



CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 19 maggio 2014
(OR. en)

9771/14

Fascicolo interistituzionale:
2013/0157 (COD)

TRANS 268
MAR 90
FIN 353
CODEC 1271

RELAZIONE

Origine:	presidenza
Destinatario:	Comitato dei Rappresentanti permanenti (parte prima) / Consiglio
n. doc. Comm.:	10154/13 TRANS 272 MAR 62 FIN 300 CODEC 1234
Oggetto:	Preparazione della sessione del Consiglio "<u>Trasporti, telecomunicazioni e energia</u>" del 5 giugno 2014 Proposta di 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 (prima lettura) <i>- Relazione sullo stato di attuazione</i>

Introduzione

1. Il 23 maggio 2013 la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo la proposta di regolamento in oggetto¹.
2. Gli obiettivi generali della proposta sono contribuire a creare condizioni di concorrenza più eque e ridurre le incertezze giuridiche nell'ottica di incoraggiare servizi portuali efficienti e investimenti nel settore portuale.

¹ La proposta era accompagnata da una comunicazione della Commissione intitolata "Porti: un motore per la crescita" (doc. 10160/13).

3. Il regolamento proposto cerca di istituire (a) un quadro normativo definito per l'accesso al mercato dei servizi portuali e (b) norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti applicabili da parte degli enti di gestione dei porti o dai prestatori di servizi portuali.
4. Il regolamento si applicherà alla fornitura di specifiche categorie di servizi portuali e a tutti i porti marittimi elencati nel regolamento sugli orientamenti per la rete di trasporto transeuropea².
5. La proposta della Commissione si articola nei seguenti punti.
 - Agevolazione dell'accesso ai mercati per i servizi portuali in maniera equa, ragionevole e non discriminatoria. Il principio della libera prestazione di servizi si applicherà ai servizi portuali alle condizioni che permettono agli Stati membri e agli enti di gestione dei porti di imporre requisiti minimi per la prestazione di servizi portuali e restrizioni del numero di prestatori di servizi portuali, ove necessario.
 - Trasparenza finanziaria nell'uso di fondi pubblici e norme di trasparenza delle in materia di diritti per i servizi portuali e di diritti d'uso delle infrastrutture portuali. Qualora un ente di gestione di un porto benefici di finanziamenti pubblici, devono essere a disposizione delle autorità nazionali competenti e della Commissione informazioni che dimostrino l'uso efficace e adeguato degli stessi sulla base di una contabilità trasparente. Qualora i prestatori di servizi portuali non siano stati oggetto di una procedura pubblica di gara o siano operatori interni, i diritti per i servizi devono essere trasparenti, non discriminatori e fissati sulla base delle normali condizioni di mercato.

² 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).

- Disposizioni generali: In ogni porto verrà istituito un comitato consultivo degli utenti del porto che verrà periodicamente consultato in merito alla struttura e al livello degli oneri. La proposta contiene altresì norme riguardanti la consultazione di soggetti interessati da parte dell'ente di gestione del porto in merito a questioni strategiche di carattere più generale, come i collegamenti con l'entroterra. Infine, ciascuno Stato membro si assicura che un organismo indipendente di vigilanza verifichi e supervisioni l'applicazione del regolamento e vengono definiti anche i meccanismi di cooperazione tra i diversi organismi nazionali di vigilanza.

Lavori in sede di Consiglio

6. La Commissione ha presentato la sua proposta al Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" (TTE) del 10 giugno 2013.
7. L'esame da parte del Gruppo "Trasporti marittimi" iniziato nell'ottobre del 2013 durante la presidenza lituana, ha condotto un'approfondita analisi della valutazione dell'impatto durante due riunioni (3 e 31 ottobre). I lavori sulla valutazione d'impatto erano accompagnati dall'elenco di controllo indicativo elaborato per esaminare in sede di Consiglio le valutazioni d'impatto della Commissione, nell'ambito dell'esame delle proposte della Commissione e in linea con la relazione sull'esame delle valutazioni d'impatto all'ambito del Consiglio³, e hanno costituito uno dei tre progetti pilota condotti dall'attuale trio di presidenza su detto elenco di controllo⁴.
8. I lavori sono proseguiti in seno al Gruppo "Trasporti marittimi" durante la presidenza greca. Tra febbraio ed aprile 2014 alla proposta sono state dedicate numerose riunioni. Va rilevato che sono stati esaminati articolo per articolo soltanto i capi I (Oggetto, ambito di applicazione e definizioni) e II (Accesso al mercato), mentre i capi III (Trasparenza finanziaria e autonomia) e IV (Disposizioni generali e finali) sono stati discussi in linea più generica e di principio.

