



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 26 novembre 2015  
(OR. en)

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2013/0015 (COD)**

---

**10579/15  
ADD 1**

**TRANS 230  
CODEC 987**

### **PROGETTO DI MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)  
– Progetto di motivazione del Consiglio

---

## **I. INTRODUZIONE**

Il 31 gennaio 2013 la Commissione ha presentato al Consiglio la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione).

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 direttiva. Dopo la messa a punto da parte dei giuristi-linguisti, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura in data [...], 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 politico 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 di questa iniziativa legislativa è stabilire un approccio comune alle norme di interoperabilità al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive in tutta l'Unione nonché semplificare e riformare le procedure amministrative per il rilascio delle autorizzazioni dei veicoli, eliminando così la frammentazione delle norme nell'Unione.

Ci si prefigge inoltre di accrescere l'efficienza delle procedure di autorizzazione dei veicoli, incoraggiando il riconoscimento delle autorizzazioni di interoperabilità in tutta l'UE e migliorando i quadri giuridici nazionali connessi agli aspetti di interoperabilità del mercato interno ferroviario.

Sebbene il Consiglio concordi con la Commissione sull'obiettivo della proposta, il suo approccio è consistito nell'introduzione di numerose modifiche alla proposta originaria. Le principali disposizioni della direttiva 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) Autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato (articolo 21)**

Invece del significativo trasferimento di competenze dalle autorità nazionali all'Agenzia inizialmente proposto dalla Commissione, il Consiglio prevede un duplice sistema per il rilascio di autorizzazioni all'immissione dei veicoli sul mercato, in funzione dell'area d'uso cui sono destinati. Secondo tale approccio, l'Agenzia funge da sportello unico per i veicoli destinati alle operazioni transfrontaliere; tuttavia le autorità nazionali preposte alla sicurezza continuano ad avere un ruolo importante nella realizzazione delle valutazioni necessarie per il rilascio di tali autorizzazioni. Per quanto riguarda i veicoli che operano solo nel traffico nazionale, il richiedente può scegliere se presentare la richiesta di autorizzazione all'Agenzia oppure all'autorità nazionale preposta alla sicurezza. In entrambi i casi la procedura e i criteri di decisione restano gli stessi.

Il Parlamento europeo sostiene in generale l'approccio adottato dal Consiglio. Esso va incontro anche alle preoccupazioni sollevate dal Parlamento europeo includendo il concetto di "reti isolate" nelle disposizioni concernenti gli accordi di cooperazione (cfr. punto v)).

In tale contesto il Consiglio ha recepito l'emendamento 34, ha accolto in parte o nello spirito gli emendamenti 35 e 102, mentre non ha recepito gli emendamenti 94, 113 e 140.

**ii) Responsabilità dell'Agenzia per il rilascio delle autorizzazioni all'immissione dei veicoli sul mercato (considerando 8 e articolo 21, paragrafo 6)**

Il testo del Consiglio chiarisce che l'Agenzia si assume la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilascia, incluse le responsabilità contrattuali ed extracontrattuali.

**iii) Ricorso e procedura di arbitrato (articolo 21, paragrafi 7 e 11)**

Mentre la proposta della Commissione non prevedeva disposizioni specifiche sulle procedure di ricorso, 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.

Analogamente il testo del Consiglio prevede una procedura di ricorso in caso di disaccordo tra l'autorità nazionale preposta alla sicurezza e l'Agenzia.

**iv) Messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari (articoli 18 e 19)**

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

Il Consiglio non condivide l'approccio della Commissione e ritiene che le autorità nazionali preposte alla sicurezza debbano continuare ad autorizzare l'ERTMS. Tuttavia per rafforzare l'armonizzazione dell'ERTMS a livello di UE attraverso una maggiore interoperabilità dall'inizio della procedura, il testo del Consiglio prevede che l'Agenzia sia consultata prima di qualsiasi gara d'appalto relativa alle apparecchiature ERTMS di terra. A tal fine è stato aggiunto un nuovo articolo 19.

Il Parlamento europeo, in linea con l'approccio della Commissione, ritiene che occorra attribuire all'Agenzia la responsabilità di concedere l'autorizzazione per la messa in servizio di sistemi ERTMS. Pertanto, il Consiglio non ha potuto recepire gli emendamenti 81, 82, 83 e 86.

**v) Accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza (articolo 21, paragrafi 14 e 15)**

Nella sua proposta iniziale la Commissione non includeva la conclusione di accordi di cooperazione tra l'Agenzia e una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza nel contesto delle autorizzazioni rilasciate per i veicoli destinati alle operazioni transfrontaliere.

Il Consiglio ritiene sia molto importante includere tale disposizione per facilitare l'attuazione pratica del nuovo sistema di autorizzazione.

