



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.12.2006  
COM(2006) 785 definitivo

2006/0274 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea**

(presentata dalla Commissione)

## RELAZIONE

### 1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazioni e obiettivi della proposta**

Le procedure nazionali di omologazione dei locomotori sono considerate attualmente come una delle principali barriere alla creazione di nuove imprese ferroviarie nel settore del trasporto merci e un grande ostacolo all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo. Considerato che nessuno Stato membro può decidere autonomamente che l'autorizzazione alla messa in servizio che esso rilascia abbia validità nel territorio di altri Stati membri, è necessaria un'iniziativa comunitaria per armonizzare le procedure nazionali, semplificarle e permettere di ricorrere più sistematicamente al principio del reciproco riconoscimento.

Questa iniziativa implica la necessità di modificare il regolamento (CE) n. 881/04 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (in prosieguo "l'Agenzia"), le direttive sull'interoperabilità (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE) e quella sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie (2004/49/CE).

- **Contesto generale**

La presente proposta si inserisce in una più larga iniziativa legislativa, intesa a apportare miglioramenti alla parte tecnica del quadro regolamentare ferroviario, precisamente alle direttive sull'interoperabilità ferroviaria, alla direttiva sulla sicurezza ferroviaria e al regolamento istitutivo dell'Agenzia.

In primo luogo, uno degli aspetti cruciali che deve essere migliorato per facilitare la libera circolazione dei treni concerne la procedura di omologazione dei locomotori. Secondo i costruttori e le imprese ferroviarie queste procedure sono spesso molto lunghe e estremamente onerose; a loro parere, da parte delle autorità competenti vengono avanzate domande poco giustificate da un punto di vista esclusivamente tecnico.

In secondo luogo, nell'ambito del programma di semplificazione della legislazione, la Commissione intende consolidare e fondere le direttive sulla interoperabilità ferroviaria.

In terzo luogo, sulla base di una esperienza decennale nell'attuazione delle direttive sull'interoperabilità, compete alla Commissione proporre varie modifiche migliorative alla parte tecnica del quadro normativo.

La presente proposta deve essere letta in combinato disposto con le proposte, ad essa collegate, di fusione/rifusione delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria e con la proposta sulla modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria. Essa intende modificare il regolamento (CE) n. 881/2004 istitutivo dell'Agenzia.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

La procedura di messa in servizio del materiale rotabile ferroviario è disciplinato dall'articolo 14 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria e dall'articolo 14 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria. La notifica delle norme nazionali è disciplinata dall'articolo 16 delle direttive sull'interoperabilità e dall'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria. L'Agenzia è soggetta alle disposizioni del suo regolamento istitutivo del quale, in questa sede, si propone la modifica.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e politiche dell'Unione**

La presente iniziativa consente di rendere più competitivo il trasporto ferroviario. Diminuendo i costi della filiera di trasporto, essa contribuisce alla competitività di tutta l'industria dell'Unione europea. Un settore ferroviario dinamico consente anche di rafforzare la posizione di leader mondiale dell'industria ferroviaria europea e di salvaguardare l'occupazione del settore. Un trasporto ferroviario più competitivo contribuisce anche al conseguimento degli impegni fondamentali dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile e di lotta contro il cambiamento climatico.

La presente iniziativa rientra, quindi, nella strategia rivista per la crescita e l'occupazione.

## 2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori consultati e profilo generale di chi ha risposto alla consultazione

La presente iniziativa vede la luce a seguito della domanda insistente delle parti interessate. I primi segni di difficoltà sono apparsi nell'ambito di uno studio sulla certificazione di sicurezza effettuato nel 2004. In seguito a questo studio la Commissione ha istituito un gruppo di lavoro che ha presentato le sue raccomandazioni alla fine del 2005. La Commissione ha quindi elaborato, nell'aprile 2006, un documento di consultazione che individua varie opzioni e lo ha presentato a tutte le parti interessate (autorità nazionali competenti per la sicurezza ferroviaria, industrie, operatori, gestori delle infrastrutture, enti europei di normalizzazione, ecc.) in occasione di un seminario. Le posizioni scritte di tutte le parti interessate sono state raccolte e analizzate nell'ambito di uno studio di impatto redatto in conformità con le norme vigenti.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Trattandosi di un'iniziativa chiesta dagli attori del settore, tutte le risposte sono state favorevoli all'adozione di un'iniziativa della Commissione. Si rivelano alcune differenze rispetto alle varie opzioni prospettate nel documento. L'analisi di impatto precisa le diverse opzioni e le posizioni dei singoli attori in relazione a tali opzioni. Nell'elaborare la sua proposta, la Commissione ha tenuto conto i diversi pareri; la proposta si articola in due parti: in primo luogo avviare dei lavori che possono iniziare immediatamente senza aspettare la modifica legislativa; in secondo luogo, modificare la legislazione per rendere più certo il quadro normativo che conferisce diritti e

responsabilità alle parti nel corso della procedura di autorizzazione di messa in servizio del materiale rotabile ferroviario.

- **Ricorso al parere di esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

Procedure nazionali di omologazione del materiale rotabile ferroviario, norme nazionali tecniche e/o di sicurezza, costi e tempi relativi a tali procedure, ecc.

Metodologia applicata

E' stata utilizzata la guida della Commissione SEC(2005)791 del 15 giugno 2005 aggiornata nel 2006.

Principali organizzazioni/esperti consultati

Sono state utilizzate le competenze specialistiche dell'Agenzia ferroviaria europea per valutare le differenti posizioni delle parti interessate del settore e per analizzare l'impatto delle differenti opzioni.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Non è stata menzionata l'esistenza di potenziali rischi gravi dalle conseguenze irreversibili.

Fare riferimento all'analisi d'impatto.

Mezzi utilizzati per mettere a disposizione del pubblico i risultati della perizia

L'analisi di impatto è pubblicata su Internet.

- **Analisi d'impatto**

Scenario di riferimento: limitarsi all'applicazione della legislazione in vigore e all'intervento soltanto in caso di reclamo.

Opzioni non normative: pubblicare le raccomandazioni del gruppo di lavoro sul riconoscimento transnazionale del materiale rotabile esistente e chiedere agli Stati membri di applicarle; chiedere all'Agenzia di classificare le norme nazionali e di identificare quelle equivalenti; chiedere all'Agenzia di assumere un ruolo consultivo o di autorità di appello nelle procedure nazionali di messa in servizio; accelerare lo sviluppo e la revisione degli standard europei; verificare la corretta applicazione del principio del reciproco riconoscimento e, se necessario, avviare le procedure di infrazione.

