

Bruxelles, 23 febbraio 2015  
(OR. en)

6262/15

---

Fascicoli interistituzionali:  
2013/0029 (COD)  
2013/0028 (COD)

---

TRANS 47  
CODEC 196

## RELAZIONE

---

Origine: Segretariato generale del Consiglio

Destinatario: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

---

n. doc. Comm.: 5985/13 TRANS 36 CODEC 216  
5960/13 TRANS 35 CODEC 209

---

Oggetto: ***Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 13 marzo 2015***

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia

- Dibattito orientativo

---

## I. INTRODUZIONE

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha presentato il quarto pacchetto ferroviario, consistente in sei proposte legislative intese ad eliminare gli ostacoli residui al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, contribuendo in tal modo ad aumentare la quota modale della ferrovia nel trasporto all'interno dell'UE.

Più specificamente l'obiettivo principale del pacchetto legislativo è migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari rimuovendo gli ostacoli residui di tipo giuridico, istituzionale e tecnico, promuovendo così le prestazioni del settore ferroviario e la sua competitività.

Il pacchetto legislativo può essere suddiviso in due pilastri, noti come pilastro "tecnico" e pilastro "mercato". Nell'ambito del pilastro "mercato", due proposte della Commissione sono in discussione in sede di Consiglio: la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (in appresso "il progetto di direttiva sulla governance"), e la proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (in appresso "il progetto di regolamento OSP").

## **II. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO**

Il 7 gennaio la presidenza ha presentato le sue proposte di compromesso sul progetto di direttiva sulla governance e sul progetto di regolamento OSP al gruppo "Trasporti terrestri" (in appresso "il gruppo"). Le delegazioni sono state invitate a presentare osservazioni su tali proposte di compromesso entro la fine di gennaio. Le proposte di compromesso della presidenza sono state esaminate insieme alle osservazioni delle delegazioni nelle riunioni del gruppo del 10 e 17 febbraio 2015.

Tenendo conto delle osservazioni formulate dalle delegazioni in occasione di tali riunioni, la presidenza è del parere che un orientamento politico dei ministri sia necessario per alcune delle questioni in sospeso in relazione a questi due fascicoli, mentre le rimanenti questioni in sospeso possano per il momento essere affrontate a livello di gruppo. Pertanto, la presidenza ha elaborato varie quesiti in previsione del dibattito orientativo che avrà luogo in sede di Consiglio TTE il 13 marzo 2015.

## **III. CONCLUSIONE**

Si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti ad approvare i quesiti figuranti in allegato e si invitano i ministri a concentrare sugli stessi quesiti i loro interventi durante il Consiglio TTE del 13 marzo 2015.

## **I. Progetto di direttiva sulla governance**

### Indipendenza dei gestori dell'infrastruttura

Uno degli obiettivi del progetto di direttiva sulla governance è migliorare il quadro normativo per la governance dell'infrastruttura ferroviaria. La proposta della Commissione suggerisce la creazione di veri e propri gestori dell'infrastruttura che svolgano una vasta gamma di funzioni e siano soggetti a requisiti rigorosi in materia di indipendenza.

Diversi Stati membri hanno sostenuto che non tutte le funzioni dei gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere soggette alle stesse salvaguardie e agli stessi requisiti di indipendenza.

Il testo attuale propone un approccio più flessibile ai requisiti di indipendenza, distinguendo tra funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura e altre funzioni. Esso definisce un insieme comune di requisiti di indipendenza che si applica ai gestori dell'infrastruttura nell'espletamento di tutte le loro funzioni e requisiti supplementari che devono essere soddisfatti nell'espletamento delle funzioni essenziali.

**A Suo giudizio, l'approccio presentato dalla presidenza, consistente nel definire una serie di requisiti generali in materia di indipendenza applicabili a tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura e requisiti supplementari di indipendenza tali da garantire il più elevato livello di imparzialità con riferimento alle funzioni essenziali, è appropriato per definire norme efficaci e attuabili, intese ad assicurare l'indipendenza e l'imparzialità del gestore dell'infrastruttura? Vi sono settori in cui occorre un'ulteriore differenziazione fra i requisiti di indipendenza per le funzioni essenziali e per le altre funzioni?**

## Ruolo degli organismi di regolamentazione

L'attuale testo del progetto di direttiva sulla governance stabilisce i criteri da soddisfare per garantire l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura. In particolare, la proposta prevede una vigilanza degli organismi di regolamentazione per quanto riguarda la nomina, le modifiche e la cessazione del mandato dei membri del consiglio di amministrazione, del consiglio di vigilanza o dell'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura. Vari Stati membri hanno espresso seria preoccupazione per un possibile eccesso di regolamentazione a motivo del proposto coinvolgimento ex ante dell'organismo di regolamentazione per quanto riguarda tali decisioni.

**Il progetto di direttiva sulla governance prevede il controllo ex ante da parte dell'autorità nazionale di regolamentazione in diversi casi. Vi sono altre alternative che offrirebbero garanzie dello stesso livello?**

## **II. Progetto di regolamento OSP**

### Accesso al materiale rotabile

Laddove il mercato non sia in grado di garantire l'accesso al materiale rotabile ferroviario a condizioni economiche idonee e non discriminatorie, le autorità competenti possono, mediante misure adeguate ed efficaci, venire incontro alle esigenze degli operatori di servizio pubblico di avere tale accesso al fine di aumentare le probabilità di un'effettiva concorrenza per i contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario. Nel frattempo, la maggioranza degli Stati membri ritiene che tali misure possano creare loro rischi finanziari.

**L'accesso non discriminatorio al materiale rotabile ferroviario è necessario per garantire un'effettiva apertura dei mercati dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia. Come dovrebbero procedere gli Stati membri o le loro autorità competenti al fine di garantire un accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile, limitando nel contempo l'impatto sui bilanci nazionali?**