



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per lo sviluppo regionale

2013/0015(COD)

16.10.2013

PARERE

della commissione per lo sviluppo regionale

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Relatore: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

Introduzione

Il settore ferroviario è attualmente in una fase di declino in molti Stati membri, mentre le esigenze del trasporto di merci e di persone sono in costante aumento e le sfide ambientali ed energetiche costringono l'Europa a trovare soluzioni di trasporto sostenibili. Quali sono le ragioni di tale declino? Il treno è troppo costoso e non dispone di una rete sufficientemente estesa per acquisire un vantaggio sui suoi concorrenti diretti: l'automobile, la nave o l'aereo.

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha pertanto presentato il suo quarto pacchetto ferroviario, con l'obiettivo di completare la realizzazione di uno spazio ferroviario europeo unico, aumentando la concorrenza e riducendo i costi del trasporto ferroviario.

L'impatto di tali riforme per gli Stati membri, le regioni, gli enti locali, gli attori del sistema ferroviario, gli utenti e i cittadini sarà enorme e la commissione REGI, competente per la valutazione dell'incidenza delle altre politiche dell'Unione sulla coesione economica, sociale e territoriale europea, ha formulato un parere generale al riguardo.

L'obiettivo della rifusione della direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea è di ridurre la frammentazione e i costi di immissione sul mercato dei veicoli e del materiale. Tali proposte consentiranno di aumentare l'interoperabilità delle ferrovie a livello dell'Unione, pur mantenendo un livello di sicurezza ottimale.

La semplificazione delle procedure e l'armonizzazione tecnica sono il presupposto indispensabile per la creazione di uno spazio ferroviario europeo unico e per l'apertura alla concorrenza nel settore. L'interoperabilità costituisce anche un requisito fondamentale per migliorare il trasporto ferroviario transfrontaliero, indispensabile per la coesione territoriale dell'Unione.

I diversi sistemi ferroviari nazionali portano in effetti ancora i segni della bellicosa storia dell'Europa. Storicamente, tali sistemi sono stati intenzionalmente progettati in modo eterogeneo per proteggere le economie nazionali e soprattutto il territorio nazionale da eventuali invasioni da parte di eserciti stranieri.

Secondo la Commissione, attualmente nell'Unione europea esistono più di 11 000 norme tecniche e di sicurezza nazionali. L'Agenzia ferroviaria europea (l'Agenzia) ha attualmente una responsabilità normativa: ha l'incarico di redigere le norme minime in materia di interoperabilità, allo scopo di ridurre l'elevato numero di norme nazionali e consentire la circolazione sicura e agevole dei treni.

L'autorizzazione della messa in servizio del veicolo è rilasciata da ciascuna autorità nazionale di sicurezza (NSA) sul proprio territorio. Esistono enormi divergenze riguardo alle modalità di svolgimento delle procedure di autorizzazione dei veicoli e di certificazione della sicurezza da parte di tali autorità. Le procedure sono spesso lunghe e costose.

I dati disponibili indicano che i costi connessi alle procedure di autorizzazione rappresentano fino al 10% dei costi delle locomotive per paese e che, quando tali veicoli sono utilizzati in tre Stati membri, i costi complessivi possono arrivare al 30% circa.

La proposta della Commissione è stata definita "rivoluzionaria". La Commissione intende infatti eliminare l'autorizzazione di "messa in servizio" per mantenere soltanto il concetto di "immissione sul mercato" e lasciare all'impresa ferroviaria (IF) la responsabilità di mettere in servizio e far circolare il treno.

Va segnalata inoltre un'altra innovazione. La Commissione intende attribuire all'Agenzia, accanto alla sua "responsabilità normativa", anche una responsabilità "operativa", affidandole l'incarico di rilasciare le "autorizzazioni d'immissione sul mercato" dopo aver raccolto i certificati attestanti la conformità del materiale.

Le modifiche proposte

Il relatore valuta positivamente le proposte della Commissione, che mirano a un'effettiva semplificazione delle procedure per i richiedenti e a un reale approccio europeo in materia di certificazione dei veicoli.

Le modifiche proposte riguardano l'autorizzazione di "immissione sul mercato", rilasciata dall'Agenzia, che sarebbe valida in tutta Europa. Tale autorizzazione tende a sovrastimare la capacità dell'Agenzia di sostituire 27 autorità nazionali di sicurezza, di assorbire tutte le norme nazionali ancora esistenti e di effettuare le necessarie verifiche.

