



Bruxelles, 25.3.2015
COM(2015) 140 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

**relativa alla cooperazione tra organismi di regolamentazione ai sensi dell'articolo 63,
paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

relativa alla cooperazione tra organismi di regolamentazione ai sensi dell'articolo 63, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE

1. INTRODUZIONE

Il 21 novembre 2012 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)¹.

La direttiva 2012/34/UE riprende dalla direttiva 2001/14/CE² l'obbligo per gli Stati membri di istituire organismi di regolamentazione responsabili del monitoraggio della situazione sotto il profilo della concorrenza sul mercato dei servizi ferroviari al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti e di assicurare il corretto funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico.

Gli articoli 55 e 56 della direttiva 2012/34/UE rafforzano ulteriormente i requisiti di indipendenza degli organismi di regolamentazione ed estendono le loro responsabilità e poteri. L'articolo 57 definisce le strutture e le regole di cooperazione tra gli organismi di regolamentazione e la Commissione a livello europeo al fine di aumentare la coerenza nel processo decisionale in tutta l'UE.

La direttiva 2012/34/UE istituisce una rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviari periodicamente. La rete offre agli organismi di regolamentazione una piattaforma per scambiare informazioni sul loro lavoro, sui principi e sulle pratiche del processo decisionale, sulle questioni principali delle procedure e sui problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria. Le attività della rete dovrebbero servire anche come base per l'adozione di una serie di atti di esecuzione ai sensi della suddetta direttiva³.

La rete fornisce una struttura formale di cooperazione per una vasta serie di attività e sostituisce il gruppo di lavoro degli organismi di regolamentazione, che era stato istituito per garantire la cooperazione tra le autorità di regolamentazione. A norma dell'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, la Commissione è membro della rete e coordina e sostiene i suoi lavori.

Oltre alla cooperazione nell'ambito della rete, ai sensi dell'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE gli organismi di regolamentazione cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini. Per garantire tale cooperazione a norma dell'articolo 57, paragrafo 3, un organismo di consultazione incaricato di un caso riguardante questioni di accesso o di imposizione dei canoni per una traccia ferroviaria internazionale deve consultare gli organismi di regolamentazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia ferroviaria internazionale in questione e chiedere loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una decisione. Nel contempo a norma

¹ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

² Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

³ A norma dell'articolo 11, paragrafo 4, dell'articolo 12, paragrafo 5, dell'articolo 13, paragrafo 9, e dell'articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE gli atti di esecuzione devono essere basati sull'esperienza degli organismi di regolamentazione e sulle attività della rete.

dell'articolo 57, paragrafo 4, tutti gli organismi di regolamentazione consultati devono fornire le informazioni richieste.

Inoltre al fine di assicurare l'effettiva applicazione, la direttiva 2012/34/UE prescrive che gli organismi trasmettano informazioni sui reclami ricevuti e sulle indagini di propria iniziativa all'organismo di regolamentazione responsabile dell'adozione delle misure concernenti le parti interessate (articolo 57, paragrafo 5).

Gli organismi di regolamentazione possono chiedere alla Commissione di partecipare a tutte le attività di cooperazione, nonché di facilitare tali attività di cooperazione (articolo 57, paragrafo 7).

Il regolamento n. 2010/913/UE relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo⁴ (il regolamento sui corridoi) stabilisce requisiti specifici di cooperazione per gli organismi di regolamentazione per quanto riguarda il monitoraggio della concorrenza nei corridoi ferroviari di trasporto merci. Analogamente alle disposizioni in materia di cooperazione tra organismi di regolamentazione di cui alla direttiva 2012/34/UE, l'articolo 20 del regolamento sui corridoi comprende anche norme e meccanismi obbligatori di consultazione nonché regole riguardanti la fornitura e il trasferimento di informazioni su casi riguardanti i corridoi ferroviari merci. Tali norme sono di particolare importanza nel contesto della sorveglianza delle attività dello sportello unico⁵ (ad esempio l'assegnazione delle tracce ferroviarie internazionali prestabilite).

In aggiunta ai meccanismi di cooperazione di cui sopra, la direttiva 2012/34/UE comprende un obbligo specifico per la Commissione di promuovere lo scambio di informazioni tra i membri della rete degli organismi di regolamentazione. La Commissione può sviluppare strumenti elettronici a tale scopo (articolo 57, paragrafo 1).

