



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles 3 marzo 2008 (05.03)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2006/0274 (COD)**

**16138/3/07
REV 3 ADD 1**

**TRANS 405
CODEC 1411**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. Introduzione

Il 13 dicembre 2006 la Commissione ha presentato tre proposte legislative volte principalmente a facilitare la circolazione dei veicoli ferroviari nell'Unione europea:

- la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie ¹ (in seguito "direttiva sulla sicurezza ferroviaria");
- la proposta di direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario² (in seguito "direttiva sull'interoperabilità ferroviaria");
- la proposta di regolamento recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea³ (in seguito "regolamento sull'agenzia").

Il 29 novembre 2007 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura.

Il 3 marzo 2008 il Consiglio adotterà la sua posizione comune. Nei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale⁴. Il Comitato delle regioni ha deciso di non adottare un parere sulle proposte sopra citate.

¹ GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

² GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

³ GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

⁴ GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.

II. Analisi della posizione comune

1. Aspetti generali

Affinché le ferrovie possano svolgere il loro ruolo centrale in relazione alla mobilità sostenibile nell'Unione europea, il Consiglio si prefigge di costituire gradualmente uno spazio ferroviario integrato su scala europea. In questo contesto, il Consiglio ritiene che le tre proposte legislative di rifusione delle direttive sull'interoperabilità del sistema ferroviario tradizionale e di quello ad alta velocità e di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e del regolamento sull'agenzia possano apportare importanti miglioramenti alla parte tecnica del quadro normativo per le ferrovie europee. Le proposte riducono gli ostacoli che si frappongono alla libera circolazione dei veicoli ferroviari sulla rete ferroviaria europea, facilitando in tal modo il riconoscimento transnazionale tra Stati membri delle autorizzazioni dei veicoli ferroviari.

Il Consiglio e il Parlamento sono riusciti a raggiungere un accordo in prima lettura in merito alla proposta di direttiva sull'interoperabilità ferroviaria e il Consiglio può quindi adottare l'atto proposto così modificato. Il Consiglio e il Parlamento non hanno tuttavia potuto allineare le loro posizioni in prima lettura sulle proposte di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e del regolamento sull'agenzia. Il Consiglio ha pertanto adottato posizioni comuni sulle due proposte, tenendo debitamente conto di alcuni emendamenti adottati dal Parlamento nei pareri in prima lettura.

2. Questioni politiche fondamentali

La proposta di modifica del regolamento sull'Agenzia è intesa principalmente ad adeguare il quadro legislativo previsto per l'Agenzia ferroviaria europea ai nuovi compiti che le derivano dalla direttiva sulla sicurezza ferroviaria e dalla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria modificate. Nel redigere la posizione comune sulla proposta della Commissione che modifica il regolamento sull'Agenzia, il Consiglio ha pertanto preso come punto di partenza il testo che costituisce la base dell'accordo in prima lettura tra il Consiglio e il Parlamento in merito alla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria e la posizione comune sulla proposta che modifica la direttiva sulla sicurezza ferroviaria. Il Consiglio ha inoltre apportato alcune modifiche alla proposta della Commissione al fine di assicurare che le competenze tecniche dell'Agenzia siano sfruttate al meglio.

2.1 Classificazione delle norme nazionali

Pur avendo considerevolmente riformulato la proposta della Commissione, il Consiglio ha nel complesso mantenuto le disposizioni importanti proposte dalla Commissione. A questo riguardo va osservato che il Consiglio ha mantenuto le disposizioni fondamentali sulla classificazione di tutte le norme nazionali in materia di autorizzazione di messa in servizio dei veicoli ferroviari. L'Agenzia ferroviaria europea è incaricata di elaborare un documento di riferimento che confronti le norme nazionali tecniche e di sicurezza e di aggiornarlo periodicamente. In tal modo è possibile individuare man mano quali norme nazionali debbano essere considerate equivalenti e, quindi, non debbano essere adottate come motivo per ulteriori controlli. Ciò contribuirà a un maggior riconoscimento transnazionale delle autorizzazioni dei veicoli tra gli Stati membri.