Inoltre, i costi e la responsabilità della messa in servizio, che ricadono sulle imprese ferroviarie, rappresentano un onere troppo elevato, che potrebbe scoraggiare l'ingresso di nuovi concorrenti sul mercato.

L'architettura proposta. Gli emendamenti si basano essenzialmente sul compromesso raggiunto lo scorso 10 giugno in sede di Consiglio, che crea un equilibrio tra l'arbitraggio europeo e le competenze nazionali. Pertanto, l'Agenzia mantiene la funzione di sportello unico per l'autorizzazione dei veicoli. Nella sua domanda, il richiedente deve precisare la "zona di utilizzo" del veicolo. L'Agenzia verifica il rispetto delle STI e trasferisce alle autorità nazionali di sicurezza della "zona di utilizzo" le richieste di verifica della compatibilità tecnica con le norme nazionali.

Le autorità hanno un mese di tempo per richiedere ulteriori documenti giustificativi e un massimo di 4 mesi per valutare attentamente e istruire la pratica. L'Agenzia emana quindi la sua decisione sulla base dei pareri delle autorità nazionali di sicurezza.

In caso di conflitto, la commissione dei ricorsi è competente per l'arbitrato tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza.

Le altre modifiche. Il relatore propone anche di istituire un registro europeo dei veicoli, anziché mantenere 27 registri nazionali. Viene anche precisato che soltanto in caso di modifiche "sostanziali" sui veicoli scatta l'obbligo di ottenere una nuova autorizzazione.

L'analisi costi-benefici di una nuova STI deve essere attentamente valutata.

È inoltre necessario armonizzare anche i pezzi di ricambio, allo scopo di rendere più fluido il mercato europeo. Infine, l'Agenzia deve mantenere il controllo dell'autorizzazione dei sistemi ERTMS al fine di coordinare l'introduzione di tale sistema in tutta Europa.

Per concludere, un'importante innovazione è la possibilità di estendere la "zona di utilizzo" fino alla stazione transfrontaliera più vicina senza avviare una nuova procedura, qualora i sistemi ferroviari siano analoghi.

Termini di recepimento. Data la vastità degli interventi di adeguamento che l'Agenzia ferroviaria europea e le autorità nazionali di sicurezza devono realizzare, il relatore propone di prorogare il termine per il recepimento, fissandolo a tre anni anziché a due. Tuttavia, dopo due anni, la Commissione deve riferire al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti dall'Agenzia nell'esercizio delle sue nuove funzioni.

EMENDAMENTI

La commissione per lo sviluppo regionale invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva

Visto 1

Testo della Commissione

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, e gli articoli 170 e 171,

Emendamento

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare ***l'articolo 4, paragrafo 2, lettera c)***, l'articolo 91, paragrafo 1, e gli articoli 170 e 171,

Emendamento 2

Proposta di direttiva

Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Per consentire ai cittadini dell'Unione,

Emendamento

(2) Per consentire ai cittadini dell'Unione,

agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, è opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche.

agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne **e dal conseguimento dell'obiettivo della coesione territoriale**, è opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Per motivi di sicurezza, è necessario attribuire un codice di identificazione a ciascun veicolo messo in servizio. Il veicolo deve poi essere iscritto in un registro di immatricolazione **nazionale. I registri devono essere accessibili a tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici dell'Unione e i relativi dati devono essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri devono formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche.**

Emendamento

(14) Per motivi di sicurezza, è necessario attribuire un codice di identificazione a ciascun veicolo messo in servizio. Il veicolo deve poi essere iscritto in un registro di immatricolazione **europeo. Il registro deve essere pubblico.**

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Per motivi di sicurezza, è necessario attribuire un codice di identificazione a ciascun veicolo messo in servizio. Il veicolo deve poi essere iscritto in un registro di immatricolazione **nazionale. I**

Emendamento

(14) Per motivi di sicurezza, è necessario attribuire un codice di identificazione a ciascun veicolo messo in servizio. Il veicolo deve poi essere iscritto in un registro di immatricolazione **europeo. Il**

registri devono essere accessibili a tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici dell'Unione e i relativi dati devono essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri devono formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche.

registro deve essere accessibile all'interno dell'Unione.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio dell'Unione l'interoperabilità del sistema ferroviario, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva [.../...sulla sicurezza delle ferrovie nell'Unione]. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema.

