obiettivo del regolamento allora era di porre le imprese ferroviarie e le imprese che operano in altri modi di trasporto sullo stesso piano sotto il profilo della concorrenza.

Fin dagli anni novanta, a livello europeo, è stata adottata una serie di misure legislative (note come pacchetti ferroviari) allo scopo di rivitalizzare il trasporto ferroviario creando gradualmente uno spazio ferroviario unico integrato a livello europeo. Questi atti giuridici hanno aperto i mercati ferroviari del trasporto di merci e del trasporto internazionale di passeggeri ed hanno stabilito, attraverso la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)¹, determinati principi fondamentali che prevedono che le imprese ferroviarie debbano essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, che le entità responsabili dell'assegnazione della capacità e dell'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria debbano essere separate dalle entità che gestiscono i servizi ferroviari (separazione di funzioni essenziali) e che vi sia una separazione contabile (per impedire sussidi incrociati), che qualsiasi impresa ferroviaria titolare di licenza in conformità ai criteri UE debba poter accedere all'infrastruttura ferroviaria a condizioni eque e non discriminatorie e che i gestori dell'infrastruttura possano beneficiare di finanziamenti statali.

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

i) 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 (GU C 184 del 22.7.2008).

ii) L'elenco delle imprese ferroviarie ammissibili alla compensazione a norma del regolamento e la classificazione contenuta nel regolamento dei tipi di compensazioni che possono essere versate 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.

¹ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

iii) Il regolamento 1192/69 prevede che solo 36 imprese ferroviarie abbiano diritto a ricevere una compensazione. Tale regolamento può avere avuto un senso quando 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 dove le imprese ferroviarie competono direttamente con i monopoli tradizionali, non è corretto operare discriminazioni tra le diverse imprese. Se le condizioni finanziarie variano secondo le imprese ferroviarie (in conseguenza del regolamento) ai nuovi operatori non è possibile garantire condizioni di accesso non discriminatorie. Ad esempio, i nuovi operatori possono incontrare difficoltà nel reclutare 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.

Le compensazioni di cui alla categoria IV del regolamento (spese relative agli impianti di passaggio a livello) 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. Infatti mentre le compensazioni previste dalla categoria IV del regolamento sarebbero compatibili con la normativa attuale, la suddetta categoria del regolamento è inoltre superflua.

Pertanto, la proposta di abrogare il regolamento eliminerà le incoerenze presenti nell'ordinamento giuridico dell'UE e contribuirà alla semplificazione eliminando un atto giuridico ormai obsoleto.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

2.1 Consultazione

La Commissione ha chiesto informazioni agli Stati membri in merito all'applicazione del regolamento nel maggio 2010 e nel giugno 2011. Dalle risposte è emerso che tra il 2007 e il 2010 la maggioranza degli Stati membri non aveva ricevuto domande dalle imprese ferroviarie e non aveva effettuato compensazioni a norma del regolamento. La maggior parte degli Stati membri ha dichiarato di non vedere l'utilità del regolamento e alcuni hanno esplicitamente manifestato appoggio per l'abrogazione o espresso il parere che il regolamento sia obsoleto o superato. Alcuni Stati membri si sono espressi a favore del mantenimento delle categorie pertinenti nel regolamento, tuttavia dato che le compensazioni a titolo di tutte le categorie tranne la categoria IV sono incompatibili con le altre norme, si tratta di un'opzione che non può essere accolta. Altri Stati membri non hanno manifestato preferenze o non si sono pronunciati sulla necessità del regolamento. Solo tre Stati membri (Belgio, Germania e Irlanda) hanno dichiarato di aver utilizzato il regolamento come base giuridica per compensazioni nel periodo 2008-2010.

Compensazioni nel 2010 (stimate o effettive) a norma del regolamento n. 1192/69 comunicate dagli SM (in milioni di euro)

	Categoria I Danni derivanti da infortuni sul lavoro	Categoria III Pensioni	Categoria IV Passaggi a livello	Totale
Belgio	(0,322)	—	—	(0,322)
Germania	—	—	72,8	72,8
Irlanda	—	24,1	4,2	28,3
Totale	(0,322)	24,1	77,0	100,8

La Commissione è stata inoltre recentemente informata dalla Polonia in merito a compensazioni a PKP PLK (a norma della categoria IV) per l'anno 2012, dell'ordine di 7,9 milioni di euro.