Il Consiglio concorda con l'emendamento 3 del Parlamento inteso a ridurre le norme nazionali in materia di autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli che sono equivalenti tra Stati membri. Nel condividere quest'obiettivo, il Consiglio ritiene tuttavia più efficace chiedere all'Agenzia di presentare un aggiornamento periodico del documento di riferimento invece di stabilire, come propone il Parlamento, un'unica data fissa (1° gennaio 2010) anteriormente alla quale l'Agenzia deve proporre soluzioni. Il Consiglio non può inoltre accettare l'emendamento 2, in quanto preferisce assegnare all'Agenzia un compito generale consistente nell'elaborare un documento di riferimento piuttosto che chiedere all'Agenzia di esaminare in via prioritaria le norme nazionali relative alle differenze esistenti tra gli Stati membri per quanto riguarda le distanze di sicurezza applicabili alle infrastrutture e al materiale rotabile.

2.2 Principali modifiche alla proposta della Commissione

Prendendo come base la proposta della Commissione, il Consiglio ha introdotto varie modifiche:

- a) il Consiglio conviene di sfruttare al meglio le competenze tecniche dell'Agenzia. In primo luogo, può essere richiesto all'Agenzia di formulare pareri tecnici in caso di decisione negativa di un'autorità nazionale di sicurezza e sull'equivalenza delle norme nazionali inerenti ai parametri tecnici stabiliti nella direttiva sull'interoperabilità ferroviaria. In secondo luogo, può essere richiesto all'Agenzia di formulare un parere su modifiche urgenti delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI);

- b) nella posizione comune, l'Agenzia è incaricata di preparare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, una relazione nella quale essa formula, se necessario, raccomandazioni per l'attuazione di un sistema di certificazione volontaria della manutenzione dei veicoli conformemente alla direttiva sulla sicurezza ferroviaria. Nella posizione comune, il Consiglio ha inoltre precisato che dette raccomandazioni devono essere coerenti con i ruoli e le competenze delle imprese ferroviarie e dei soggetti responsabili della manutenzione, conformemente alla direttiva sulla sicurezza ferroviaria, semplificando al contempo la procedura di certificazione in materia di sicurezza delle imprese ferroviarie e evitando gli oneri amministrativi che risultano dalla duplicazione di controlli, ispezioni e/o audit. Il Consiglio non può sostenere l'elemento principale dell'emendamento 6 che chiede un sistema obbligatorio di certificazione, dato che ciò aumenterebbe gli oneri amministrativi e imporrebbe ulteriori costi al settore,;
- c) nel regolamento sull'Agenzia, il Consiglio elenca tutti i compiti dell'Agenzia definiti nella direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità, in seguito "direttiva sui macchinisti"⁵. Nell'elencare tali compiti, il Consiglio distingue tra compiti dei macchinisti, da un lato, e compiti degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza, dall'altro. Per quanto concerne i macchinisti, l'elenco comprende compiti quali la preparazione di un progetto di modello comunitario di licenza di macchinista e l'assicurare l'interoperabilità dei registri delle licenze dei macchinisti. Quanto agli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza, l'Agenzia deve presentare una relazione che ne individui il profilo e i compiti.

Infine, riguardo al personale che partecipa alla gestione e manutenzione del sistema ferroviario ma non appartiene alle due categorie summenzionate, l'Agenzia è incaricata di formulare raccomandazioni che propongano criteri comuni per la definizione delle competenze professionali e la valutazione del personale;

⁵ GU C 315 del 3.12.2007, pag. 51.

- d) il Consiglio ha adattato la disposizione relativa ai registri nel regolamento sull'Agenzia alla luce delle modifiche apportate alla direttiva sulla sicurezza ferroviaria e alla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria risultante dalla rifusione. La disposizione relativa ai registri nella posizione comune rispecchia i compiti dell'Agenzia di elaborare specifiche comuni per il neoistituito registro dei tipi di veicolo autorizzati e per il registro delle infrastrutture e di istituire e tenere il registro dei tipi di veicolo. Il Parlamento ha avanzato la stessa proposta sull'istituzione e la tenuta di un registro europeo dei tipi di materiale rotabile nell'emendamento 7, che il Consiglio naturalmente appoggia. Il Consiglio ha inoltre redatto le norme in materia di accessibilità di documenti e registri in un articolo a sé stante;
- e) basandosi sulla proposta della Commissione, il Consiglio ha specificato le condizioni alle quali la Commissione può chiedere l'assistenza dell'Agenzia per l'attuazione del quadro legislativo comunitario sull'interoperabilità e la sicurezza;
- f) il Consiglio ha fatto proprio l'emendamento 9 del Parlamento europeo che prevede maggiori possibilità di prorogare i contratti di lavoro del personale al fine di garantire la continuità del servizio. Il Consiglio limita tuttavia questo regime più flessibile ai primi dieci anni di servizio, in quanto è il periodo nel quale sarà particolarmente importante fidelizzare il personale qualificato;
- g) altre modifiche apportate alla proposta della Commissione:
- in considerazione delle diverse situazioni nazionali, il Consiglio prevede la possibilità non solo per le autorità nazionali di sicurezza ma, a seconda della materia in discussione, anche per altre autorità nazionali competenti di designare i loro rappresentanti che partecipino ai gruppi di lavoro dell'Agenzia;