Opzioni normative: modificare la legislazione con i seguenti obiettivi: eliminare l'obbligo di ottenere un'autorizzazione in ogni Stato membro, chiarire la procedura applicabile per il materiale rotabile esistente; permettere all'Agenzia di rilasciare autorizzazioni di messa in servizio, di avere un ruolo di coordinamento, di consultazione e/o di organo di appello, permettere agli organismi competenti per la verifica della conformità e ai gestori delle infrastrutture di rilasciare le autorizzazioni di

messa in servizio.

La Commissione ha effettuato un'analisi d'impatto nel quadro del programma legislativo e di lavoro della Commissione: la relazione è disponibile al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/transport/rail/index\\_fr.html](http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html).

### 3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

La soluzione proposta consiste nel definire una procedura a livello comunitario che si compone di due parti.

In primo luogo, si tratta di chiedere all'Agenzia di elencare le diverse procedure e le norme tecniche nazionali in vigore e di predisporre e tenere aggiornato l'elenco dei requisiti che possono essere verificati una sola volta. Allo stesso tempo, nell'attesa della modifica della legislazione, si chiede che gli Stati membri applichino su base volontaria le raccomandazioni del gruppo di lavoro già pubblicate dalla Commissione.

In seguito, si tratta di rendere obbligatorio il ricorso al principio del reciproco riconoscimento delle autorizzazioni di messa in servizio già rilasciate da uno Stato membro. Secondo tale principio, il materiale rotabile la cui messa in servizio è già stata autorizzata in uno Stato membro non dovrà costituire oggetto di una certificazione complementare in un altro Stato membro tranne per quanto attiene ai requisiti nazionali supplementari derivanti, per esempio, dalle caratteristiche della rete locale. Tuttavia, è necessario aggiornare allo stesso tempo il regolamento istitutivo dell'Agenzia per precisare tutti i nuovi compiti che essa è chiamata ad assolvere.

- **Fondamento giuridico**

Articolo 71

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non rientra tra le materie di competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera soddisfacente con l'azione degli Stati membri per le seguenti ragioni:

La presente iniziativa intende risolvere il problema del materiale rotabile la cui messa in servizio è stata autorizzata in uno Stato membro ma non è stata automaticamente accettata in un altro Stato membro. Tale problema comporta assetti transnazionali che non possono trovare soluzione attraverso iniziative nazionali, poiché nessuno Stato membro può autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile sul territorio di un altro Stato membro.

Gli obiettivi della proposta potranno essere realizzati con maggiore efficacia a livello comunitario per le seguenti ragioni:

Il principio dell'efficacia territoriale delle autorizzazioni di messa in servizio è sancito nelle direttive sulla interoperabilità ferroviaria e sulla sicurezza delle ferrovie e nessuna iniziativa promossa semplicemente a livello nazionale può conseguire l'obiettivo della presente proposta. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza sono state riunite nel quadro di una rete sostenuta dall'Agenzia, la quale rappresenta quindi l'organo comunitario più appropriato per sviluppare le misure proposte in questa sede.

Nella realizzazione degli obiettivi della presente proposta gli indicatori più significativi sono dati dalla elaborazione di un quadro di riferimento delle norme nazionali, dalla sua adozione da parte della Commissione e dalle future decisioni della Commissione che stabiliranno l'equivalenza di talune norme nazionali.

La modifica dell'articolo 14 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie permette di precisare quale parte di una autorizzazione deve essere reciprocamente riconosciuta e quale parte è strettamente connessa alla compatibilità del veicolo in questione con l'infrastruttura interessata. Non è stata accettata l'opzione consistente nel centralizzare, in caso dell'Agenzia, la decisione di autorizzare una messa in servizio; questa scelta dimostra che la proposta si è limitata agli obiettivi che gli Stati membri non possono realizzare con iniziative nazionali.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i seguenti motivi.

La presente proposta costituisce parte di un pacchetto che comprende:

- una comunicazione;
- una proposta di modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea;
- una proposta di fusione/rifusione delle direttive sulla interoperabilità ferroviaria (96/48/CE e 2001/16/CE);
- una proposta di modifica della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie (2004/49/CE).

Tutte le proposte sono state redatte in modo da ridurre al minimo le modifiche necessarie.

La presente proposta ha un impatto prossimo allo zero sul bilancio di funzionamento della Commissione. Nel caso dell'Agenzia, l'impatto è inferiore a 2,2 milioni di euro per i primi cinque anni, e in seguito scende a meno di 0,5 milioni di euro. Per le autorità competenti e per l'industria si prevedono solo benefici dato che l'obiettivo principale è semplificare la procedura di autorizzazione della messa in servizio,

eliminando le verifiche superflue e riducendo la regolamentazione.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: regolamento

Altri strumenti non sarebbero adeguati per i seguenti motivi:

si tratta di modificare un regolamento in vigore.

#### 4) **INCIDENZA SUL BILANCIO**

Per l'Agenzia l'impatto è inferiore a 2,2 milioni di euro per i primi cinque anni, cifra che successivamente scende a meno di 0,5 milioni di euro (si veda la scheda finanziaria allegata).

#### 5) **INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- **Semplificazione**

La proposta istituisce una semplificazione delle procedure amministrative applicabili alle persone giuridiche e alle persone fisiche.

Il materiale rotabile che è già stato oggetto di un'autorizzazione di messa in servizio in uno Stato membro non dovrà costituire eventualmente oggetto di una certificazione complementare in un altro Stato membro unicamente per quanto attiene ai requisiti nazionali supplementari derivanti, per esempio, dalle caratteristiche della rete locale.

La proposta figura nel programma legislativo e di lavoro della Commissione con il riferimento 2006/TREN/005.

- **Spazio economico europeo**

Il presente progetto di regolamento riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE; occorre pertanto estenderne l'applicazione allo Spazio economico europeo.

- **Spiegazione dettagliata della proposta, per capo o per articolo**

1. **Certificazione del materiale rotabile esistente (nuovo articolo 8bis)**

L'Agenzia dovrà facilitare la procedura di certificazione del materiale rotabile esistente predisponendo un documento di riferimento che permetta di stabilire, per ogni parametro verificato, la corrispondenza delle norme nazionali applicabili e fornendo pareri tecnici specifici nell'ambito dei progetti concreti.