Emendamento

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio dell'Unione l'interoperabilità del sistema ferroviario, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva [.../...sulla sicurezza delle ferrovie nell'Unione]. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema. ***Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario nell'Unione.***

Motivazione

Gli obiettivi esistenti contemplati dalla direttiva sull'interoperabilità (attuale articolo 1, paragrafo 2, lettera b)) devono essere mantenuti, in quanto indicano l'orientamento generale della direttiva (livello ottimale di armonizzazione tecnica e graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi e funzionamento del sistema ferroviario).

Emendamento 6

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

b) le reti che sono ***isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario ed*** adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti.

Emendamento

b) le reti che sono adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti.

Motivazione

Il requisito dell'"isolamento funzionale" non è affatto chiaro. La descrizione "adibite unicamente a servizi" è sufficiente per individuare incontestabilmente le linee ferroviarie che devono essere escluse dall'ambito di applicazione.

Emendamento 7

Proposta di direttiva

Articolo 2 – comma 1 – punto 2

Testo della Commissione

(2) «interoperabilità»: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate.

Emendamento

(2) «interoperabilità»: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate. ***Tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche e operative che devono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;***

Motivazione

Questa frase, già presente nell'attuale quadro legislativo dell'Unione, è tuttora necessaria perché apporta maggiore chiarezza.

Emendamento 8

Proposta di direttiva

Articolo 2 – comma 1 – punto 12

Testo della Commissione

(12) «ristrutturazione»: lavori di modifica di un sottosistema o di una sua parte **che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica, qualora detta documentazione sia presente, e** che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

Emendamento

(12)) «ristrutturazione»: lavori **sostanziali** di modifica di un sottosistema o di una sua parte **oppure di un veicolo o di una sua parte**, che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema; **ogni STI specifica le modifiche "sostanziali" per il sottosistema o il veicolo interessato;**

Motivazione

Onde evitare una nuova dichiarazione CE per ogni modifica (molte modifiche minori sono effettuate con o senza ripercussioni sulla scheda tecnica), è necessario chiarire il criterio "sostanziale" nelle STI ai fini di una nuova dichiarazione CE.

Emendamento 9

Proposta di direttiva

Articolo 2 – comma 1 – punto 13

Testo della Commissione

(13) «rinnovo»: lavori di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

Emendamento

(13) «rinnovo»: lavori **sostanziali** di sostituzione di un sottosistema o di **un veicolo o di** una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema **o del veicolo; ogni STI specifica i rinnovi "sostanziali" per il sottosistema o il veicolo interessato;**

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Articolo 2 – comma 1 – punto 39 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(39 bis) «zona di utilizzo»: zona di utilizzo prevista del veicolo, vale a dire le reti o

linee, ovvero i gruppi di reti o linee, situati in uno o più Stati membri nei quali il veicolo è destinato a circolare.

Emendamento 11

Proposta di direttiva

Articolo 4 – paragrafo 4 – lettera d

Testo della Commissione

d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario;

Emendamento

d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario, *ivi compresa l'identificazione dei pezzi di ricambio ferroviari da standardizzare a norma dell'articolo 41 del regolamento relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004;*

Motivazione

Ogni STI deve includere l'elenco dei pezzi di ricambio da standardizzare allo scopo di creare un mercato interno delle attrezzature ferroviarie, conformemente alla proposta della Commissione di cui all'articolo 41 del regolamento relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. L'elaborazione, l'adozione e la revisione di ciascuna STI (compresi i parametri fondamentali) tengono conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate nonché delle interfacce fra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo i dati

necessari.

Motivazione

Occorre ripristinare questo passaggio dell'attuale direttiva (allegato I, paragrafo 4.2) affinché sia effettuata una valutazione dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate per ogni specifica tecnica di interoperabilità, allo scopo di attuare le soluzioni più vantaggiose, in particolare a favore degli enti locali e regionali.

Emendamento 13

**Proposta di direttiva
Articolo 6 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Un membro della rete di organismi rappresentativi può chiedere pareri sulle carenze di una STI tramite la Commissione. La Commissione informa il richiedente della sua decisione e giustifica l'eventuale rifiuto.