- il Consiglio appoggia l'obiettivo della Commissione di avere organismi notificati nella Comunità che operino in base agli stessi criteri. Al fine di chiarire questa disposizione, nella posizione comune è operata una distinzione tra i diversi ruoli dell'Agenzia, che consistono nel monitorare la qualità delle attività degli organismi notificati, da un lato, e nel controllare che un organismo notificato continui a osservare i criteri stabiliti, dall'altro;
- il Consiglio conviene con la Commissione sull'opportunità di coinvolgere l'Agenzia nella valutazione di alcune domande di finanziamento comunitario dal punto di vista dell'interoperabilità, ma precisa che il termine entro il quale l'Agenzia deve fornire una risposta è limitato a un massimo di due mesi;
- il Consiglio ha seguito la proposta della Commissione ritenendo che i compiti dell'Agenzia riguardo all'ERTMS debbano essere precisati nel regolamento, ma ha preferito riformulare in una certa misura la pertinente disposizione.

III. Emendamenti del Parlamento europeo

La risposta del Consiglio agli emendamenti 2, 3, 6, 7 e 9 è illustrata in relazione alle questioni fondamentali summenzionate. Inoltre, il Consiglio non può accettare i seguenti emendamenti:

- l'emendamento 1 per quanto riguarda i gruppi di lavoro dell'Agenzia, perché esula dalla portata della proposta della Commissione;
- l'emendamento 4 con il quale si incarica l'Agenzia, a decorrere dal 2015, di rilasciare le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI. La questione non può tuttavia considerarsi risolta, poiché lo stesso emendamento è il frutto di un compromesso nel contesto della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria nel cui ambito il Consiglio e il Parlamento hanno elaborato una procedura che le autorità nazionali sicurezza devono seguire quando autorizzano la messa in servizio di veicoli, aggiungendo il principio del reciproco riconoscimento di tali autorizzazioni. Inoltre, entrambe le istituzioni hanno convenuto di invitare la Commissione a redigere una relazione sull'efficacia di questa nuova procedura e sulle eventuali future strategie di collaborazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza;

- gli emendamenti 5 e 8 relativi ai pareri tecnici che può esprimere l'Agenzia sono stati solo parzialmente inseriti nella posizione comune del Consiglio. In linea con il compromesso nel contesto della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, il Consiglio respinge la possibilità, proposta dal Parlamento nell'emendamento 5, per singoli richiedenti di chiedere un parere tecnico direttamente all'Agenzia. Quanto alla possibilità per l'Agenzia di formulare pareri tecnici sull'ERTMS, proposta negli emendamenti 5 e 8, il Consiglio conviene su una disposizione secondo la quale l'Agenzia deve istituire una procedura di gestione delle richieste di modifica delle specifiche del sistema ERTMS.

IV. Conclusioni

Le tre proposte legislative in materia di interoperabilità, sicurezza e Agenzia ferroviaria europea volte a facilitare la circolazione dei veicoli ferroviari nell'Unione europea apportano un contributo importante all'ulteriore integrazione dello spazio ferroviario europeo. Il Consiglio e il Parlamento hanno già compiuto progressi significativi su queste tre proposte, in particolare raggiungendo un accordo in prima lettura in merito alla proposta di direttiva sull'interoperabilità ferroviaria. Ciò costituisce una solida base affinché i due colegislatori trovino soluzioni di compromesso riguardo alle proposte di modifica del regolamento sull'Agenzia e alla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria nel corso delle discussioni in seconda lettura.