L'articolo 57, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE prescrive che gli organismi di regolamentazione elaborino principi e pratiche comuni per le decisioni e consente alla Commissione di adottare atti di esecuzione che stabiliscono tali principi e pratiche comuni.

L'obbligo di istituire un organismo di regolamentazione e di partecipare alle attività di cooperazione degli organismi di regolamentazione non si applica a Cipro e Malta finché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio (articolo 64, paragrafo 2).

A norma dell'articolo 63, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete di organismi di regolamentazione, la Commissione deve presentare al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla cooperazione tra organismi di regolamentazione. Inoltre, se del caso, la Commissione deve proporre misure complementari per assicurare una vigilanza regolamentare integrata del mercato ferroviario europeo, in particolare per i servizi internazionali. A tal fine, se del caso, vanno prese in considerazione misure legislative.

La Commissione trasmette la presente relazione alle istituzioni e agli organismi summenzionati per rispettare l'obbligo previsto.

La presente relazione dimostra che, a seguito dell'entrata in vigore della rifusione, vi è stata una cooperazione regolare tra gli organismi di regolamentazione, soprattutto per quanto riguarda lo scambio di informazioni sulle pratiche del processo decisionale e sul monitoraggio

⁴ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

⁵ A norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) n. 2010/913/UE, per ciascun corridoio merci va istituito un organismo comune che permetta ai richiedenti di richiedere e ricevere risposte, in un'unica sede e con un'unica operazione, riguardo alla capacità di infrastruttura per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo il corridoio merci. Tale organismo è denominato "sportello unico".

del mercato. Tuttavia, la cooperazione in casi concreti è rimasta limitata; finora è stato portato all'attenzione degli organismi di regolamentazione soltanto un numero esiguo di casi riguardanti i servizi internazionali e richiedenti una consultazione e uno scambio di informazioni tra le autorità di regolamentazione. La relazione valuta questi sviluppi e individua i settori in cui dovrebbe essere migliorata la cooperazione tra gli organismi di regolamentazione.

2. COOPERAZIONE TRA ORGANISMI DI REGOLAMENTAZIONE

Anche se la direttiva 2012/34/UE, comprese le sue disposizioni sulla responsabilità e sulla struttura organizzativa degli organismi di regolamentazione, deve essere recepita soltanto entro il 16 giugno 2015, le disposizioni relative alla cooperazione tra organismi di regolamentazione, che non richiedono il recepimento, sono state attuate immediatamente dopo l'entrata in vigore della direttiva.

Rete di organismi di regolamentazione

La prima riunione della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario ha avuto luogo il 13 e il 14 marzo 2013 a Bruxelles. Dalla sua istituzione la rete si è riunita su base regolare, vale a dire tre volte l'anno, con due riunioni a Bruxelles e una in uno Stato membro. Le riunioni di marzo e novembre 2013 e nel 2014 sono state tenute a Bruxelles. La riunione del luglio 2013 è stata ospitata dall'organismo di regolamentazione francese in Le Mans e la riunione nel luglio 2014 dall'organismo di regolamentazione tedesco a Bonn.

Ad eccezione di Lituania e Irlanda⁶, gli organismi di regolamentazione di tutti gli Stati membri aventi l'obbligo di istituire organi di regolamentazione indipendenti hanno partecipato regolarmente alle riunioni della rete. Inoltre, gli organismi di regolamentazione di Svizzera, Norvegia e dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia hanno partecipato alle riunioni in qualità di osservatori.

Osservazioni di carattere generale

Lo scambio di informazioni tra gli organismi di regolamentazione della rete ha dimostrato che il livello di attività delle autorità di regolamentazione rimane molto differenziato e dipende da una serie di fattori, tra cui le dimensioni del paese, il numero di casi trattati, nonché l'esperienza, la capacità amministrativa e il grado di indipendenza dell'organismo di regolamentazione. Alcune autorità di regolamentazione hanno già un'esperienza notevole (ad esempio Austria, Danimarca, Francia, Germania, Paesi Bassi, Regno Unito), mentre altre hanno trattato solo pochi o nessun caso (ad esempio, Finlandia, Grecia, Lituania, Lussemburgo). In alcuni Stati membri questo è il risultato di un basso livello di concorrenza nei mercati nazionali, dell'esistenza di pochi o nessun denunciante potenziale o di autorità di regolamentazione senza un personale adeguato o non sufficientemente indipendenti nel processo decisionale.

