



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 15 dicembre 2015  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2013/0014 (COD)**

---

---

**10578/1/15  
REV 1 ADD 1**

**TRANS 229  
CODEC 986  
PARLNAT 147**

### **MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del  
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il  
regolamento (CE) n. 881/2004

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 10 dicembre 2015

---

## **I. INTRODUZIONE**

Il 31 gennaio 2013 la Commissione ha presentato al Consiglio la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004.

Il 26 febbraio 2014 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura.

Il 5 giugno 2014 il Consiglio ha raggiunto un accordo politico sul progetto di regolamento. Dopo la messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura il 10 dicembre 2015, secondo la procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

A seguito della votazione del Parlamento europeo e dell'adozione dell'accordo bilaterale da parte del Consiglio, si sono svolti negoziati tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione al fine di raggiungere un accordo sulla proposta. Il 17 giugno 2015 è stato raggiunto un accordo su un compromesso finale, successivamente approvato dal Comitato dei rappresentanti permanenti il 30 giugno 2015. La commissione del Parlamento europeo per i trasporti e il turismo (TRAN) ha confermato l'accordo il 10 novembre 2015, e a tal fine ha inviato una lettera al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti.

Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni.

## **II. ANALISI DELLA POSIZIONE IN PRIMA LETTURA**

### **1. Osservazioni generali**

La proposta summenzionata fa parte del quarto pacchetto ferroviario, che consiste di sei proposte legislative intese a eliminare le barriere che ancora si frappongono al completamento dello spazio ferroviario europeo unico.

L'obiettivo generale di tale nuovo pacchetto legislativo è il miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi ferroviari, eliminando gli ostacoli che permangono sul mercato e rafforzando l'armonizzazione dei requisiti di interoperabilità e sicurezza per assicurare un livello più elevato di armonizzazione della rete ferroviaria dell'UE.

In tale contesto, l'obiettivo del nuovo regolamento relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (l'"Agenzia") proposto dalla Commissione è, dunque, modificare il quadro normativo in vigore per definire i nuovi compiti che l'Agenzia deve svolgere nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza. Tali nuovi compiti derivano dal rilascio di certificati di sicurezza e di autorizzazioni di veicoli ad opera dell'Agenzia, come proposto dalla Commissione nelle direttive sull'interoperabilità e la sicurezza.

Inoltre, si propone di chiarire le disposizioni esistenti, nonché di aggiornare e rafforzare le disposizioni in materia di governance dell'Agenzia, in linea con i principi enunciati nell'approccio comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione in merito alle agenzie decentrate, approvato il 12 giugno 2012.

L'approccio del Consiglio è consistito nell'introduzione di numerose modifiche alla proposta originaria. Le principali disposizioni del regolamento sono state notevolmente modificate. La posizione del Consiglio in prima lettura modifica pertanto la proposta originaria della Commissione riformulandola e aggiungendo e sopprimendo diverse disposizioni del testo. Ciò significa che il Consiglio non può accettare gli emendamenti introdotti dal parere in prima lettura del Parlamento europeo relativamente alle disposizioni in questione.

## **2. Questioni politiche fondamentali**

### **i) Rilascio di certificati di sicurezza e di autorizzazioni di veicoli: ruolo rispettivo dell'Agenzia e delle autorità nazionali preposte alla sicurezza (articoli 12, 14, 20 e 21)**

Per una maggiore efficienza delle procedure di rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni dei veicoli, nella proposta originaria della Commissione si prevedeva un notevole trasferimento di competenze dalle autorità nazionali all'Agenzia in relazione al rilascio di certificati di sicurezza e di autorizzazioni dei veicoli.

Il Consiglio concorda con l'approccio generale adottato dalla Commissione ma ritiene che la proposta della Commissione debba essere modificata a tale riguardo, al fine di introdurre maggiore flessibilità nelle rispettive responsabilità delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dell'Agenzia nelle procedure di rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni dei veicoli.

Il Consiglio modifica pertanto l'equilibrio inizialmente proposto dalla Commissione nella ripartizione delle competenze tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza, concedendo garanzie supplementari alle autorità nazionali preposte alla sicurezza in circostanze specifiche.

Secondo la posizione del Consiglio, è istituito un duplice sistema di autorizzazioni dei veicoli e certificati di sicurezza nel quale l'Agenzia funge da sportello unico per l'autorizzazione di veicoli destinati alle operazioni transfrontaliere e per il rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie coinvolte nel traffico transfrontaliero e le autorità nazionali preposte alla sicurezza continuano ad avere un ruolo importante nella realizzazione delle necessarie valutazioni. Per i veicoli e le imprese ferroviarie che operano solo nell'ambito del trasporto nazionale, continuerà a esservi la possibilità di presentare una richiesta di autorizzazione o di certificazione all'Agenzia oppure all'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Tuttavia, in entrambi i casi, la procedura e i criteri di decisione restano gli stessi.

Inoltre, la posizione del Consiglio prevede l'istituzione e la gestione, da parte dell'Agenzia, di un sistema di informazione e comunicazione con funzioni di sportello unico (articolo 12).