Il Consiglio prevede inoltre che gli accordi di cooperazione tra l'Agenzia e una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai fini delle autorizzazioni concernenti i veicoli possano includere modalità specifiche di cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e/o condividere uno scartamento con paesi terzi vicini. Tale compromesso prevede dunque la possibilità per gli Stati membri con una rete ferroviaria che presenta caratteristiche specifiche di cooperare nella procedura di autorizzazione sotto l'egida dell'Agenzia. Detti accordi di cooperazione possono anche prevedere disposizioni volte a facilitare l'estensione dell'area d'uso nei tre Stati baltici una volta che il veicolo sia stato autorizzato in uno di essi.

In tale contesto il Consiglio ha recepito in parte l'emendamento 18.

**vi) Adozione delle norme nazionali (articolo 14)**

La posizione del Consiglio mira a stabilire una procedura flessibile e funzionale sulle norme nazionali di interoperabilità esistenti e nuove. La posizione del Consiglio, per tener conto delle preoccupazioni del Parlamento europeo, chiarisce le procedure da applicare per la notifica delle norme nazionali esistenti e nuove, nonché sulla valutazione che deve essere effettuata dall'Agenzia (fino a un massimo di 8 mesi). L'approccio seguito dal Consiglio mira ad evitare che le norme nazionali siano convalidate senza la valutazione preliminare dell'Agenzia.

Pertanto il Consiglio ha accolto in parte o nello spirito gli emendamenti 66, 72 e 73, mentre non ha potuto recepire gli emendamenti da 67 a 70.

**vii) Registri dei veicoli (capo VII, in particolare l'articolo 47)**

Per andare incontro alle preoccupazioni del Parlamento europeo riguardo ai "registri", la principale modifica introdotta dal Consiglio riguarda il registro europeo dei veicoli. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti, la Commissione dovrebbe adottare una specifica per un registro europeo dei veicoli che incorpori i registri nazionali dei veicoli con lo scopo di creare uno strumento comune e, allo stesso tempo, che consenta il mantenimento di funzioni supplementari pertinenti ai bisogni specifici degli Stati membri. Il registro europeo dei veicoli deve essere operativo entro cinque anni dall'entrata in vigore della direttiva. Il Consiglio introduce inoltre nuove disposizioni volte a stabilire le informazioni che devono essere contenute nei registri europei e nazionali dei veicoli.

Il Parlamento europeo ritiene che il registro europeo dei veicoli debba essere operativo dopo quattro anni.

In tale contesto il Consiglio ha recepito nello spirito, previa riformulazione, gli emendamenti 123, 126, 128, 130 e 131, mentre non ha recepito gli emendamenti 98, 110, 120, 121, 122, 124, 125, 127 e 129.

**viii) Durata del periodo transitorio e del periodo di recepimento (articoli 54 e 57)**

Il Consiglio prevede per il regime transitorio per l'utilizzazione dei veicoli una durata maggiore di quella prevista inizialmente dalla Commissione. Tale regime transitorio è considerato necessario per il corretto funzionamento del duplice approccio alle procedure di autorizzazione dei veicoli di cui all'articolo 21. Secondo la posizione del Consiglio, gli Stati membri possono continuare ad applicare le disposizioni vigenti della direttiva 2008/57/CE fino a tre anni dalla data di entrata in vigore della direttiva, rispetto ai due anni previsti dalla proposta della Commissione. Tale periodo può essere prorogato di un ulteriore anno. In tal caso gli Stati membri devono comunicare alla Commissione e all'Agenzia la decisione e la relativa giustificazione. La stessa procedura si applica alle preautorizzazioni dell'ERMTS.

Un regime simile di tre più un anno si applica al periodo di recepimento.

In tale contesto il Consiglio non ha recepito gli emendamenti 140, 141, 143 e 144.

**ix) Struttura dell'atto giuridico (atti delegati/atti di esecuzione)**

La proposta originaria della Commissione prevedeva gli atti delegati come strumento per determinare il contenuto delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e delle relative modifiche. Il Parlamento europeo sostiene la Commissione e insiste inoltre sull'estensione del campo di applicazione degli atti delegati ad altri settori per i quali la Commissione aveva proposto atti di esecuzione.

Per le STI il Consiglio adotta una combinazione di atti delegati e di esecuzione (articolo 5, paragrafi 1 e 11). La Commissione adotterà atti delegati per stabilire obiettivi specifici delle specifiche tecniche di interoperabilità, seguiti da atti di esecuzione per dare attuazione a tali obiettivi specifici.

In tale contesto il Consiglio ha accolto in parte gli emendamenti 80 e 135, mentre non ha recepito gli emendamenti 13, 14, 56, 57, 79, 99 e 142.

### **3. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo**

Altri emendamenti del PE non inclusi nella posizione del Consiglio in prima lettura riguardano in particolare quanto segue:

- eventuale applicazione della direttiva ai sistemi ferroviari urbani (emendamenti 16 e 17);
- introduzione di termini per l'attuazione delle specifiche tecniche di interoperabilità da parte degli Stati membri (emendamento 47);
- inclusione di atti delegati per la definizione di regole in materia di sanzioni per il mancato rispetto dei termini stabiliti nell'atto giuridico per l'adozione delle decisioni da parte dell'Agenzia (emendamento 136).

### **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.

---