Inoltre la portata delle responsabilità affidate agli organismi di regolamentazione varia in tutta l'UE: in alcuni Stati membri comprende già una vasta gamma di settori, nonché poteri di controllo conformemente alla direttiva 2012/34/UE, mentre in altri rimane molto limitata.

⁶ All'Irlanda è stata concessa un'esenzione dall'obbligo di istituire un organismo di regolamentazione indipendente fino al 15 marzo 2013 ai sensi dell'articolo 59, paragrafo 1, lettera b) della direttiva 2012/34/UE. Nonostante la deroga non sia stata prorogata, l'Irlanda non ha ancora partecipato alla cooperazione tra organismi di regolamentazione come previsto dall'articolo 57 della direttiva 2012/34/UE.

Nonostante il permanere di queste differenze, la condivisione delle migliori pratiche e le discussioni nell'ambito della rete hanno incoraggiato gli organismi di regolamentazione meno esperti ad avvalersi sempre di più delle loro competenze sia nella gestione dei reclami, sia nel monitoraggio di propria iniziativa della situazione del mercato sotto il profilo della concorrenza.

Principali questioni discusse all'interno della rete

Gli organismi di regolamentazione hanno scambiato informazioni riguardanti soprattutto le proprie funzioni, l'esperienza nel processo decisionale e nell'applicazione delle decisioni, gli sviluppi di mercato, le attività di monitoraggio del mercato e l'attuazione della legislazione UE nei rispettivi Stati membri. Gli argomenti discussi comprendono indagini e decisioni riguardanti, in particolare, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio, i servizi ferroviari e l'imposizione di canoni.

Le discussioni in seno alla rete hanno consentito di identificare i settori in cui gli organismi di regolamentazione hanno dovuto affrontare problemi di interpretazione e applicazione della direttiva 2012/34/UE. Ciò riguarda in particolare le aree in cui la direttiva 2012/34/UE ha modificato o integrato il quadro normativo esistente o ha conferito alla Commissione il mandato di adottare atti di esecuzione per armonizzare l'attuazione. Queste includono la verifica dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, in particolare il calcolo dei costi diretti del pacchetto minimo di accesso (articolo 31, paragrafo 3) e l'applicazione di coefficienti di maggiorazione, oppure le questioni relative ai diritti di accesso, ai canoni per l'utilizzo degli impianti di servizio (in particolare i canoni per l'uso delle stazioni) e dei servizi ferroviari.

Ruolo della Commissione

La Commissione ha agevolato la cooperazione tra gli organismi di regolamentazione organizzando e presiedendo le riunioni della rete. Nel corso di queste riunioni i rappresentanti della Commissione hanno spiegato le proposte politiche della Commissione, hanno illustrato le sentenze della Corte di giustizia europea per quanto riguarda il recepimento e l'attuazione del primo pacchetto ferroviario e hanno fornito raccomandazioni sulle modalità di applicazione della direttiva 2012/34/UE.

Per tenere conto della posizione degli organismi di regolamentazione, la Commissione ha anche informato la rete su una serie di misure di esecuzione ai sensi della direttiva 2012/34/UE riguardanti in particolare:

- i nuovi servizi di trasporto ferroviario di passeggeri (esame dello scopo principale ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3 e dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico di cui all'articolo 11, paragrafo 2);
- le modalità di calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (articolo 31, paragrafo 3);
- la procedura e i criteri relativi agli accordi quadro (articolo 42, paragrafo 8);
- il monitoraggio del mercato ferroviario (articolo 15, paragrafo 6);
- la differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura in modo da offrire incentivi a dotare i treni del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) (articolo 32, paragrafo 4);
- i sistemi di differenziazione dei canoni in base agli effetti acustici, (articolo 31, paragrafo 5);
- i criteri per i richiedenti di capacità di infrastruttura ferroviaria (articolo 41, paragrafo 3);

- taluni aspetti della procedura di concessione di licenze alle imprese ferroviarie (articolo 17, paragrafo 5);
- la procedura e i criteri relativi ai servizi ferroviari (articolo 13, paragrafo 9).

Inoltre, la Commissione ha organizzato riunioni di sottogruppi specifici della rete e riunioni congiunte dei gruppi di lavoro tra la rete e il comitato istituito ai sensi dell'articolo 62 della direttiva 2012/34/UE (SERAC) per discutere nel dettaglio il contenuto di talune misure di attuazione con gli organismi di regolamentazione.

La Commissione ha inoltre istituito un meccanismo per sostenere i membri della rete nell'interscambio di informazioni dettagliate riguardanti il loro lavoro, i principi e le pratiche decisionali, nonché le questioni relative alle procedure e i problemi di interpretazione del recepimento del diritto UE. Tre volte all'anno, prima delle riunioni della rete, ogni organismo di regolamentazione compila un questionario. I questionari sono condivisi tra tutti gli organismi di regolamentazione e le questioni principali indicate nel questionario sono discusse nelle riunioni della rete.

Cooperazione nel contesto dei corridoi ferroviari merci

Nell'ambito della realizzazione dei corridoi ferroviari per il trasporto merci gli organismi di regolamentazione hanno collaborato allo sviluppo di sistemi e accordi di lavoro per la gestione dei casi relativi ai corridoi, in particolare i reclami in materia di tracce ferroviarie internazionali prestabilite assegnate dallo sportello unico ai sensi dell'articolo 13 del regolamento sui corridoi.

Gli accordi di cooperazione conclusi da organismi di regolamentazione su un corridoio ferroviario merci per soddisfare gli obblighi di cooperazione di cui all'articolo 20 del regolamento sui corridoi definiscono un unico organismo di regolamentazione responsabile per la gestione dei reclami contro le decisioni adottate dallo sportello unico. Tali accordi includono anche disposizioni per lo scambio di informazioni e per l'assistenza reciproca nelle decisioni sui casi relativi ai corridoi.

Per i corridoi ferroviari merci "Reno-Alpi", "Mare del Nord-Mar Mediterraneo", "Atlantico", "Mediterraneo" e "orientale/mediterraneo orientale", diventati operativi nel novembre 2013, gli organismi di regolamentazione hanno già firmato accordi di cooperazione⁷. Per i corridoi "Baltico-Adriatico", "scandinavo-mediterraneo" e "Mare del Nord-Mar Baltico", che diventeranno operativi nel novembre 2015, gli accordi sono in fase di preparazione.

Molti organismi di regolamentazione sono regolarmente in contatto con i loro omologhi lungo il corridoio per scambiare informazioni e discutere le questioni connesse ai corridoi, tra cui il monitoraggio dello sportello unico, il quadro per l'assegnazione della capacità e la scheda informativa del corridoio, oppure per esaminare congiuntamente le domande di tracce internazionali prestabilite trattate dallo sportello unico.

Al fine di affrontare le esigenze di cooperazione tra i diversi corridoi e i temi di comune interesse per gli organismi di regolamentazione di vari corridoi, queste tematiche sono discusse regolarmente durante le riunioni della rete di organismi di regolamentazione e durante le riunioni del gruppo di lavoro SERAC riguardanti i corridoi ferroviari merci. Tali riunioni sono organizzate due volte l'anno e riuniscono rappresentanti degli organismi di regolamentazione, degli Stati membri, dei gestori dell'infrastruttura e di altri soggetti

⁷ Gli accordi di cooperazione sono stati pubblicati agli indirizzi seguenti: <http://bit.ly/1vX0wSH> (RFC Reno-Alpi), <http://bit.ly/1Lbkqec> (RFC Mare del Nord-Mar Mediterraneo), <http://bit.ly/17gsg9p> (RFC Atlantico), <http://bit.ly/1AFQyXK> (RFC Mediterraneo) e <http://bit.ly/1AQOBYF> (RFC orientale/mediterraneo orientale).

interessati. I temi discussi includono: le questioni relative all'offerta di tracce prestabilite (ad esempio la possibilità di includere la capacità dei terminal o di definire tracce prestabilite flessibili); lo sviluppo di un quadro comune per l'assegnazione della capacità per tutti i corridoi; il monitoraggio delle prestazioni; i piani di attuazione; la distribuzione delle responsabilità tra lo sportello unico e i gestori nazionali dell'infrastruttura; e le responsabilità degli organismi di regolamentazione.

Cooperazione e consultazione bilaterali

Finora vi sono stati solo pochi casi in cui gli organismi di regolamentazione hanno cooperato per trattare reclami, condurre indagini di propria iniziativa e scambiare informazioni conformemente all'articolo 57, paragrafi 3, 4 e 5, della direttiva 2012/34/UE.

Questi comprendono casi di consultazione nell'ambito dell'esame dell'equilibrio economico e dello scopo principale di richiesta di una traccia per un servizio di trasporto internazionale di passeggeri e indagini congiunte sull'assegnazione delle tracce ferroviarie internazionali effettuate da organismi di regolamentazione di Stati membri confinanti.