³ Doc. 8406/13 + COR 1

⁴ I risultati intermedi del progetto pilota figurano nel documento 16628/13.

Lavori in sede di Parlamento europeo, altri organismi dell'Unione e parlamenti nazionali

9. La competente commissione del Parlamento europeo, Commissione per i trasporti e il turismo (TRAN), ha nominato Knut Fleckenstein (S&D-Germania) relatore della proposta. Questi ha presentato il suo progetto di relazione l'11 novembre 2013. Tuttavia, per mancanza di tempo ed essendo rimaste aperte numerose questioni essenziali, la Commissione TRAN ha deciso di non votare la relazione prima delle elezioni del Parlamento europeo. La Commissione per l'occupazione e gli affari sociali (EMPL) ha votato il suo parere sulla proposta il 9 gennaio 2014 (relatore: Philippe De Backer, ALDE-Belgio).
10. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere in data 11 luglio 2013⁵. Il Comitato delle regioni ha adottato il suo parere il 28 novembre 2013⁶.
11. Sette parlamenti nazionali hanno presentato un parere motivato sulla proposta (Belgio, Spagna, Francia, Lettonia, Malta, Polonia e Svezia).

⁵ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 111

⁶ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

Posizione degli Stati membri in merito al regolamento proposto

Sulla base dell'esame della suddetta proposta svolto dal Gruppo "Trasporti marittimi": emerge quanto segue.

12. La maggioranza degli Stati membri appoggia gli obiettivi generali della proposta riguardo alla prestazione di servizi portuali efficienti e di qualità, alla creazione di certezza giuridica, al conseguimento di condizioni di concorrenza uniformi e all'incoraggiamento di investimenti, migliorando l'accesso ai mercati e la trasparenza delle relazioni finanziarie. Numerosi Stati Membri hanno accolto con favore l'approccio cauto della Commissione ed hanno affermato che intendono migliorare la formulazione della proposta in modo da renderla più equilibrata e commisurata al carattere già concorrenziale del settore (ad esempio, concorrenza da paesi terzi) e da prevedere la necessaria flessibilità, tenendo conto delle caratteristiche individuali e specifiche dei porti (dimensioni, modalità di gestione dei porti (privata/pubblica) e in genere condizioni locali diverse).
13. A parere di taluni Stati membri la proposta non rispetta appieno i principi di sussidiarietà e proporzionalità in considerazione della diversità dei porti marittimi in Europa. Strettamente connessa alla questione della sussidiarietà è la scelta dello strumento giuridico. La maggioranza degli Stati membri ritiene una direttiva più adeguata rispetto ad un regolamento. Alcuni Stati membri ritengono che basti un diritto non vincolante (soft law) ad esempio sotto forma di orientamenti. Tuttavia, la presidenza ha rilevato che si potrà adottare una decisione sulla forma giuridica successivamente alla discussione sul merito e non prima che venga portato a termine il primo esame del testo articolo per articolo.
14. La maggioranza degli Stati membri è favorevole a introdurre in tutta la proposta procedure più semplici, più coerenti e meno farraginose.