2. **Norme nazionali (articolo 11)**

Ai sensi delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria e della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie è prevista la notifica delle norme nazionali. È opportuno quindi comparare e classificare i due insiemi di norme e presentarli in modo coerente sul sito Internet dell'Agenzia.

3. Organismi notificati (articolo 13)

Uno studio realizzato dalla Commissione ha mostrato che i criteri da rispettare per la notifica da parte degli Stati membri degli organismi incaricati delle procedure di verifica possono essere interpretati in modo molto ampio. È importante valutare le conseguenze di queste divergenze di interpretazione e verificare che queste ultime non creino difficoltà dal punto di vista del reciproco riconoscimento dei certificati di conformità e di dichiarazione "CE" di verifica.

4. Valutazione dell'interoperabilità dei progetti che fruiscono di finanziamenti comunitari (articolo 15)

È previsto che l'Agenzia valuti, su richiesta della Commissione, determinate domande di finanziamento comunitario nel settore dei progetti di infrastruttura, al fine di verificarne il carattere della "interoperabilità". È opportuno prevedere che l'Agenzia valuti anche le domande di finanziamento relative al materiale rotabile per potersi pronunciare anche sulla coerenza del sistema.

5. Relazione tra le imprese ferroviarie e i detentori di carri (nuovo articolo 16 bis)

L'entrata in vigore della nuova convenzione COTIF 1999 ha comportato nuove regole in materia di contratti di utilizzo dei veicoli, e conseguentemente la cessazione dell'antico accordo RIV tra imprese ferroviarie. Secondo il nuovo regime, un detentore di carri non è più soggetto all'obbligo di registrare i suoi carri presso un'impresa ferroviaria. La direttiva sulla sicurezza delle ferrovie deve essere modificata per definire la nozione di detentore e precisare le relazioni tra i detentori e le imprese ferroviarie, in particolare nel settore della manutenzione. L'Agenzia dovrà valutare questa relazione e, se del caso, presentare raccomandazioni alla Commissione.

6. Certificazione del personale di guida dei treni e delle locomotive (articolo 17)

Facendo seguito all'adozione del terzo pacchetto ferroviario è opportuno fare riferimento alla direttiva relativa alla certificazione del personale viaggiante responsabile della sicurezza che prevede numerosi compiti che dovranno essere svolte dall'Agenzia dopo lo sviluppo del modello di licenze e attestazioni complementari, fino allo studio concernente l'utilizzo di carte elettroniche.

7. Compiti dell'Agenzia nel settore ERTMS (nuovo articolo 21bis)

Lo sviluppo e l'applicazione del sistema ERTMS sono stati accompagnati, dopo l'adozione del secondo pacchetto ferroviario, da numerose iniziative quali la firma di un protocollo di accordo tra la Commissione e i diversi attori del settore; la creazione di un comitato direttore per la applicazione di tale accordo di cooperazione; l'adozione, da parte della Commissione, di una comunicazione sull'applicazione del sistema ERTMS<sup>1</sup>; la designazione di un coordinatore

---

<sup>1</sup> GU



europeo<sup>2</sup> per il progetto ERTMS, progetto prioritario di interesse comunitario; la definizione del ruolo di autorità sistema dell'Agenzia nell'ambito dei diversi programmi di lavoro annuali e l'adozione della STI controllo-comando e segnalamento nel settore della ferrovia convenzionale<sup>3</sup>. Vista la crescente importanza del contributo dell'Agenzia in questo settore, è opportuno precisare i compiti di quest'ultima nel presente regolamento.

8. Compiti specifici (nuovo articolo 21ter)

L'Agenzia dispone attualmente di un numero rilevante di esperti qualificati nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza del sistema ferroviario europeo. È opportuno che essa sia autorizzata a effettuare compiti specifici su richiesta della Commissione anche se tale funzione non è esplicitamente prevista nel regolamento istitutivo o nel suo programma annuale di lavoro. Questa autorizzazione resta tuttavia subordinata alla compatibilità del compito specifico con le funzioni dell'Agenzia, alle disponibilità di bilancio e al rispetto delle altre priorità dell'Agenzia.

9. Data di adozione del programma di lavoro (articolo 25, paragrafo 2)

È opportuno modificare la data di adozione del programma annuale di lavoro per permettere una migliore sincronizzazione con la procedura di decisione del bilancio.

10. Informazioni sui risultati dei lavori dell'Agenzia (articolo 25, paragrafo 3)

Nell'elaborazione del programma di lavoro è desiderabile identificare i risultati attesi per ogni attività, nonché il relativo destinatario. E' opportuno anche informare la Commissione dei risultati tecnici di ogni attività, poiché tale informazione va ben al di là della relazione generale indirizzata a tutte le istituzioni.

11. Composizione del consiglio di amministrazione (articolo 26, paragrafo 1)

Per ragioni pratiche è opportuno che anche per gli osservatori sia nominato un supplente.

---

<sup>2</sup> GU  
<sup>3</sup> GU

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione<sup>4</sup>,

visto il parere del Parlamento europeo<sup>5</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>6</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>7</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo del Consiglio<sup>8</sup> ha istituito un'Agenzia ferroviaria europea il cui compito è contribuire, da un punto di vista tecnico, alla realizzazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere. In seguito all'evoluzione della legislazione comunitaria nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviaria, all'evoluzione del mercato e all'esperienza acquisita nel funzionamento dell'Agenzia e delle relazioni tra l'Agenzia e la Commissione, è opportuno adottare talune modifiche al regolamento (CEE) n. 881/2004, e, in particolare, prevedere compiti ulteriori.
- (2) L'articolo 14 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie<sup>9</sup> ha istituito una procedura comune per l'autorizzazione di messa in servizio del materiale rotabile. Conformemente al principio del reciproco riconoscimento, è necessario facilitare l'ottenimento di un'autorizzazione di messa in servizio in uno Stato membro diverso da quello che ha emesso la prima autorizzazione, limitando gli elementi che l'autorità competente può verificare. A tale scopo è opportuno classificare in tre gruppi le norme tecniche e di sicurezza in vigore in ogni Stato membro e presentare i risultati di questa

---

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>6</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>7</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>8</sup> GU L 164 del 30.4.2004 pag. Versione rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.

<sup>9</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. Versione rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

classificazione in un documento di riferimento. L'Agenzia ha dunque il compito di facilitare questa classificazione fissando, per ogni parametro verificato, la corrispondenza delle norme nazionali applicabili e fornendo pareri tecnici specifici nel quadro di progetti concreti.