Il Parlamento europeo sostiene in generale l'approccio adottato dal Consiglio. Tuttavia, lo applica in modo diverso introducendo una deroga per le "reti ferroviarie isolate" che riguarda le reti ferroviarie degli Stati membri, o parti di esse, con uno scartamento di 1520 mm.

La posizione del Consiglio in prima lettura risponde alle preoccupazioni sollevate dal Parlamento europeo includendo il concetto di "reti isolate" nelle disposizioni concernenti gli accordi di cooperazione.

In tale contesto, il Consiglio ha potuto tener conto in parte o nello spirito degli emendamenti 4, 49 e 62.

**ii) Ruolo dell'Agenzia in merito all'autorizzazione alla messa in servizio del sistema di segnalamento europeo ERTMS (articolo 22)**

Nella proposta originaria la Commissione prevedeva di trasferire all'Agenzia la responsabilità dell'autorizzazione alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, incluso il sistema di segnalamento europeo ERTMS.

Il Consiglio non condivide l'approccio della Commissione sulla questione e ritiene che le autorità nazionali preposte alla sicurezza debbano continuare ad autorizzare la messa in servizio dei sistemi ERTMS.

Tuttavia, per agevolare il raggiungimento di un accordo con il Parlamento europeo, che insiste sulla necessità di attribuire all'Agenzia la responsabilità di concedere l'autorizzazione alla messa in servizio dei sistemi ERTMS, nel testo del Consiglio è stata inserita una verifica obbligatoria prima dell'autorizzazione. Più specificamente, il Consiglio mira a stabilire norme chiare per la cooperazione tra le parti coinvolte nel caso di due scenari diversi riguardanti l'ERTMS: quello in cui siano necessarie modifiche prima del rilascio dell'autorizzazione da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o quello in cui l'Agenzia rilevi, dopo il rilascio dell'autorizzazione da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, una mancanza di compatibilità tecnica e operativa tra le reti e i veicoli dotati di attrezzature ERTMS.

Pertanto, il Consiglio ha potuto tenere conto solo in parte degli emendamenti 3, 11, 29 e 65.

**iii) Diritti e corrispettivi per certificati di sicurezza e autorizzazioni dei veicoli (articolo 80)**

Mentre la Commissione propone il ricorso agli atti delegati per la determinazione dei diritti e dei corrispettivi per certificati di sicurezza e autorizzazioni dei veicoli, la posizione del Consiglio è intesa a menzionare nel regolamento i principi che regolano il calcolo dei diritti e dei corrispettivi che l'Agenzia applica ai richiedenti per il rilascio di autorizzazioni e certificati.

La posizione del Consiglio stabilisce nell'atto giuridico che tali diritti e corrispettivi dovrebbero tenere conto dei costi reali sostenuti dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza nello svolgimento dei compiti pertinenti per il rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni dei veicoli. A tal fine, nel dispositivo del regolamento sono inserite disposizioni dettagliate sulle modalità per la fissazione dei diritti e corrispettivi al fine di precisare che questi ultimi sono fissati in modo trasparente, equo ed uniforme, in cooperazione con gli Stati membri, non compromettono la competitività del settore ferroviario europeo e non comportano oneri finanziari inutili per i richiedenti. Inoltre, per andare incontro ad alcune delle preoccupazioni del PE, il testo del Consiglio precisa che i diritti e i corrispettivi sono riscossi anche per il rilascio di decisioni di approvazione dell'ERTMS.

Infine, la posizione del Consiglio prevede che le misure relative al calcolo dei diritti e dei corrispettivi siano stabilite mediante atti di esecuzione.

Il Parlamento europeo ha chiesto atti delegati in relazione alla determinazione dei diritti e dei corrispettivi per il rilascio di certificati di sicurezza e autorizzazioni dei veicoli.

In tale contesto, il Consiglio non ha potuto tenere conto degli emendamenti 14 e 135.

**iv) Responsabilità dell'Agenzia e cooperazione con le autorità giudiziarie nazionali (articoli 72 e 73)**

Il Consiglio ritiene necessari ulteriori chiarimenti circa la responsabilità dell'Agenzia nell'ambito del rilascio di autorizzazioni dei veicoli e certificati di sicurezza. Sono state pertanto aggiunte nuove disposizioni in tal senso nel testo della posizione del Consiglio, in particolare mediante l'introduzione di un nuovo articolo riguardante la cooperazione con le autorità giudiziarie nazionali. Più specificamente, l'approccio del Consiglio chiarisce che l'immunità del direttore esecutivo (e del personale dell'Agenzia) potrebbe essere revocata, se necessario.

**v) Cooperazione dell'Agenzia con le autorità nazionali preposte alla sicurezza  
(articolo 76)**

La posizione del Consiglio stabilisce che l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza concludono accordi di cooperazione nel contesto delle autorizzazioni dei veicoli e dei certificati di sicurezza per agevolare l'attuazione pratica del nuovo sistema di certificazione e autorizzazione. In base a tale approccio, l'Agenzia sarà in grado di subappaltare taluni compiti di certificazione e di autorizzazione alle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Il suddetto approccio è inteso a mantenere un livello sufficiente di flessibilità per tenere conto delle peculiarità del settore ferroviario, nel quale i compiti non possono essere pienamente suddivisi, ma sono piuttosto condivisi tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza. In particolare, per le reti isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, possono essere introdotti accordi di cooperazione per includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata della certificazione e dell'autorizzazione.