Oggi solo tre categorie di compensazione vengono applicate dagli Stati membri (I, III e IV). Alcune categorie di compensazione a norma del regolamento non sono più in vigore (da V a VIII). Nessuna delle categorie residue di compensazione (II e da IX a XV) è più applicata.

Tranne nel caso di compensazione per la fornitura di servizi pubblici, il pagamento da parte dello Stato alle imprese ferroviarie di compensazioni è incompatibile una gestione delle imprese ferroviarie secondo i principi validi per le società commerciali e alle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, la separazione contabile e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria. La categoria IV del regolamento è superflua in quanto le compensazioni dello Stato per le funzioni di gestori dell'infrastruttura possono ormai essere effettuate ai sensi della direttiva 2012/34/UE. La riduzione del numero delle categorie del regolamento a quelle conformi alla legislazione vigente avrebbe lo stesso effetto dell'opzione di abrogazione, in quanto eliminerebbe le categorie incompatibili ma lascerebbe la possibilità agli Stati membri di fornire al gestore dell'infrastruttura finanziamenti coerenti con le sue funzioni, comprese le spese associate agli impianti di passaggio a livello.

2.2 Impatto dell'abrogazione

Sulla base dei dati trasmessi dagli Stati membri, si può concludere che l'impatto dell'abrogazione sarebbe minimo.

Categoria I

Fra il 2008 e il 2010, il Belgio ha ricevuto domande dalla SNCB Holding a titolo della categoria I (indennità imposte alle aziende ferroviarie ed assunte a proprio carico dallo Stato per gli altri settori economici, tra cui le indennità a titolo di risarcimento dai danni derivanti da infortuni sul lavoro). Nel 2010 era stato calcolato un saldo di compensazione negativo pari a 0,323 milioni di euro a norma del regolamento, che la SNCB Holding doveva restituire allo Stato belga.

L'impatto dell'abrogazione del regolamento n. 1192/69 sarebbe trascurabile per quanto riguarda le compensazioni previste dalla categoria I. La SNCB dovrebbe aderire all'attuale sistema privato di assicurazione sugli infortuni e il Belgio ha comunicato che esamina questa possibilità. Gli eventuali costi associati al cambio di sistema sarebbero più che compensati dalla soppressione degli oneri amministrativi connessi al ricevimento annuale delle domande e dei calcoli delle compensazioni effettuati a norma del regolamento.

Categoria III

Fra il 2008 e il 2010 l'Irlanda ha effettuato dei pagamenti a CIE a titolo della categoria III (oneri di pensioni sostenuti dalle aziende ferroviarie a condizioni diverse da quelle in vigore per le imprese appartenenti agli altri modi di trasporto). Nel 2010 le compensazioni a titolo della categoria III a CIE erano pari a 24,1 milioni di euro.

L'impatto dell'abrogazione del regolamento n. 1192/69 sarebbe trascurabile per quanto riguarda i pagamenti di compensazione della categoria III. I pagamenti per pensioni a CIE relativi a costi del lavoro associati alla gestione dell'infrastruttura possono essere giustificati dall'articolo 8 della direttiva 2012/34/UE come finanziamenti di un gestore dell'infrastruttura. I pagamenti per pensioni a CIE relativi a costi del lavoro associati a obblighi di pubblico servizio, possono essere giustificati come compensazione per l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico definiti in conformità al regolamento n. 1370/2007 e possono essere esonerati dal requisito della notifica di un aiuto di Stato. (Attualmente il 100% di tutte le

operazioni di passeggeri ferroviari rientrano negli obblighi di servizio pubblico). I pagamenti per pensioni a CIE per i costi del lavoro associati alle operazioni ferroviarie che non rientrano negli obblighi di servizio pubblico (in altre parole, servizi di trasporto merci) sarebbero soggetti a notifica di un aiuto di Stato. Si stima che le attività di trasporto merci rappresentino circa il 5,2% di tutte le attività ferroviarie di CIE, il che corrisponde circa al 3,4% dei suoi dipendenti. Pertanto, meno di 1 milione di euro di pagamenti per pensioni a CIE sono associati alle attività di trasporto di merci. Solo questi pagamenti (e i pagamenti a CIE relativi a operazioni di trasporto di passeggeri per ferrovia che non rientrano negli obblighi di servizio pubblico) sarebbero soggetti alle regole di notifica degli aiuti di Stato.