- (3) Le norme nazionali sono notificate alla Commissione nel quadro della direttiva.../.../CE (\*) [*la direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario*] e della direttiva 2004/49/CE. La linea di demarcazione tra i due gruppi di norme non è netta nella misura in cui le norme per la sicurezza riguardano in parte i sottosistemi che sono disciplinati anche dalle norme nel settore dell'interoperabilità. E' opportuno quindi confrontare e classificare i due insiemi di norme e presentarli in modo coerente sul sito Internet dell'Agenzia.
- (4) Ai sensi dell'articolo 13 del regolamento (CE) 881/2004, l'Agenzia può provvedere alla supervisione della qualità dei lavori degli organismi notificati dagli Stati membri. Tuttavia uno studio realizzato dalla Commissione ha dimostrato che i criteri da rispettare per la notifica di questi organismi possono essere interpretati in modo molto ampio. Fatta salva la responsabilità degli Stati membri della scelta degli organismi da notificare e nei controlli che essi effettuano per verificare il rispetto di tali criteri, è importante valutare l'impatto di tali divergenze di interpretazione e verificare che esse non creino difficoltà sul piano del riconoscimento reciproco dei certificati di conformità e di dichiarazione "CE" di verifica. E' pertanto opportuno prevedere la possibilità per l'Agenzia di assumere un ruolo di coordinamento in questo settore, effettuando ad esempio delle missioni di raccolta di informazioni.
- (5) L'articolo 15 del regolamento (CE) n. 881/2004 prevede che l'Agenzia valuti, su richiesta della Commissione, talune domande di finanziamento comunitario per i progetti di realizzazione di infrastruttura ferroviaria, al fine di verificarne la natura "interoperabile". È opportuno ampliare il concetto di "progetti di infrastruttura" per poter valutare anche la coerenza del sistema, come ad esempio nel caso di progetti di attuazione del sistema ERTMS.
- (6) In seguito agli sviluppi sul piano internazionale, e in particolare all'entrata in vigore della nuova convenzione COTIF 1999, è opportuno incaricare l'Agenzia di valutare la relazione tra le imprese ferroviarie e i detentori del materiale rotabile, in particolare nel settore della manutenzione e di formulare, se del caso, delle raccomandazioni. Tale compito deve maturare nell'ambito del prolungamento dei lavori dell'Agenzia in materia di certificazione delle officine di manutenzione.
- (7) Vista l'adozione del terzo pacchetto ferroviario<sup>10</sup>, è opportuno fare riferimento alla direttiva.../.../CE (\*) [direttiva relativa alla certificazione del personale viaggiante responsabile della sicurezza] che prevede numerosi compiti che devono essere effettuati dall'Agenzia.
- (8) Lo sviluppo e la realizzazione del sistema ERTMS sono stati accompagnati, successivamente all'adozione del secondo pacchetto ferroviario, da varie iniziative quali la firma di un accordo di cooperazione tra la Commissione e i diversi operatori del settore; la creazione di un comitato direttivo per l'attuazione di tale accordo di

---

<sup>10</sup> GU

cooperazione; l'adozione, da parte della Commissione, di una comunicazione sulla realizzazione del sistema ERTMS<sup>11</sup>; la designazione con la decisione ..., <sup>12</sup> di un coordinatore europeo per il progetto ERTMS, progetto prioritario di interesse comunitario; la definizione del ruolo di autorità dell'Agenzia nell'ambito dei diversi programmi annuali di lavoro e l'adozione della STI controllo-comando e segnalazione nel settore della ferrovia convenzionale<sup>13</sup>. Vista la crescente importanza del contributo dell'Agenzia in questo settore, è opportuno precisarne i compiti.

- (9) L'Agenzia dispone attualmente di un numero rilevante di esperti qualificati nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza del sistema ferroviario europeo. È opportuno quindi che l'Agenzia possa svolgere compiti specifici su richiesta della Commissione, a condizione che siano compatibili con la missione generale dell'Agenzia, con la disponibilità in termini di bilancio e il rispetto delle altre priorità dell'Agenzia.
- (10) Per e una migliore sincronizzazione con la procedura di decisione del bilancio è opportuno modificare la data di adozione del programma annuale di lavoro dell'Agenzia.
- (11) Nell'elaborazione del programma di lavoro dell'Agenzia è opportuno identificare l'obiettivo di ogni attività, oltre al suo destinatario. E' anche opportuno informare la Commissione dei risultati tecnici di ogni attività, in quanto la relazione generale indirizzata a tutte le istituzioni non contiene queste informazioni.
- (12) Dato che l'obiettivo principale dell'azione proposta, vale a dire l'ampliamento delle funzioni dell'Agenzia per prevedere la sua partecipazione nella semplificazione della procedura comunitaria di certificazione del materiale rotabile ferroviario, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni e dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 881/2004 è così modificato:

- (1) È inserito il seguente articolo *8bis*:

#### "Articolo 8bis

Classificazione delle norme nazionali

---

<sup>11</sup> GU  
<sup>12</sup> GU  
<sup>13</sup> GU

1. L'Agenzia agevola il riconoscimento del materiale rotabile messo in servizio in uno Stato membro da parte degli altri Stati membri conformemente alle procedure previste ai paragrafi da 2 a 5.
2. L'Agenzia elabora progressivamente un documento di riferimento che permetta di verificare la corrispondenza tra tutte le norme nazionali applicate dagli Stati membri nel settore della messa in servizio di materiale rotabile. Questo documento contiene, per ogni parametro indicato all'allegato VI della direttiva 2004/49/CE, le norme nazionali di ogni Stato membro oltre al gruppo, identificato nell'allegato in parola, cui queste norme appartengono. Queste norme comprendono quelle notificate nel quadro dell'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva .../.../CE (\*) [la direttiva relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario], quelle notificate in seguito all'adozione delle specifiche tecniche di interoperabilità – STI- (casi specifici, ponti in sospenso, deroghe) e quelle notificate nel quadro dell'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE.
3. Avvalendosi della cooperazione delle autorità di sicurezza nazionali, instaurata ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, per ridurre progressivamente le norme nazionali di cui al gruppo B, l'Agenzia aggiorna regolarmente il documento di riferimento e lo trasmette alla Commissione. La prima versione del documento è trasmessa alla Commissione al più tardi entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento.
4. L'Agenzia può essere adita da un'autorità nazionale di sicurezza, nell'ambito delle procedure successive a una domanda di autorizzazione di messa in servizio del materiale rotabile, o dalla Commissione, per esprimere pareri tecnici su:
  - a) l'equivalenza delle norme tecniche per quanto attiene a uno o più parametri;
  - b) una richiesta di informazione complementare, di analisi del rischio o di prova e/o qualunque risultato di tale richiesta;
  - c) la motivazione del rifiuto di un'autorizzazione.

---

GU..."

- (2) Alla fine dell'articolo 11 è aggiunto il seguente paragrafo 4:

"4. L'Agenzia definisce, d'accordo con gli Stati membri e la Commissione le modalità pratiche della trasmissione dei documenti di cui al paragrafo 1."

L'articolo 13 è sostituito dal seguente:

"Articolo 13

Organismi notificati

Fatta salva la responsabilità degli Stati membri nei confronti degli organismi notificati che essi designano, l'Agenzia può, su richiesta della Commissione, verificare se i criteri per la notifica di questi organismi, elencati all'allegato VII delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria, sono rispettati e valutare la qualità dei lavori di questi organismi. Se necessario, l'Agenzia trasmette un parere alla Commissione."

- (3) L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Interoperabilità del sistema ferroviario

Su richiesta della Commissione l'Agenzia esamina dal punto di vista dell'interoperabilità tutti i progetti di rinnovamento, ristrutturazione o costruzione concernenti il sistema ferroviario per i quali è presentata una domanda di contributo finanziario comunitario. L'Agenzia esprime un parere sulla conformità del progetto con le STI pertinenti entro un termine che deve essere convenuto con la Commissione in funzione dell'importanza del progetto e delle risorse disponibili. Questo parere tiene completamente conto delle deroghe previste all'articolo 7 della direttiva 96/48/CE e all'articolo 7 della direttiva 2001/16/CE."

- (4) È inserito il seguente articolo 16*bis*:

"Articolo 16*bis*

Relazione tra detentori di carri e imprese ferroviarie

Entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, l'Agenzia valuta la relazione tra i detentori di carri e le imprese ferroviarie in materia di manutenzione, conformemente all'articolo 14*ter* della direttiva 2004/49/CE. Entro lo stesso termine l'Agenzia trasmette una relazione alla Commissione nella quale essa formula, se necessario, raccomandazioni per l'attuazione di un sistema facoltativo o obbligatorio di certificazione dei detentori di carri.

La valutazione dell'Agenzia riguarda in particolare i seguenti aspetti:

- a) la capacità del detentore, sul piano dell'organizzazione, del personale e del materiale, di garantire la manutenzione dei tipi di carri che gestisce;
- b) il possesso delle informazioni necessarie per le attività di manutenzione previste (in particolare i fascicoli e i piani di manutenzione);
- c) il possesso degli strumenti necessari per il monitoraggio e il controllo dello stato dei carri."

- (5) L'articolo 17 è così modificato:

- (a) Il titolo e il paragrafo 1 sono sostituiti dal testo seguente:

## "Articolo 17

### Certificazione del personale dei treni e competenze professionali"

1. L'Agenzia formula raccomandazioni concernenti la determinazione di criteri comuni per la definizione delle competenze professionali e la valutazione del personale che partecipa alla gestione e alla manutenzione del sistema ferroviario. Così facendo, essa tiene conto dei criteri e delle priorità della direttiva .../CE/ [la direttiva sulla certificazione del personale viaggiante]<sup>14</sup>. L'Agenzia consulta i rappresentanti delle parti sociali secondo le modalità di cui all'articolo 4."

(b) È aggiunto il seguente paragrafo 4:

" 4. L'Agenzia contribuisce all'attuazione della direttiva .../CE [la direttiva sulla certificazione del personale viaggiante] svolgendo tutte le funzioni che le sono conferite in virtù di detta direttiva."

(6) L'articolo 18 è sostituito dal seguente:

## "Articolo 18

### Immatricolazione del materiale rotabile

L'Agenzia elabora e raccomanda alla Commissione un modulo tipo per la richiesta di immatricolazione e per le specifiche comuni del registro di immatricolazione nazionale conformemente all'articolo 14 della direttiva .../CE [la direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario]."

(7) L'articolo 19 è così modificato:

(a) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente lettera e):

"e) le norme tecniche notificate dagli Stati membri nell'ambito degli articoli 16, paragrafo 3 e 17, paragrafo 2, della direttiva .../CE [la direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario]."

(b) È aggiunto il seguente paragrafo:

" 5. Le basi di dati sviluppate nell'ambito del presente articolo e dell'articolo 11 sono sviluppate in modo coerente, in particolare per quanto concerne le norme nazionali."

(8) Il capo 4 è così modificato:

(a) Il titolo del capo 4 è sostituito dal seguente:

"COMPITI SPECIFICI"

---

<sup>14</sup> Verificare il titolo e il riferimento dopo l'adozione del terzo pacchetto ferroviario.

- (9) Sono inseriti i seguenti articoli *21bis* e *21ter*:

*Articolo 21bis*

ERTMS

1. L'Agenzia assume il ruolo di autorità nell'ambito dello sviluppo e della realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, denominato "ERTMS". A tal fine, essa assume i compiti descritti ai paragrafi da 2 a 5.
2. L'Agenzia istituisce una procedura di gestione delle richieste di modifica delle specifiche del sistema ERTMS.
3. L'Agenzia coadiuva i lavori della Commissione in materia di migrazione verso ERTMS e di coordinamento dei lavori di installazione di ERTMS lungo i corridoi transeuropei di trasporto.
4. L'Agenzia controlla, in cooperazione con gli organismi notificati e le autorità nazionali di sicurezza, l'applicazione delle procedure di verifica "CE" e di messa in servizio nel quadro di progetti specifici, in particolare per valutare la compatibilità tecnica tra infrastrutture e materiale rotabile, equipaggiati da costruttori diversi. Qualora opportuno, l'Agenzia raccomanda alla Commissione le misure appropriate.
5. L'Agenzia sviluppa una strategia di gestione delle diverse versioni di ERTMS per garantire la compatibilità tecnica e operativa tra infrastrutture e materiale rotabile equipaggiati di versioni diverse.

*Articolo 21ter*

Altri compiti

L'Agenzia svolge, d'accordo con la Commissione o su richiesta di quest'ultima, tutti i compiti specifici che contribuiscono ai suoi obiettivi descritti all'articolo 1, anche se tale funzione non è prevista esplicitamente nel presente regolamento o nel programma di lavoro previsto all'articolo 25, paragrafo 2, lettera c)."

- (10) L'articolo 25 è così modificato:

- (a) Il paragrafo 2, lettera c) è sostituito dal seguente:

"c) adotta entro il 30 novembre di ogni anno, tenuto conto del parere della Commissione, il programma di lavoro dell'Agenzia per l'anno seguente e lo trasmette agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione. Tale programma di lavoro è adottato nel rispetto della procedura annuale di bilancio della Comunità. Qualora la Commissione si esprima, entro 15 giorni dalla data dell'adozione del programma di lavoro, contro di tale programma, il consiglio di amministrazione lo riesamina e lo adotta, possibilmente in versione modificata entro un termine di due mesi, in seconda lettura o con votazione a maggioranza di due terzi, compresi i rappresentanti della Commissione, o all'unanimità dei rappresentanti degli Stati membri;"

- (b) È aggiunto il seguente paragrafo 3:



"3. Il programma di lavoro dell'Agenzia individua, per ogni attività gli obiettivi perseguiti. In linea di massima ogni attività e/o ogni risultato costituiscono oggetto di una relazione indirizzata alla Commissione."

(11) All'articolo 26, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Il consiglio di amministrazione è composto da un rappresentante designato da ogni Stato membro e da quattro rappresentanti designati dalla Commissione, nonché da sei rappresentanti, senza diritto di voto; questi ultimi rappresentano, a livello europeo, i seguenti settori:

- a) le imprese ferroviarie,
- b) i gestori dell'infrastruttura,
- c) l'industria ferroviaria,
- d) i sindacati dei lavoratori,
- e) i passeggeri,
- f) i clienti del trasporto merci.

Per ognuna di queste categorie la Commissione nomina un rappresentante e un supplente sulla base di un elenco di quattro nominativi presentato dalle loro rispettive organizzazioni europee.

I membri del consiglio di amministrazione e i loro supplenti sono nominati in base al loro grado di esperienza e competenza."

(12) All'articolo 36, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La partecipazione all'Agenzia è aperta a tutti paesi europei e ai paesi interessati dalla politica europea di prossimità<sup>15</sup> che hanno concluso con la Comunità accordi in virtù dei quali tali paesi adottano ed applicano la legislazione comunitaria che disciplina la materia oggetto del presente regolamento."

---

<sup>15</sup> Riferirsi alla comunicazione della Commissione COM(2004) 373 definitiva del 12.5.2004.

## 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*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## **SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA**

### **1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:**

Proposta concernente la modifica del regolamento n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea.

La proposta fa parte di un pacchetto che comprende altresì:

- una comunicazione
- una proposta concernente la rifusione/codificazione delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria (96/48/CE e 2001/16/CE)
- una proposta concernente la modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria (2004/49/CE)
- un riassunto della relazione sull'analisi di impatto.

### **2. QUADRO ABM / ABB (MANAGEMENT/ACTIVITY-BASED BUDGETING-GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)**

Titolo 06: Energia e trasporti

Capitolo di bilancio 06 02: Trasporto interno, aereo e marittimo.

### **3. LINEE DI BILANCIO**

#### **3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa - ex linee B e A) e loro denominazione:**

Voce di bilancio 06 02 08 01 - Agenzia ferroviaria europea – sovvenzione ai titoli I e II (spese amministrative)

Voce di bilancio 06 02 08 02 - Agenzia ferroviaria europea – sovvenzione al titolo III (spese operative)

#### **3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:**

Poiché alcuni compiti sono di natura continuativa, la durata è illimitata.

### 3.3. Caratteristiche di bilancio:

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
06.020801	SNO	SD <sup>16</sup>	NO	SÌ	NO	N. 3 Politiche interne (2000-2006) N. 1a Competitività per la crescita e l'occupazione (2007-2013)
06.020802	SNO	SD	NO	SÌ	NO	N. 3 Politiche interne (2000-2006) N. 1a Competitività per la crescita e l'occupazione (2007-2013)

## 4. SINTESI DELLE RISORSE

### 4.1. Risorse finanziarie

#### 4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

milioni di euro (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.	Anno n. <sup>17</sup>	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e exerc. succ.	Total e
---------------	------------	-----------------------	-------	-------	-------	-------	----------------------	---------

#### Spese operative<sup>18</sup>

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.

#### Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento<sup>19</sup>

<sup>16</sup> Stanziamenti dissociati

<sup>17</sup> L'anno *n* è il primo anno di attuazione delle modifiche apportate mediante la presente scheda finanziaria legislativa, cioè il primo anno successivo all'adozione di tali modifiche da parte dei due rami dell'autorità di bilancio.

<sup>18</sup> Spese che non rientrano nel capitolo xx 01 del titolo xx di cui trattasi.

<sup>19</sup> Spese che rientrano nell'articolo xx 01 04 del titolo xx.

Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

**IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO**

<b>Stanziamenti di impegno</b>		a + c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.
<b>Stanziamenti di pagamento</b>		b + c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.

**Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento<sup>20</sup>**

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d							n.a.
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e							

**Costo totale indicativo dell'azione**

<b>TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane</b>		a + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.
<b>TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane</b>		b + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.

**Cofinanziamento**

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di più organismi):

milioni di euro (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e succ.	Totale
.....	f							

<sup>20</sup> Spese che rientrano nel capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a + c + d + e + f							
--	----------------------------	--	--	--	--	--	--	--

4.1.2. *Compatibilità con la programmazione finanziaria*

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'accordo interistituzionale<sup>21</sup> (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. *Incidenza finanziaria sulle entrate*

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

milioni di euro (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [anno n1]	Situazione dopo l'azione							
			[anno n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	[n+n5] <sup>22</sup>		
	a) Entrate in valore assoluto									
	b) Variazione delle entrate	Δ								

4.2. **Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.**

Fabbisogno annuo	anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e succ.
Totale risorse umane						

L'adozione della presente proposta legislativa non avrà alcuna ripercussione sul personale della DG TREN responsabile della supervisione dei lavori dell'Agenzia.

<sup>21</sup> Punti 19 e 24 dell'accordo interistituzionale.

<sup>22</sup> Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

## **5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI**

### **5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine**

Le nuove attività previste per l'Agenzia sono necessarie a breve termine con riguardo sia al riconoscimento transnazionale dei locomotori sia alla certificazione dei macchinisti.

Per quanto riguarda il riconoscimento transnazionale dei locomotori, l'Agenzia è chiamata ad agevolare la procedura di certificazione del materiale rotabile esistente elaborando uno strumento di riferimento che consenta di stabilire, per ciascun parametro verificato, la corrispondenza delle norme nazionali applicabili e fornendo pareri tecnici puntuali nell'ambito di progetti concreti.

Facendo seguito all'adozione del terzo pacchetto ferroviario<sup>23</sup>, la direttiva sulla certificazione del personale dei treni addetto alla sicurezza<sup>24</sup> prevede diversi compiti che dovranno essere svolti dall'Agenzia, dall'elaborazione di modelli di licenze e attestazioni complementari fino ad uno studio sull'utilizzazione di carte intelligenti.

### **5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, compatibilità della proposta con altri strumenti finanziari ed eventuali sinergie**

Alto valore aggiunto grazie all'utilizzazione di una struttura e di un personale qualificato già in parte disponibile e grazie altresì al ricorso a metodi di comprovata validità (ad esempio, utilizzazione della rete delle autorità di sicurezza nazionali già esistente e operativa).

### **5.3. Obiettivi, risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori**

Obiettivo operativo n. 1: riconoscimento transnazionale dei locomotori (obiettivo principale del presente pacchetto):

- Obiettivo: aumentare il numero di norme nazionali oggetto di riconoscimento transnazionale
- Risultato: riduzione della durata delle procedure di omologazione dei locomotori
- Indicatore: numero di locomotori messi in servizio fuori dello Stato di origine

Obiettivo operativo n. 2: certificazione dei macchinisti (terzo pacchetto ferroviario):

- Obiettivo e risultato: sviluppare i modelli di licenze e le specifiche dei registri
- Indicatore: numero di macchinisti certificati in conformità della direttiva sulla certificazione dei macchinisti.

Obiettivo operativo n. 3: compiti vari

Vedere punto 8.2.2

---

<sup>23</sup> GU.....

<sup>24</sup> GU....e verificare il titolo

#### 5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)

**X** *Gestione centralizzata*

diretta da parte della Commissione

**X** indiretta, con delega a:

agenzie esecutive

**X** organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario

organismi pubblici nazionali/organismi con compiti di servizio pubblico

*Gestione concorrente o decentrata*

con Stati membri

con paesi terzi

*Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)*

## 6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

### 6.1. Sistema di controllo

Ogni anno, il lavoro dell'Agenzia è oggetto di un controllo e di una valutazione nell'ambito della relazione generale annuale (per l'anno precedente), e del programma di lavoro (per l'anno successivo). Questi due documenti sono adottati dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia e trasmessi al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione, alla Corte dei conti e agli Stati membri.

### 6.2. Valutazione

#### 6.2.1. Valutazione ex-ante

Nel corso della consultazione prelegislativa sono state discusse e valutate diverse opzioni insieme ai rappresentanti degli Stati membri e alle organizzazioni rappresentative del settore. È stata consultata anche l'Agenzia. Sul sito della Commissione è disponibile una relazione molto dettagliata sull'analisi di impatto; un riassunto di tale relazione è allegato alla presente proposta.

#### 6.2.2. *Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

Nel settembre 2006 ha avuto luogo un audit dell'Agenzia e nel momento in cui viene redatta la presente proposta sono in corso di elaborazione alcune misure correttive.



### *6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

Oltre alle verifiche e agli audit previsti dall'Ufficio per la lotta antifrode (OLAF) e dalla Corte dei conti, l'articolo 43 del regolamento dell'Agenzia prevede che la Commissione proceda ad una valutazione dell'Agenzia (risultati, metodi di lavoro) cinque anni dopo la sua istituzione, cioè verso il 2010.

## **7. MISURE ANTIFRODE**

Il direttore esecutivo provvede all'esecuzione del bilancio dell'Agenzia. Ogni anno sottopone alla Commissione, alla Corte dei conti e al consiglio di amministrazione dell'Agenzia i conti dettagliati, in entrate e spese, dell'anno precedente. Inoltre, il responsabile dell'audit interno della Commissione esercita, nei confronti dell'Agenzia, le stesse competenze che gli sono attribuite nei confronti dei servizi della Commissione e l'Agenzia dispone di un sistema di audit interno simile a quello della Commissione.

Nei confronti dell'Agenzia si applicano senza restrizioni il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio per la lotta antifrode (OLAF), nonché l'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999 relativo alle indagini interne svolte dall'OLAF.

## 8. INDICAZIONE DETTAGLIATA DELLE RISORSE

### 8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi

Stanziamenti di impegno in milioni di euro (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n. <sup>25</sup>		Anno n + 1		Anno n + 2		Anno n + 3		Anno n + 4		Anno n + 5 e succ.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO n. 1 <sup>26</sup> (riconoscimento transnazionale di materiale rotabile)				1,18		1,68		1,18		1,18		1,18			0,185	
TOTALE																
<b>Titolo I</b>				0,488		0,488		0,488		0,488		0,488			0,122	
<b>Titolo II</b>				0,052		0,052		0,052		0,052		0,052			0,013	

<sup>25</sup> L'anno *n* è il primo anno di attuazione delle modifiche apportate mediante la presente scheda finanziaria legislativa, cioè il primo anno successivo all'adozione di tali modifiche da parte dei due rami dell'autorità di bilancio.

<sup>26</sup> Quale descritto nei punti 5.3. e 8.2.2.

<b>Titolo III</b>				0,64		1,14		0,64		0,64		0,64		0,05		
OBIETTIVO OPERATIVO n. 2 (certificazione dei macchinisti)																
TOTALE				0,37		0,37		0,37		0,37		0,37		0,160		
<b>Titolo I</b>				0,244		0,244		0,244		0,244		0,244		0,122		
<b>Titolo II</b>				0,026		0,026		0,026		0,026		0,026		0,013		
<b>Titolo III</b>				0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,025		
OBIETTIVO OPERATIVO n. 3 (altri compiti)																
TOTALE				0,135		0,135		0,135		0,135		0,135		0,135		
<b>Titolo I</b>				0,122		0,122		0,122		0,122		0,122		0,122		
<b>Titolo II</b>				0,013		0,013		0,013		0,013		0,013		0,013		
<b>Titolo III</b>																
<b>COSTO TOTALE</b>				1,685		2,5		1,685		1,685		1,685		0,48		

## 8.2. Spese amministrative

### 8.2.1.a. Risorse umane: numero e tipo (DG TREN)

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari ( <b>numero di posti/ETP</b> )					
		Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5
Funzionari o agenti temporanei <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personale finanziato <sup>28</sup> con l'art. XX 01 02							
Altro personale finanziato <sup>29</sup> con l'art. XX 01 04/05							
<b>TOTALE</b>							

L'adozione della presente proposta legislativa non avrà alcuna ripercussione sul personale della DG TREN responsabile della supervisione dei lavori dell'Agenzia.

### 8.2.1.b. Risorse umane: numero e tipo

Rispetto alla tabella degli effettivi che figura nel progetto preliminare di bilancio 2007 bisogna aggiungere, per gli anni da n a n+4, 7 posti AD8 supplementari e per gli anni n+5 e successivi 1 posto AD8 supplementare. Le giustificazioni relative figurano qui di seguito.

### 8.2.2. Descrizione dei compiti derivanti dall'azione

Attenzione: Qui di seguito sono descritti i compiti dell'Agenzia e non i compiti della DG TREN E2 che effettuerà la supervisione dei compiti svolti dall'Agenzia.

#### Obiettivo operativo n. 1: riconoscimento transnazionale di materiale rotabile

- Creazione dello strumento di riferimento contenente tutte le norme nazionali applicabili al materiale rotabile
- Classificazione e confronto di tali norme
- Coordinamento dei lavori della rete delle autorità nazionali al fine di ridurre il numero di norme nazionali

<sup>27</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>28</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>29</sup> Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

- Pubblicazione della tavola di corrispondenza delle norme nazionali
- Preparazione di pareri tecnici su richiesta delle autorità nazionali di sicurezza e della Commissione
- Preparazione di una raccomandazione per l'adozione di decisioni della Commissione intese a ridurre il numero di norme nazionali e ad aumentare il numero di norme oggetto di riconoscimento transnazionale

Per tale obiettivo operativo, occorre contare:

- 4 esperti supplementari per i primi cinque anni più 1 per anno. Un A8 costa in media 122 000 EUR (titolo I) e 13 000 EUR (titolo II)
- Bisogna inoltre contare per il gruppo di lavoro 100 000 EUR l'anno per i primi cinque anni, più 50 000 EUR l'anno (titolo III)
- Per le traduzioni di una parte delle norme nazionali bisogna contare 540 000 EUR l'anno per i prossimi cinque anni (titolo III)
- Nel secondo anno occorre inoltre sviluppare materiale/software specifico per un importo di 500 000 EUR (titolo III)

#### Obiettivo operativo n. 2: certificazione dei macchinisti (terzo pacchetto ferroviario)

- Raccomandazioni per i modelli di licenze e di attestazioni complementari armonizzate
- Raccomandazioni per i codici comunitari nelle categorie di licenze
- Progetto di specifiche relative ai registri dei macchinisti
- Cooperazione con le autorità competenti degli Stati membri per garantire l'interoperabilità dei registri
- Relazione sugli altri agenti che svolgono compiti determinanti per la sicurezza
- Relazione sull'attuazione della direttiva
- Relazione sull'utilizzazione di carte intelligenti

Per tale obiettivo operativo, occorre contare:

- 2 esperti supplementari per i primi cinque anni più 1 esperto per anno (titoli I e II).
- Bisogna inoltre contare 100 000 EUR l'anno per i primi cinque anni (50 000 EUR per il gruppo di lavoro e 50 000 EUR per gli studi), più 25 000 EUR l'anno per il gruppo di lavoro (titolo III).

#### Obiettivo operativo n. 3: altri compiti

- Compiti legati al sistema ERTMS: autorità di sistema, gestione delle specifiche, gestione della coabitazione di diverse versioni nella rete, sostegno al coordinamento dell'attuazione del sistema ERTMS lungo i corridoi

- Sviluppo di criteri comunitari per la certificazione dei detentori di carri merci, nel proseguimento dei lavori sulla certificazione delle officine di manutenzione
- Elaborazione di una guida per la realizzazione dei registri relativi alle infrastrutture e al materiale rotabile
- Ecc.

Per questi compiti occorre contare un esperto per anno, in aggiunta alle risorse disponibili (titoli I e II)

### 8.2.3. Origine delle risorse umane (statutarie)

Attenzione: si tratta in questo caso del personale della DG TREN E2 che seguirà le pertinenti attività dell'Agenzia.X Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare

- Posti preassegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

### 8.2.4. Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)

milioni di euro (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e succ.	TOTALE
<b>1. Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi i relativi costi di personale)</b>							
Agenzie esecutive <sup>30</sup>							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							

<sup>30</sup> Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria legislativa relativa alle agenzie esecutive interessate.

<b>Totale assistenza tecnica e amministrativa</b>							
---	--	--	--	--	--	--	--

8.2.5. *Costi delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

milioni di euro (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e succ.
Funzionari e agenti temporanei <sup>31</sup> (XX 01 01)						
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.)  (specificare la linea di bilancio)						
<b>Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)</b>						

**Calcolo – *Funzionari e agenti temporanei***

Si suppone che i compiti relativi alla supervisione dell'Agenzia occupino attualmente un uomo/anno e che l'assegnazione di compiti aggiuntivi all'Agenzia non renda necessari funzionari supplementari

**Calcolo – *Personale finanziato con l'art. XX 01 02***

Parimenti, l'assegnazione di compiti aggiuntivi all'Agenzia non renderà necessario personale finanziato a tale titolo.

8.2.6. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

milioni di euro (al terzo decimale)

	Anno	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5	TOTALE

<sup>31</sup> Costo medio di un funzionario A supponendo n=2008 e su una base del 2% all'anno

	n					e succ.	
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze							
XX 01 02 11 03 – Comitati <sup>32</sup>							
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
<b>2. Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)</b>							
<b>3. Altre spese di natura amministrativa</b> (specificare indicando la linea di bilancio)							
<b>Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)</b>							

**Calcolo – *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento***

Si suppone che i compiti aggiuntivi assegnati all'Agenzia non generino spese amministrative supplementari per la Commissione. L'Agenzia ha in effetti raggiunto la sua velocità di crociera e il numero di missioni/riunioni con l'Agenzia dovrebbe restare globalmente costante.

Il fabbisogno di risorse umane e amministrative sarà coperto con la dotazione assegnata alla DG responsabile della gestione nell'ambito della procedura di assegnazione annuale.

<sup>32</sup> \_\_\_\_\_  
 Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.