**vi) Ricorso e procedure di arbitrato/norme in materia di conflitto di interessi  
(articoli da 55 a 63, articolo 51)**

La posizione del Consiglio è intesa a rafforzare le disposizioni in materia di ricorso e procedure di arbitrato nel regolamento. Pertanto, il testo del Consiglio offre la possibilità al richiedente di rivolgersi a un tribunale nazionale in caso di disaccordo con la misura adottata dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Il Consiglio introduce inoltre nuove disposizioni sulle procedure di arbitrato per garantire a un'autorità nazionale preposta alla sicurezza la possibilità di proporre ricorso avverso una decisione presa dall'Agenzia in caso di disaccordo.

Il Parlamento europeo insiste sulla necessità di introdurre requisiti aggiuntivi in materia di nomina dei membri della commissione di ricorso, domande di esclusione e riconsiderazione e esame e decisioni sui ricorsi.

In tale contesto, per agevolare il raggiungimento di un accordo con il Parlamento europeo, il testo del Consiglio stabilisce norme dettagliate riguardo al funzionamento della commissione di ricorso, comprese norme sull'indipendenza dei suoi membri rispetto alle parti coinvolte in un ricorso o arbitrato, sulla prevenzione e la gestione dei conflitti di interessi del personale dell'Agenzia a tutti i livelli e sull'introduzione di un termine di tre mesi per una procedura di ricorso al fine di assicurare che i ricorsi non creino ostacoli o ritardi.

Pertanto, il Consiglio ha potuto accogliere in parte o in spirito gli emendamenti 114-117, 122-133, 138-140 e 146.

**vii) Nuove norme in materia di governance (articoli 47 e 68)**

Il testo del Consiglio contiene importanti modifiche alle norme di governance proposte per l'Agenzia nella proposta della Commissione, in particolare riguardo alla composizione del consiglio direttivo e alle modalità di rimozione del direttore esecutivo.

Più in particolare, contrariamente alla proposta della Commissione, il Consiglio ha deciso di nominare nel consiglio direttivo due rappresentanti della Commissione (invece dei quattro previsti dalla proposta della Commissione), in linea con le attuali disposizioni contenute nell'approccio comune sulle agenzie decentrate.

Il Consiglio introduce inoltre per la Commissione il nuovo obbligo di proporre un elenco di almeno tre candidati per la nomina del direttore esecutivo.

La posizione del Consiglio stabilisce infine che il potere di proporre la rimozione del direttore esecutivo è attribuito a un terzo dei membri del consiglio direttivo.



**viii) Regime linguistico (articolo 74)**

Il Consiglio ritiene che sia fondamentale introdurre nel testo garanzie supplementari sulla questione linguistica. Il duplice sistema istituito in relazione al rilascio dei certificati di sicurezza

e delle autorizzazioni dei veicoli funzionerà correttamente solo se sia i richiedenti che le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate potranno continuare a utilizzare la propria lingua, se necessario. Questo duplice meccanismo implica anche che si instauri una stretta cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza con un regime linguistico praticabile, tenuto conto della realtà sul campo e in particolare del fatto che le autorità nazionali preposte alla sicurezza continueranno ad avere un ruolo importante nell'effettuazione delle valutazioni necessarie al rilascio di detti certificati e autorizzazioni. Pertanto, la posizione del Consiglio prevede che, su richiesta di un membro del consiglio direttivo, la decisione sul regime linguistico sia adottata all'unanimità, in linea con le pratiche correnti derivanti dall'applicazione del vigente regolamento (CE) n. 881/2004.

**ix) Norme europee in materia di pezzi di ricambio (articoli 19 e 45)**

La posizione del Consiglio prevede che l'Agenzia emani linee guida dettagliate relative alle norme per gli enti europei di normazione competenti al fine di integrare il mandato conferito loro dalla Commissione. L'Agenzia contribuisce inoltre all'identificazione di potenziali pezzi di ricambio intercambiabili da standardizzare, comprese le interfacce principali di tali pezzi di ricambio e presenta alla Commissione opportune raccomandazioni.

Pertanto, il Consiglio ha accolto in parte o in spirito gli emendamenti 52, 53, 110 e 156.

### **III. CONCLUSIONE**

La posizione del Consiglio in prima lettura rispecchia il compromesso raggiunto nei negoziati tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con l'aiuto della Commissione. Il compromesso è confermato dalla lettera che il presidente della commissione del Parlamento europeo per i trasporti e il turismo (TRAN) ha indirizzato al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti il 24 novembre 2015.

In tale lettera il presidente della commissione TRAN comunica che raccomanderà ai membri della commissione, e quindi alla plenaria, di approvare senza emendamenti la posizione del Consiglio in prima lettura e di concludere la procedura legislativa ordinaria in fase di seconda lettura del Parlamento europeo, conformemente all'articolo 294 del TFUE.

---