Motivazione

Gli attori del settore ferroviario sono spesso i primi a individuare i problemi di una STI e dovrebbero pertanto essere autorizzati a chiedere alla Commissione di raccogliere pareri sulle carenze individuate in una STI.

Emendamento 14

**Proposta di direttiva
Articolo 15 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

Emendamento

2. Il compito dell'organismo di valutazione della conformità notificato, incaricato della verifica «CE» di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. Esso **può comprendere** anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato,

2. Il compito dell'organismo di valutazione della conformità notificato, incaricato della verifica «CE» di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del sottosistema. Esso **comprende** anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta

sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 44 e 45.

delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli 44 e 45.

Motivazione

È fondamentale che anche le interfacce siano incluse, come avviene nella direttiva attuale.

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Articolo 18 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Ciascuna autorità nazionale di sicurezza autorizza la messa in servizio dei sottosistemi energia e infrastruttura che sono installati o gestiti sul territorio dello Stato membro di appartenenza.

Emendamento

Ciascuna autorità nazionale di sicurezza autorizza la messa in servizio dei sottosistemi energia e infrastruttura che sono installati o gestiti sul territorio dello Stato membro di appartenenza. ***Per gli impianti ERTMS a terra, l'autorità nazionale di sicurezza consulta l'Agenzia ferroviaria europea, che è l'autorità di decisione. Per tutti gli altri impianti fissi, l'autorità di decisione è l'autorità nazionale di sicurezza.***

Motivazione

È più chiaro riferirsi direttamente agli "impianti ERTMS a terra". Ogni autorità nazionale di sicurezza è tenuta a concedere le autorizzazioni di messa in servizio per tutti gli impianti fissi nazionali. L'Agenzia deve concedere le autorizzazioni per gli impianti ERTMS a terra, al fine di garantire un approccio coordinato all'ERTMS.

Emendamento 16

Proposta di direttiva

Articolo 20 – paragrafo 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato è rilasciata sulla scorta di un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo presentato dal richiedente, nel quale sono contenute

prove documentali:

a) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili che compongono il veicolo a norma dell'articolo 19;

b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base ai pertinenti STI, norme nazionali e registri;

c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) nel veicolo, accertata in base alle pertinenti STI e norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva .../... [sulla sicurezza delle ferrovie].

d) della compatibilità tecnica del veicolo con la rete nella zona di cui al paragrafo 1 bis, accertata in base alle STI e alle norme nazionali pertinenti e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva .../... [sulla sicurezza delle ferrovie nell'Unione].

Ogniquale volta che per ottenere una prova documentale di compatibilità tecnica di cui al paragrafo 1 ter, lettere b) e d), si renda necessario effettuare delle prove, le autorità nazionali di sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee a favore del richiedente allo scopo di utilizzare il veicolo per prove pratiche sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura, in collaborazione con il richiedente, si adopera per garantire che le prove siano effettuate entro tre mesi dal ricevimento della domanda del richiedente. Se del caso, l'autorità nazionale di sicurezza adotta le misure necessarie affinché le prove possano essere effettuate entro il termine stabilito.

Emendamento 17

**Proposta di direttiva
Articolo 20 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

2. L'Agenzia emana una decisione con cui autorizza l'immissione del veicolo sul mercato. L'autorizzazione attesta i valori parametrici, previsti dalle STI, applicabili alla verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e gli impianti fissi. L'autorizzazione informa altresì circa la conformità del veicolo alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri applicabili.

Emendamento

2. L'Agenzia emana una decisione con cui autorizza l'immissione del veicolo sul mercato. ***Tale autorizzazione comprende:***

a) l'autorizzazione di commercializzazione, valida in tutti gli Stati membri, che consente di effettuare transazioni commerciali in tutta Europa;

b) l'autorizzazione per l'utilizzo del veicolo nella zona di cui al paragrafo 1 bis. L'autorizzazione attesta i valori parametrici, previsti dalle STI, applicabili alla verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e gli impianti fissi ***della zona interessata.*** L'autorizzazione informa altresì circa la conformità del veicolo alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri applicabili;

c) le condizioni per l'utilizzo del veicolo e altre restrizioni.