Categoria IV

L'Irlanda, la Germania e la Polonia hanno effettuato pagamenti a norma della categoria IV (spese relative agli impianti di passaggio a livello). Nel 2010 l'Irlanda ha effettuato pagamenti a CIE per 4,2 milioni di euro a norma della categoria IV. Si stima che i pagamenti a titolo di questa categoria a DB Netz AG e Usedomer Bäderbahn GmbH fossero dell'ordine di 72,8 milioni di euro per il 2010, dei quali meno dello 0,5% è andato a Usedomer Bäderbahn. Per quanto riguarda il 2012 la Polonia effettuerà compensazioni a titolo della categoria IV a PKP PLK dell'ordine di 7,9 milioni di euro.

L'impatto dell'abrogazione del regolamento n. 1192/69 sarebbe trascurabile per quanto riguarda le compensazioni a titolo della categoria IV. I pagamenti a CIE, DB Netz e PKP PLK rientrerebbero nell'articolo 8 della direttiva 2012/34/UE in quanto finanziamenti per funzioni di un gestore dell'infrastruttura. Questi pagamenti possono continuare a essere effettuati dopo l'abrogazione del regolamento, mentre verrebbero a cessare le formalità amministrative relative all'applicazione del regolamento, come la gestione delle domande annuali di normalizzazione delle imprese, la valutazione dell'onere o del beneficio finanziario, la determinazione dell'importo della compensazione, l'adeguata preparazione delle decisioni prese a norma delle disposizioni del regolamento e la pubblicazione ufficiale di tali decisioni. I pagamenti a Usedomer Bäderbahn, che sono di importi minimi, sarebbero soggetti alle regole di notifica degli aiuti di Stato.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

La proposta consiste nell'abrogazione del regolamento (CEE) n. 1192/69.

Proposta di

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)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 91 e 109,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,
visto il parere del Comitato delle regioni³,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 1192/69 permette agli Stati membri di compensare 36 imprese ferroviarie che figurano in un elenco per il pagamento di obblighi che le imprese che operano in altri settori di trasporto non devono sostenere. L'applicazione corretta delle regole di normalizzazione conduce all'esenzione degli Stati membri dagli obblighi di notifica degli aiuti di Stato.
- (2) E' stata adottata a livello europeo una serie di misure legislative che hanno aperto i mercati ferroviari del trasporto di merci e del trasporto internazionale di passeggeri ed hanno stabilito, attraverso la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), determinati principi fondamentali che prevedono che le imprese ferroviarie debbano essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, che le entità responsabili dell'assegnazione della capacità e dell'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria debbano essere separate dalle entità che gestiscono i servizi ferroviari e che vi sia una separazione contabile, che qualsiasi impresa ferroviaria titolare di licenza in conformità ai criteri UE debba poter accedere all'infrastruttura ferroviaria a condizioni eque e non discriminatorie e che i gestori dell'infrastruttura possano beneficiare di finanziamenti statali.
- (3) Il regolamento (CEE) n. 1192/69 è incoerente e incompatibile con le misure legislative attualmente in vigore. In particolare, nel contesto di un mercato liberalizzato dove le imprese ferroviarie competono direttamente con le imprese ferroviarie figuranti

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

nell'elenco, non è più corretto operare discriminazioni tra questi due gruppi di imprese diverse.

- (4) Di conseguenza, è opportuno abrogare il regolamento (CEE) n. 1192/69 per eliminare le incoerenze presenti nell'ordinamento giuridico dell'UE e contribuire alla semplificazione eliminando un atto giuridico ormai obsoleto,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 1192/69 è abrogato.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 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 Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente