



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 27 gennaio 2016
(OR. en)

5613/16

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

**TRANS 28
CODEC 88**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	26 gennaio 2016
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	COM(2016) 36 final
----------------	--------------------

Oggetto:	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 del nuovo regolamento relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004
----------	--

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2016) 36 final.

All.: COM(2016) 36 final



Bruxelles, 26.1.2016
COM(2016) 36 final

2013/0014 (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 del nuovo regolamento relativo all'Agenzia
dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004**

(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 del nuovo regolamento relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. CONTESTO

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha adottato un pacchetto completo di sei proposte legislative volte a migliorare la qualità ed 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 sostenuta.

Il pacchetto mira inoltre 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 alla base della rete ferroviaria e garantire un accesso equo per tutti ai trasporti ferroviari;
- (3) rafforzare il ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea ("l'Agenzia") rendendola uno "sportello unico" per il rilascio, a livello dell'UE, di autorizzazioni all'immissione dei veicoli sul mercato e di certificati di sicurezza per gli operatori.

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio

(documento COM(2013) 27 final — 2013/0014 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
Data di adozione della posizione del Consiglio:	10 dicembre 2015

2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

Il regolamento relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 è una delle sei proposte legislative adottate il 30 gennaio 2013 dalla Commissione nel quarto pacchetto ferroviario.

L'obiettivo principale della modifica del regolamento che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea¹ è il rafforzamento del ruolo della stessa, per trasformarla in uno "sportello unico" per il rilascio, a livello dell'UE, di autorizzazioni all'immissione dei veicoli sul mercato e di certificati di sicurezza per gli operatori. Il regolamento modificato rafforzerebbe inoltre il ruolo dell'Agenzia nella supervisione delle norme nazionali, conferendole il diritto di chiedere la soppressione di quelle non necessarie e di monitorare le autorità di sicurezza nazionali (NSA). Le consentirebbe infine di svolgere un ruolo più di maggior rilievo in qualità di "autorità di sistema" nell'ambito del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e delle applicazioni telematiche.

La Commissione ha proposto di modificare l'atto istitutivo dell'Agenzia anche al fine di allinearla con la dichiarazione congiunta e l'approccio comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione in merito alle agenzie decentrate² (che contempla struttura di governance, programmazione pluriennale del lavoro e semplificazione delle procedure relative al personale).

A causa dei notevoli cambiamenti che hanno riguardato i compiti dell'Agenzia e la sua organizzazione interna, la Commissione ha proposto di sostituire il regolamento (CE) n. 881/2004 con un nuovo atto legislativo.

3. COMMENTI 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 al rafforzamento del ruolo dell'Agenzia. Si distanzia tuttavia su taluni aspetti, in particolare sul fatto che alle imprese ferroviarie/produttori operanti in un solo Stato membro verrebbe concessa la possibilità di richiedere un certificato di sicurezza o un'autorizzazione del veicolo sia all'Agenzia che alla NSA.

Inoltre la posizione del Consiglio:

- stabilisce disposizioni dettagliate sul funzionamento del gruppo di lavoro dell'Agenzia;

¹ Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2005

² Dichiarazione congiunta e approccio comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione sulle agenzie decentrate, firmata il 19 luglio 2012

indica in particolare una procedura al fine di adottare regole di trasparenza da applicare in tale contesto.

- Fornisce all'Agenzia gli strumenti necessari per agire in qualità di sportello unico mediante un sistema di informazione e comunicazione;

questi strumenti manterranno informate l'Agenzia e le autorità di sicurezza nazionali riguardo a tutte le richieste di autorizzazioni/certificati di sicurezza, lo stato delle procedure e il loro esito.

- Chiarisce il ruolo dell'Agenzia nella progressiva riduzione delle norme nazionali;

il testo prevede l'analisi delle misure nazionali dal punto di vista della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità e compatibilità con le norme in materia di concorrenza al fine di conseguire una graduale riduzione delle norme nazionali. A livello di Unione è essenziale un'opinione basata su competenze indipendenti e neutrali. In tale contesto, si definisce il ruolo dell'Agenzia nella fornitura di tale opinione.

- Elenca i compiti supplementari dell'Agenzia per quanto riguarda il monitoraggio delle NSA e degli organismi notificati;

l'Agenzia monitorerà il rendimento e il processo decisionale di tali organismi, al fine di raggiungere una maggiore armonizzazione a livello di Unione.

- Descrive il funzionamento della commissione di ricorso;

in particolare, stabilisce regole dettagliate concernenti tale funzionamento, comprese norme relative all'indipendenza dei suoi membri dalle parti in causa in ricorsi o arbitrati, alla prevenzione e alla gestione dei conflitti di interessi del personale dell'Agenzia a tutti i livelli e all'inclusione di un termine massimo di 3 mesi per le procedure di ricorso al fine di garantire che tali ricorsi non creino ostacoli o ritardi.

- Definisce le condizioni per l'adozione di un atto di esecuzione concernente i diritti e i corrispettivi spettanti all'Agenzia;

stipula che i diritti e i corrispettivi dovranno stabilirsi in modo trasparente, equo e uniforme e non dovranno mettere a rischio la competitività del settore ferroviario europeo.

La Commissione si rammarica del fatto che, rispetto alla proposta iniziale, la posizione del Consiglio si discosti da alcune disposizioni fondamentali concordate nell'ambito dell'approccio comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione sulle agenzie decentrate del 2012. Ciò riguarda in particolare:

- la nomina, nel consiglio direttivo, di due rappresentanti della Commissione anziché quattro;

- l'attribuzione del potere di proporre la rimozione del direttore esecutivo ad un terzo dei membri del consiglio direttivo, mentre nell'approccio comune la procedura per revocare il direttore esecutivo dovrebbe riflettere la procedura di nomina;
- la Commissione sottolinea altresì che la nomina di un osservatore tra i membri del consiglio direttivo al fine di seguire la procedura di selezione della Commissione per la nomina del direttore esecutivo non dovrebbe dare luogo ad una duplicazione di ruoli nei processi di selezione e nomina.

4. CONCLUSIONE

La Commissione ritiene che la revisione del regolamento sull'Agenzia sia cruciale per il raggiungimento dell'obiettivo di introduzione di un quadro unificato e semplificato per l'industria ferroviaria.

Per questo motivo, in uno spirito di compromesso, la Commissione accetta la posizione del Consiglio permettendo così al Parlamento europeo di adottare il testo definitivo in seconda lettura insieme alle altre cinque proposte del 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.