



CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 22 novembre 2013  
(OR. en)

16407/13

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2013/0014 (COD)

---

---

TRANS 598  
CODEC 2628

## RELAZIONE

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei Rappresentanti permanenti (parte prima)/Consiglio
n. doc. Comm.:	6012/13 TRANS 38 CODEC 225
Oggetto:	<b><u>Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, comunicazioni e energia" del 5 dicembre 2013</u></b> <b>Quarto pacchetto ferroviario</b> <b>Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agencia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (prima lettura)</b> - Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

---

## I. INTRODUZIONE

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha presentato al Consiglio il quarto pacchetto ferroviario, che consiste di sei proposte legislative intese a eliminare le barriere che ancora si frappongono al completamento dello spazio ferroviario europeo unico. Il pacchetto contiene tre gruppi di misure, intese a:

- rinnovare le norme sulla struttura di governance in relazione alla gestione dell'infrastruttura e alle operazioni di trasporto (pilastro governance);

- assicurare l'ulteriore apertura del mercato per i servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (pilastro apertura del mercato); e
- migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari eliminando gli ostacoli che permangono sul mercato e rafforzare l'armonizzazione dei requisiti di interoperabilità e sicurezza per assicurare un livello più elevato di armonizzazione della rete ferroviaria dell'UE (pilastro tecnico).

Le tre proposte legislative che compongono il pilastro tecnico sono: una rifusione della direttiva 2004/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea, una rifusione della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie e un nuovo regolamento relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (regolamento relativo all'Agenzia), che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004.

L'obiettivo del pilastro tecnico è di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie nell'UE, ridurre i costi amministrativi e i tempi delle procedure amministrative, nonché evitare ogni forma di discriminazione dissimulata, grazie a nuove compiti attribuiti all'Agenzia per le ferrovie.

L'obiettivo del nuovo regolamento sull'Agenzia è, pertanto, quello di definire i nuovi compiti nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza derivanti dal rilascio di certificati di sicurezza e di autorizzazioni dei veicoli ad opera dell'Agenzia. Inoltre, si propone di chiarire le disposizioni esistenti, nonché di aggiornare e rafforzare le disposizioni in materia di governance dell'Agenzia, in linea con i principi enunciati nell'approccio comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione in merito alle agenzie decentralizzate, approvato il 12 giugno 2012.

La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha nominato relatore Roberts ZILE (LV/ ECR) e dovrebbe votare un progetto di relazione il 26 novembre 2013.

## **II. LAVORI SVOLTI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI DEL CONSIGLIO**

Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato l'esame dettagliato della proposta relativa all'Agenzia il 22 ottobre, e l'ha portato avanti il 29 ottobre e il 5 novembre 2013.

La presidenza ha portato a termine una prima lettura dei capi da 9 a 13 della proposta riguardanti l'organizzazione dell'Agenzia e le disposizioni orizzontali. Inoltre, al Gruppo "Trasporti terrestri", è stata presentata l'esperienza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea in materia di trasferimento di compiti di certificazione dalle autorità aeronautiche nazionali all'Agenzia.

Tuttavia, vi sono ancora dei lavori da svolgere, in particolare sui nuovi compiti derivanti dal rafforzamento del ruolo dell'Agenzia nei processi di autorizzazione dei veicoli e di certificazione di sicurezza, nonché sulle norme nazionali, sul sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e sul monitoraggio dello spazio ferroviario europeo unico.

### **III. PRINCIPALI QUESTIONI IN SOSPEO**

Sulla base dell'esame parziale della summenzionata proposta in sede di Gruppo "Trasporti terrestri", la presidenza può trarre le conclusioni seguenti:

#### ***Diritti e corrispettivi per certificati di sicurezza e autorizzazioni dei veicoli (articoli 69 e 73)***

Varie delegazioni hanno espresso seria preoccupazione circa il potenziale impatto sui costi della proposta di delega di competenze all'Agenzia con riguardo ai compiti di certificazione di sicurezza e autorizzazione dei veicoli. In particolare, ritengono che i costi derivanti dalle nuove procedure di certificazione di sicurezza e di autorizzazione dei veicoli siano difficili da valutare e possano in alcuni casi comportare corrispettivi superiori alle attuali tariffe applicate per le autorizzazioni e i certificati rilasciati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza nell'ambito del sistema esistente.

Alla luce di quanto precede, la maggioranza delle delegazioni chiede garanzie supplementari e l'inserimento nel regolamento dei principi relativi al calcolo dei diritti e corrispettivi che l'Agenzia addebiterà ai richiedenti per i certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli. In particolare, tali diritti e corrispettivi dovrebbero tener conto dei costi reali sostenuti dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza nello svolgimento dei compiti pertinenti per il rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni dei veicoli.

Le delegazioni hanno inoltre espresso perplessità in merito al potere della Commissione di adottare atti delegati riguardanti diritti e corrispettivi. Una vasta maggioranza di delegazioni ha chiesto che le misure relative ai diritti e ai corrispettivi siano stabilite mediante atti di esecuzione.

La presidenza ha già proposto di includere un nuovo considerando al fine di precisare che occorre che i diritti e i corrispettivi siano fissati in modo trasparente, equo ed uniforme in cooperazione con gli Stati membri e non compromettano la competitività delle industrie europee interessate. In tale considerando si indicherebbe inoltre che è opportuno che i diritti e corrispettivi si fondino su basi che tengano debitamente conto della capacità contributiva delle imprese e che non comportino oneri finanziari inutili per le società. Tuttavia, varie delegazioni hanno posto l'accento sulla necessità di non limitarsi ad un considerando e di includere disposizioni dettagliate sulle modalità per la fissazione dei diritti e corrispettivi nel dispositivo del regolamento.

### ***Responsabilità dell'Agenzia (articolo 66)***

Varie delegazioni hanno chiesto chiarimenti circa la responsabilità dell'Agenzia nell'ambito del rilascio di autorizzazioni dei veicoli e certificati di sicurezza. In particolare, hanno sottolineato la necessità di precisare ulteriormente nel testo del regolamento che l'Agenzia sarà tenuta a rendere conto dell'esecuzione dei compiti relativi ai certificati di sicurezza e alle autorizzazioni dei veicoli.

Tali delegazioni si sono segnatamente interrogate sul nesso esistente tra l'articolo 64 riguardante i privilegi e le immunità del personale dell'Agenzia e l'articolo 66 riguardante la responsabilità dell'Agenzia, in particolare per garantire la possibilità di revoca dell'immunità del direttore esecutivo (e del personale dell'Agenzia) se necessario.

### ***Cooperazione con le autorità nazionali per la sicurezza (articolo 69)***

Il testo dell'orientamento generale sulle direttive riguardanti l'interoperabilità e la sicurezza prevede la possibilità di concludere accordi di cooperazione tra l'Agenzia e una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza con riguardo alle autorizzazioni dei veicoli e i certificati di sicurezza per facilitare l'attuazione pratica del nuovo sistema di certificazione e di autorizzazione. In base a tale nuovo approccio, l'Agenzia sarà in grado di subappaltare taluni compiti di certificazione e di autorizzazione alle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Varie delegazioni hanno sottolineato che modelli quadro dovrebbero fornire una chiara e precisa ripartizione dei compiti tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza, offrendo nel contempo sufficiente flessibilità per tener conto delle peculiarità del settore ferroviario dove i compiti non possono essere pienamente suddivisi, ma sono piuttosto condivisi tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza (cosiddetto "modello ibrido").

#### ***Commissione di ricorso (articolo 51)***

La maggioranza delle delegazioni ha sottolineato l'importanza di un rafforzamento delle disposizioni sulla commissione di ricorso contemplate dal regolamento al fine di garantire in particolare la possibilità per l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di proporre ricorso contro una decisione dell'Agenzia in caso di disaccordo (ad esempio sul rilascio di un certificato di sicurezza). Varie delegazioni hanno inoltre chiesto criteri più chiari e trasparenti per la selezione dei membri della commissione di ricorso. Occorre garantire l'indipendenza dei membri della commissione di ricorso al fine di evitare conflitti d'interesse, assicurando nel contempo che i membri della commissione possiedano le necessarie conoscenze. Varie delegazioni hanno chiesto che si possa presentare ricorso anche in caso di mancanza di decisioni dell'Agenzia o qualora l'Agenzia non agisca entro il termine convenuto. Infine, occorre inserire disposizioni più chiare per distinguere meglio tra funzioni di ricorso, da un lato, e funzioni di arbitrato, dall'altro.

#### **IV. CONCLUSIONE**

Stante quanto sopra e al fine di consentire agli organi preparatori del Consiglio di progredire nei lavori sulla summenzionata proposta, il Coreper e il Consiglio sono invitati a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori. La presidenza ritiene che tale relazione possa costituire una buona base per gli ulteriori lavori su questo fascicolo nei prossimi mesi.