



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 22 ottobre 2012 (25.10)  
(OR. en,de)**

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2010/0253 (COD)**

---

**14820/12  
ADD 1**

**CODEC 2354  
TRANS 330  
OC 554**

**ADDENDUM ALLA NOTA PUNTO "I/A"**

---

del: Segretariato generale del Consiglio

al: COREPER/CONSIGLIO

---

n. prop. Comm.: 13789/10 TRANS 238 CODEC 862

---

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) (**seconda lettura**)  
– Approvazione degli emendamenti del Parlamento europeo (**AL + D**)  
Dichiarazioni

**ORIENTAMENTI COMUNI**

**Termine per la consultazione: 26.10.2012**

---

**Dichiarazione della Commissione**

La Commissione sottolinea che è contrario alla lettera e allo spirito del regolamento (UE) n. 182/2011 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13) ricorrere sistematicamente alla deroga ivi prevista all'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b). Il ricorso a tale disposizione deve rispondere ad una necessità specifica di derogare alla regola di principio secondo la quale la Commissione può adottare un progetto di atto di esecuzione quando non è espresso alcun parere. Dato che si tratta di un'eccezione alla regola generale stabilita dall'articolo 5, paragrafo 4, il ricorso al secondo comma, lettera b), dello stesso paragrafo non può essere considerato semplicemente un "potere discrezionale" del legislatore, ma deve essere interpretato in maniera restrittiva e deve quindi essere giustificato.

Benché la Commissione sostenga l'accordo raggiunto dal Parlamento europeo e dal Consiglio sul ricorso a tale disposizione in nove casi specifici che giustificano per il loro potenziale effetto sul funzionamento del mercato ferroviario e sulle finanze pubbliche, si rammarica che tale giustificazione non sia oggetto di un considerando.

### **Dichiarazione della Germania**

La disposizione di cui all'articolo 32, paragrafo 4, continua a prevedere una differenziazione obbligatoria dei diritti relativi alle tracce per incentivare i treni dotati dell'ETCS. La Germania è contraria all'assunzione di "responsabilità" da parte degli Stati membri riguardo a eventuali deficit finanziari dell'impresa di infrastruttura ferroviaria risultanti dalla differenziazione dei prezzi delle tracce.

La Germania parte dal presupposto che sia ancora attuale la dichiarazione della Commissione europea in sede di Consiglio del 16 giugno 2011, in occasione dell'adozione dell'orientamento generale sulla proposta di direttiva, secondo la quale le riserve relative al bilancio (considerando 10 e 37) fanno espresso riferimento all'articolo 8, paragrafo 4.

La Germania presuppone inoltre che l'articolo 31, paragrafo 5, quarto comma, non limiti l'introduzione di una componente di prezzo delle tracce basata sugli effetti acustici ai sensi del primo comma al solo scopo di finanziare un potenziamento dei carri merci, ma che questo strumento possa invece costituire un incentivo generale a ridurre il rumore e non escluda in linea di massima altre misure.

La Germania richiama l'attenzione sul fatto che l'articolo 13, paragrafo 3, secondo comma, prevede l'introduzione di una contabilità e una documentazione contabile separate per "tutti gli impianti di servizio di cui all'allegato II" e che la definizione di impianto di servizio di cui all'allegato II comprende, per esempio, le stazioni di deposito. La Germania parte dal presupposto che l'articolo 13, paragrafo 3, secondo comma, non intende prescrivere per ogni singolo impianto di servizio una contabilità e una documentazione contabile separate, ma piuttosto una separazione degli impianti di servizio per categorie.

### **Dichiarazione della delegazione polacca**

La Polonia attribuisce grande importanza allo sviluppo del settore ferroviario. La Polonia sta attuando un difficile e costoso processo di ristrutturazione che riguarda il gestore dell'infrastruttura. Aumenterà inoltre gradualmente gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria nei limiti della sua capacità finanziaria.

*La direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico* è un documento importante, che costituisce la base per lo sviluppo del trasporto ferroviario. Al tempo stesso, dovrebbe tenere conto della difficile situazione finanziaria degli Stati membri e prevedere adeguati periodi transitori.