15. Per quanto riguarda il campo d'applicazione rispetto alla prestazione di servizi, dato che i servizi di gestione delle merci e i servizi passeggeri sono esclusi dal capo II della proposta, sono stati espressi dubbi relativamente al valore aggiunto rimanente della proposta. D'altra parte, numerosi Stati membri hanno proposto ulteriori esclusioni di servizi portuali, principalmente i servizi riguardanti aspetti di sicurezza (pilotaggio) e le infrastrutture portuali (dragaggio). Sono state espresse altresì preoccupazioni circa il fatto che non si è tenuto adeguatamente conto della diversificazione del settore, specialmente per quanto riguarda i porti marittimi di minori dimensioni contemplati dal regolamento sugli orientamenti per la rete di trasporto transeuropea e i porti competitivi che non ricevono sovvenzioni. Si è proposto di includere nel campo di applicazione soltanto i porti marittimi che fanno parte della rete centrale (cioè in prevalenza i porti più grandi), oppure ogni porto marittimo della TEN-T che riceve finanziamenti pubblici.
16. Numerosi Stati membri hanno chiesto maggiore flessibilità riguardo al quadro procedurale, allorché si garantisce il rispetto dei requisiti minimi per la prestazione di servizi portuali, e riguardo alle possibilità di limitare il numero di prestatori e specialmente nel caso di un prestatore unico. Inoltre, per limitare il numero dei servizi portuali si è chiesto di aggiungere elementi di attenzione per la sicurezza, la protezione e la sostenibilità ambientale.
17. Sebbene gli Stati membri appoggino il principio di consultare gli utenti dei porti e i pertinenti soggetti interessati, dovrebbe spettare ai porti o agli Stati membri decidere circa la natura e la tempistica di tale consultazione. Per quanto riguarda gli organismi indipendenti di vigilanza nazionali, la maggioranza degli Stati membri si è detta preoccupata per il rischio di creare oneri amministrativi supplementari e per il funzionamento del sistema di sorveglianza.
18. Numerosi Stati membri hanno espresso preoccupazione riguardo agli effetti della proposta sull'autonomia e sulla libertà commerciale dei porti. Ciò vale in particolare nel caso delle disposizioni sui diritti d'uso delle infrastrutture portuali e relativamente alle conseguenze per contratti già conclusi. Un'ampia maggioranza di Stati membri è contraria alla proposta di un diritto della Commissione ad armonizzare i diritti d'uso delle infrastrutture portuali mediante atti delegati.

19. Alcuni Stati membri hanno indicato che è importante chiarire il regime di aiuti di Stato nei porti. Inoltre, la proposta andrebbe letta e rivalutata in connessione con la nuova direttiva in materia di concessioni⁷.
20. Infine, va rilevato che parecchi Stati membri hanno fatto riferimento al progetto di relazione del relatore del Parlamento europeo conterrebbe miglioramenti in alcuni aspetti della proposta.

Osservazioni della Commissione relativamente alla discussione sulla proposta di regolamento

21. La Commissione ha delucidato le ragioni che hanno indotto a scegliere la forma di un regolamento, segnatamente l'esigenza di avere condizioni di concorrenza uniformi ed il fatto che un regolamento può costituire un quadro che non necessariamente contiene norme più particolareggiate di una direttiva. La Commissione ha rilevato che la questione della forma giuridica dovrebbe essere trattata in una fase successiva, una volta che le discussioni sul merito siano sufficientemente andate avanti.
22. La Commissione ha espresso l'intenzione ad operare costruttivamente con gli Stati Membri per affrontare i motivi di preoccupazione e i problemi ravvisati, al fine di evitare che la proposta crei indebite interferenze con la libertà commerciale dei porti, specialmente per quanto riguarda i diritti portuali. Quanto all'accesso al mercato dei servizi portuali, potrebbero essere messe in risalto l'esigenza e la possibilità di tener conto di questioni attinenti alla sicurezza.
23. Relativamente agli oneri amministrativi, la Commissione ha indicato che non occorre creare un nuovo organismo di vigilanza; gli Stati membri potrebbero impiegare una struttura esistente nella misura in cui sia raggiunto l'obiettivo principale, cioè garantire che siano posti in essere meccanismi di gestione dei reclami. Lo scopo delle disposizioni sulla consultazione degli utenti dei porti è garantire l'esistenza di meccanismi idonei; tuttavia,

⁷ Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1)

potrebbe non essere necessario specificare in dettaglio le procedure corrispondenti. A parere della Commissione questi due aspetti potrebbero essere chiariti e esiste e vi è un margine per migliorare la proposta.

Conclusione

24. Il Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio sono invitati a prendere atto dei progressi compiuti riguardo all'esame della proposta di regolamento.
