



Bruxelles, 26.1.2016  
COM(2016) 35 final

2013/0015 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento  
dell'Unione europea**

**riguardante la**

**posizione del Consiglio in merito all'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e  
del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea  
(rifusione)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea**

**riguardante la**

**posizione del Consiglio in merito all'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea (rifusione)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

**1. CONTESTO**

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha adottato un pacchetto complessivo di sei proposte legislative volte a migliorare la qualità e ad ampliare la scelta nell'ambito dei servizi ferroviari in Europa.

Questi miglioramenti nella qualità e nell'efficienza del servizio servono a rendere il sistema ferroviario più attraente per i passeggeri e a promuovere il trasferimento modale. È possibile ottenere un servizio sostenibile ed economicamente vantaggioso con una spesa pubblica contenuta.

Il pacchetto mira anche a incoraggiare l'innovazione nelle ferrovie dell'Unione al fine di soddisfare le aspettative degli utenti attraverso tre azioni diverse e interconnesse:

- (1) aprire alla concorrenza i mercati nazionali del trasporto passeggeri e rendere obbligatoria la procedura d'appalto per i contratti di servizio pubblico;
- (2) rafforzare l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura affinché controllino tutte le funzioni essenziali della rete ferroviaria e garantire un accesso equo per tutti ai trasporti ferroviari;
- (3) rafforzare il ruolo dell'Agenzia rendendola uno "sportello unico" per il rilascio, a livello dell'UE, delle autorizzazioni all'immissione dei veicoli sul mercato e dei certificati di sicurezza per gli operatori.

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio

(documento COM (2013) 30 final – 2013/0015 COD): 31 gennaio 2013

Data del parere del Comitato economico e sociale europeo: 10 luglio 2013

Data del parere del Comitato delle regioni: 8 ottobre 2013

Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura: 26 febbraio 2014

## **2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

La Commissione ha proposto di rifondere la direttiva sull'interoperabilità (2008/57/CE) al fine di risolvere una serie di gravi carenze. Nonostante le modifiche introdotte dai precedenti pacchetti ferroviari, resta in vigore in tutta l'UE un'ampia gamma di norme tecniche nazionali e le procedure di autorizzazione dei veicoli differiscono notevolmente da uno Stato membro all'altro. Mantenendo forti ostacoli di accesso al mercato per i nuovi operatori e per i produttori di veicoli ferroviari si impedisce il raggiungimento di un reale spazio ferroviario unico europeo.

La Commissione ha proposto l'introduzione di un quadro unificato e semplificato di autorizzazione dei veicoli nonché l'estensione del campo di applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e una maggiore trasparenza nel loro collegamento con le norme nazionali. Per conseguire questi obiettivi la Commissione ha proposto di potenziare ulteriormente il ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea ("l'Agenzia").

## **3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO**

La posizione in prima lettura adottata dal Consiglio "Trasporti" il 10 dicembre 2015 sostiene gli obiettivi principali della proposta della Commissione diretti a introdurre un'autorizzazione del veicolo unica.

La posizione del Consiglio contiene inoltre nuove disposizioni riguardanti alcuni casi specifici e le preoccupazioni di alcuni Stati membri:

- la messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra. Il Consiglio mantiene la sua posizione secondo cui la competenza di questo sottosistema va affidata alle autorità nazionali per la sicurezza;
- un periodo transitorio di tre anni per quanto riguarda il capo V della direttiva 2008/57/CE invece dei due anni proposti; e
- le scadenze per l'attuazione delle STI. La posizione del Consiglio ha reso il testo proposto meno chiaro per quanto riguarda le scadenze per l'applicazione delle STI ai sottosistemi esistenti.

La Commissione accoglie con favore l'aggiunta nella posizione del Consiglio di:

- uno sportello unico per le autorizzazioni dei veicoli poiché questo favorirà lo scambio di informazioni tra i richiedenti, l'Agenzia e le autorità nazionali per la sicurezza;
- una disposizione che chiede all'Agenzia di stabilire un nuovo registro di immatricolazione europeo che semplificherà l'attuale situazione nella quale sono presenti 26 registri di immatricolazione nazionali e sarà coerente con il nuovo ruolo dell'Agenzia in materia di autorizzazione dei veicoli.

La Commissione deplora tuttavia:

- tutte le modifiche apportate in materia di poteri delegati e di competenze di esecuzione, incluso il ricorso sistematico alla clausola "parere non espresso", contraria alla lettera e allo spirito dell'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b) del regolamento (UE) n. 182/2011;

- nonché l'abolizione dell'obbligo da parte dello Stato membro di fornire alla Commissione informazioni chiare e precise in merito al recepimento delle direttive nel diritto nazionale, come riconosciuto dal Parlamento europeo, dal Consiglio e dalla Commissione nella loro dichiarazione politica comune del 27 ottobre 2011 sui documenti esplicativi.

#### **4. CONCLUSIONE**

La Commissione ritiene che aggiornare la normativa in materia di interoperabilità del sistema ferroviario sia fondamentale per introdurre un quadro unificato e semplificato di autorizzazione dei veicoli. Una normativa aggiornata ridurrebbe significativamente l'elevato numero di norme tecniche nazionali in vigore nell'UE e, altrettanto importante, le marcate divergenze esistenti tra le procedure di autorizzazione dei veicoli degli Stati membri.

In uno spirito di compromesso, la Commissione accetta la posizione adottata dal Consiglio in modo che il Parlamento europeo possa adottare il testo definitivo in seconda lettura insieme alle altre cinque proposte contenute nel quarto pacchetto ferroviario. La Commissione ritiene infatti che l'adozione simultanea del pilastro tecnico e di quello di mercato massimizzerebbe i vantaggi in termini di qualità del servizio, efficienza e competitività del settore ferroviario.