La Polonia parte dal presupposto che gli obblighi risultanti dalla direttiva non possono essere contraddittori rispetto agli impegni derivanti dal patto di stabilità e crescita, in particolare riguardo alla procedura per i disavanzi eccessivi vincolante per alcuni Stati membri. Da questo punto di vista, i periodi transitori previsti nella direttiva non sono sufficienti.

Inoltre, la Polonia ritiene che alcune disposizioni della direttiva non debbano applicarsi a linee già esistenti utilizzate esclusivamente per le operazioni di trasporto merci, poiché tali linee hanno caratteristiche tecniche atipiche per l'UE e collegano solo uno Stato membro con un paese terzo confinante. Nella direttiva non è stata tuttavia inserita un'adeguata esclusione.

Tenuto conto di quanto precede, la Polonia non può appoggiare la direttiva e si astiene dalla votazione.

### **Dichiarazione della Lettonia**

La Lettonia sostiene pienamente l'iniziativa volta a semplificare, chiarire e aggiornare il quadro normativo in materia di spazio ferroviario europeo mediante la rifusione del primo pacchetto ferroviario.

Ciò nonostante, la Lettonia continua a nutrire preoccupazioni in merito ad alcune disposizioni della direttiva.

- L'articolo 7, paragrafo 1, impone agli Stati membri l'obbligo di provare che è stata realizzata l'indipendenza delle funzioni essenziali dei gestori dell'infrastruttura. La mancanza di criteri chiaramente definiti nella direttiva e un obbligo generale per gli Stati membri di provvedere affinché le funzioni essenziali siano attribuite a enti o società che non svolgono a loro volta servizi di trasporto ferroviario rendono possibile un'interpretazione ampia e non ridurranno l'ambiguità e le lacune del quadro normativo vigente. Il recepimento della direttiva vigente e le procedure di infrazione connesse provano che gli Stati membri hanno difficoltà al riguardo. Criteri chiaramente definiti avrebbero permesso un miglior recepimento delle disposizioni della direttiva e offerto al settore ferroviario la garanzia che le misure nazionali non sono eccessive rispetto al quadro normativo dell'Unione europea.

La Lettonia ritiene che il compito attribuito alla Commissione dall'articolo 63, paragrafo 1, di proporre, se del caso, misure legislative relative all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri e allo sviluppo di condizioni adatte ad assicurare un accesso non discriminatorio all'infrastruttura, sulla base dei requisiti esistenti riguardo alla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto, pur rispettando il diritto d'iniziativa, sia un passo nella giusta direzione ma che, al tempo stesso, non dia la necessaria certezza che la questione sia risolta in futuro.

- La Lettonia mantiene altresì preoccupazioni per quanto riguarda l'inclusione della funzione di riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura nell'elenco delle funzioni essenziali (articolo 7, paragrafo 1). La Lettonia comprende pienamente la necessità di proteggere informazioni sensibili dal punto di vista commerciale. Tuttavia, per quanto riguarda la Lettonia, questa funzione avrebbe dovuto essere trasferita dal gestore dell'infrastruttura, che è al tempo stesso proprietario dell'infrastruttura, a chi esercita le funzioni essenziali. Tale azione comprometterebbe la capacità del gestore dell'infrastruttura di controllare adeguatamente la sua situazione finanziaria e avrebbe inoltre un impatto negativo sui suoi obblighi finanziari attuali o futuri nonché sul finanziamento dello sviluppo delle infrastrutture.
- La Lettonia ritiene inoltre che la soluzione alla questione sollevata dal Parlamento europeo in merito all'articolo 17, paragrafo 1, riguardante il rilascio delle licenze in materia di relazioni con i paesi terzi, e in merito a una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione e geograficamente distante dall'Unione o situata in posizione periferica rispetto alla stessa, non sia sufficiente e resta del parere che, nel testo principale della direttiva, si sarebbero dovute stabilire norme chiare sulla facoltà di applicare limitazioni riguardanti le imprese ferroviarie direttamente o indirettamente effettivamente controllate attraverso quote di proprietà di paesi terzi o cittadini di paesi terzi.

Nonostante le succitate preoccupazioni, la Lettonia comprende l'importanza di portare avanti la creazione dello spazio ferroviario europeo unico e pertanto esprime il suo sostegno al compromesso finale in merito alla direttiva, chiedendo nel contempo alla Commissione europea di tenere conto delle questioni summenzionate nel preparare i futuri atti legislativi in questo settore.