A prescindere dalle esigenze di cooperazione in casi specifici, alcuni organismi di regolamentazione hanno organizzato riunioni bilaterali per discutere questioni relative all'attuazione della direttiva 2012/34/UE, all'organizzazione, al finanziamento e alle competenze degli organismi di regolamentazione e per scambiare le proprie esperienze in materia di processo decisionale.

Altre forme di cooperazione

Oltre alle varie forme di cooperazione previste ai sensi della direttiva 2012/34/UE, gli organismi di regolamentazione di 21 Stati membri e quattro paesi terzi stanno attualmente cooperando nel quadro di IRG-Rail ("Independent Regulators' Group – Rail"), un'iniziativa privata dei regolatori che non ha alcun ruolo ufficiale nell'ambito della direttiva.

I membri del gruppo hanno scambiato informazioni su taluni aspetti connessi alle loro responsabilità e hanno pubblicato una serie di documenti, tra cui un riesame delle pratiche di imposizione dei canoni e delle relazioni sul monitoraggio del mercato ferroviario che confrontano la situazione concorrenziale nei mercati dei servizi ferroviari in vari Stati membri. Essi hanno inoltre sviluppato una serie di indicatori comuni per armonizzare le attività di monitoraggio del mercato⁸.

3. SVILUPPI FUTURI

L'analisi presentata in questa relazione dimostra che, all'interno della rete, gli organismi di regolamentazione hanno lavorato a stretto contatto in alcuni settori, quali lo scambio di informazioni sulle migliori pratiche e sulle esperienze nell'ambito del processo decisionale (a norma dell'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE). La cooperazione su casi specifici, a norma dell'articolo 57, paragrafi da 2 a 6, ha avuto luogo soltanto in un numero limitato di casi.

Uno dei motivi di questa situazione è che pochi casi aventi una dimensione transfrontaliera, quali i reclami in materia di tracce ferroviarie internazionali, sono stati portati all'attenzione degli organismi di regolamentazione. Ciò è dovuto al fatto che il numero di operatori richiedenti tracce ferroviarie internazionali rimane ancora limitato, dato che un numero considerevole di servizi ferroviari internazionali è ancora effettuato in cooperazione tra le imprese ferroviarie nazionali. A seguito dell'istituzione di corridoi ferroviari per il trasporto merci (diventati operativi alla fine del 2013 con l'assegnazione di tracce internazionali

⁸ Ulteriori informazioni su questi documenti sono disponibili all'indirizzo: <http://www.irg-rail.eu/public-documents/>.

prestabilite da parte dello sportello unico per la prima volta nel 2014) e dell'ulteriore sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico si prevede un aumento dei casi con una dimensione transfrontaliera che necessita di una maggiore cooperazione tra organismi di regolamentazione.

Gli sviluppi recenti a livello dei corridoi ferroviari merci dimostrano che vi è una richiesta crescente di capacità su diversi corridoi da parte dei richiedenti; di conseguenza aumenta la necessità per le autorità di regolamentazione di cooperare non solo lungo un corridoio, ma anche tra corridoi diversi, ad esempio monitorando le decisioni di assegnazione delle tracce da parte degli sportelli unici di diversi corridoi.

Nell'analisi del livello di cooperazione tra organismi di regolamentazione e dell'efficacia delle relative disposizioni previste dalla direttiva 2012/34/UE, occorre tenere in considerazione anche il fatto che durante il periodo di recepimento della presente direttiva (termine: 16 giugno 2015) il quadro normativo nei vari Stati membri si è mantenuto diverso per quanto riguarda la portata delle responsabilità degli organismi di regolamentazione nonché i progressi compiuti nell'applicazione del diritto UE in settori quali l'imposizione di canoni o l'accesso agli impianti di servizio.

Dopo il recepimento della direttiva 2012/34/UE e dopo che saranno state affidate completamente le responsabilità di cui all'articolo 56 a tutti gli organismi di regolamentazione, il livello di attività dovrebbe aumentare per molti organismi di regolamentazione. Gli atti di esecuzione adottati (o da adottare) a norma della direttiva permetteranno di creare norme armonizzate nei settori principali in cui sono state individuate difficoltà nell'attuazione della direttiva, anche a livello della rete degli organismi di regolamentazione.

Una maggiore armonizzazione del quadro normativo negli Stati membri e della portata delle responsabilità degli organismi di regolamentazione dovrebbe inoltre agevolare lo sviluppo di principi e prassi decisionali comuni agli organismi di regolamentazione, conformemente all'articolo 57, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE. Gli atti di esecuzione che stabiliscono tali principi e pratiche comuni dovrebbero contribuire ad armonizzare ulteriormente l'applicazione della direttiva in tutti gli Stati membri e a garantire la coerenza del processo decisionale degli organismi di regolamentazione in settori quali l'imposizione di canoni diversi dalle modalità di calcolo dei costi diretti applicabili al pacchetto minimo di accesso.

Attualmente la Commissione sta elaborando un'applicazione ("strumento elettronico") che consentirà alle autorità di regolamentazione di scambiare informazioni su decisioni, casi pendenti e altre questioni connesse alle loro funzioni in un forum elettronico e renderà il coordinamento più facile (conformemente all'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE). Tale applicazione dovrebbe essere messa a disposizione delle autorità di regolamentazione entro il 2015.

Si prevede inoltre che una cooperazione regolare e lo scambio di migliori pratiche nell'ambito della rete degli organismi di regolamentazione contribuiscano allo sviluppo di quadri per la condivisione delle informazioni e per la cooperazione con le autorità nazionali di sicurezza e con le autorità preposte al rilascio delle licenze, che sono obbligatori per tutti gli organismi di regolamentazione a norma dell'articolo 56, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE.

Nel settore del monitoraggio del mercato vi è una certa sovrapposizione tra obblighi di comunicazione della Commissione previsti dalla direttiva e attività di monitoraggio degli organismi di regolamentazione, in particolare nel quadro di IRG Rail. Una maggiore cooperazione tra gli organismi di regolamentazione e la Commissione in tale ambito potrebbe contribuire a far convergere gli approcci e a facilitare l'armonizzazione dell'attività di

comunicazione e di monitoraggio, inclusi i lavori riguardanti l'allineamento delle definizioni, gli indicatori comuni e la cooperazione per la raccolta dati.

4. CONCLUSIONE

A norma dell'articolo 63, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, se del caso, la Commissione propone misure complementari per assicurare una vigilanza regolamentare integrata del mercato ferroviario europeo, in particolare per i servizi internazionali.

Nella sua risoluzione legislativa del 26 febbraio 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE⁹, il Parlamento europeo ha adottato un emendamento dell'articolo 57 della direttiva, che richiede alla Commissione di adottare entro il 31 dicembre 2019 una proposta legislativa per sostituire la rete degli organismi di regolamentazione con un organismo di regolamentazione europeo che si occupi di questioni transfrontaliere e dei ricorsi contro le decisioni degli organismi di regolamentazione nazionali.

L'analisi presentata in questa relazione dimostra che gli organismi di regolamentazione hanno lavorato in stretta collaborazione sulla condivisione di informazioni riguardanti il loro lavoro, le migliori pratiche e il processo decisionale, in particolare nel contesto della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, e in taluni casi di propria iniziativa. Nel contempo vi sono aree nelle quali occorre migliorare ulteriormente il coordinamento tra gli organismi di regolamentazione. Il quadro normativo in vigore prevede diverse possibilità di miglioramento, come l'adozione di atti di esecuzione che stabiliscono principi e pratiche comuni per il processo decisionale o lo sviluppo di uno strumento elettronico per lo scambio di informazioni e la discussione di casi gestiti dagli organismi di regolamentazione.

Dato che finora sono stati portati all'attenzione degli organismi di regolamentazione solo un numero limitato di casi con una dimensione transfrontaliera, non sono ancora disponibili prove sufficienti dell'efficacia degli attuali meccanismi di cooperazione istituiti dagli organismi di regolamentazione e dalle norme di cui all'articolo 57 della direttiva 2012/34/UE. Gli sviluppi recenti, in particolare a livello di corridoio in cui un numero crescente di tracce attraversa più corridoi, indicano tuttavia che potrebbe essere necessaria una vigilanza regolamentare più integrata ed efficace con il progredire dell'attuazione dei corridoi ferroviari per il trasporto merci e con lo sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico. La Commissione continuerà pertanto a seguire gli sviluppi per quanto riguarda la cooperazione tra organismi di regolamentazione e, se del caso, valuterà la necessità di misure per rafforzare la vigilanza regolamentare integrata.

⁹ Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)0029).