Emendamento 18

**Proposta di direttiva
Articolo 20 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Per rilasciare tali autorizzazioni l'Agenzia deve:

a) valutare gli elementi del fascicolo di cui al paragrafo 1 ter, lettere a), b) e c), allo scopo di verificare la completezza, l'esattezza e la coerenza del fascicolo in relazione alla STI corrispondente;

b) consultare le autorità nazionali di sicurezza interessate dalla zona di utilizzo prevista per la valutazione del fascicolo, allo scopo di verificarne la completezza, l'esattezza e la coerenza in relazione al paragrafo 1 ter, lettera d), e agli elementi di cui al paragrafo 1 ter, lettere a), b) e c), per quanto riguarda le norme nazionali pertinenti.

Nell'ambito delle valutazioni di cui sopra e in caso di dubbio fondato, l'Agenzia o le autorità nazionali di sicurezza possono chiedere che si effettuino delle prove sulla rete. Per agevolare la realizzazione di tali prove, le autorità nazionali di sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee a favore del richiedente allo scopo di utilizzare il veicolo per le prove sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura deve adoperarsi al massimo affinché tali prove siano effettuate entro tre mesi dalla richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale di sicurezza.

Emendamento 19

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. Nel mese successivo al ricevimento della richiesta, l'Agenzia deve informare il richiedente della completezza del suo fascicolo oppure chiedergli di fornire ulteriori informazioni pertinenti entro un termine ragionevole. Per quanto riguarda la completezza, l'esattezza e la coerenza del fascicolo, l'Agenzia può anche valutare gli elementi di cui al paragrafo 1 ter, lettera d).

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 20 – paragrafo 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 quater. Prima di decidere in merito al rilascio dell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato, l'Agenzia tiene pienamente conto delle valutazioni effettuate a norma del paragrafo 2 bis. L'Agenzia rilascia l'autorizzazione o informa il richiedente della sua decisione negativa, indicandone le ragioni, entro un termine ragionevole prestabilito e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

Emendamento 21

Proposta di direttiva

Articolo 20 – paragrafo 2 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 quinquies. L'Agenzia si assume la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilascia. Di conseguenza, nel caso di un'indagine giudiziaria che coinvolga l'Agenzia o il suo personale, l'Agenzia coopera pienamente con le autorità competenti degli Stati membri interessati.

Emendamento 22

Proposta di direttiva

Articolo 20 – paragrafo 2 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 sexies. Se l'Agenzia non concorda con una valutazione negativa emessa da una o più autorità nazionali di sicurezza a norma del paragrafo 2 bis, lettera b), ne informa la suddetta o le suddette autorità,

fornendo le ragioni del proprio dissenso.

L'Agenzia e l'autorità o le autorità nazionali di sicurezza cooperano al fine di concordare una valutazione accettabile per tutte le parti. Se necessario, e qualora l'Agenzia e l'autorità o le autorità nazionali di sicurezza decidano in tal senso, la procedura può anche coinvolgere il richiedente. Se non si concorda una valutazione accettabile per tutte le parti entro 15 giorni dalla data in cui l'Agenzia ha informato l'autorità o le autorità nazionali di sicurezza del proprio dissenso, l'Agenzia prende una decisione definitiva, a meno che l'autorità o le autorità nazionali di sicurezza non abbiano deferito la questione all'arbitrato della commissione di ricorso, istituita a norma dell'articolo 51 del regolamento (UE) n ... / ... [regolamento relativo all'Agenzia]. La commissione di ricorso decide se confermare la decisione proposta dall'Agenzia entro 15 giorni dalla presentazione della richiesta della o delle autorità nazionali di sicurezza.

Se la commissione di ricorso è d'accordo con l'Agenzia, quest'ultima può prendere immediatamente una decisione.

Se la commissione di ricorso concorda con la valutazione negativa dell'autorità nazionale di sicurezza, l'Agenzia rilascia un'autorizzazione per un ambito di utilizzo escludendo le parti della rete per le quali è stata emessa una valutazione negativa.

Se l'Agenzia non concorda con una valutazione positiva emessa da una o più autorità nazionali di sicurezza a norma del paragrafo 2 bis, lettera b), ne informa la suddetta o le suddette autorità, fornendo le ragioni del proprio dissenso. L'Agenzia e l'autorità o le autorità nazionali di sicurezza cooperano al fine di concordare una valutazione accettabile per tutte le parti. Se necessario, e qualora l'Agenzia e l'autorità o le autorità

nazionali di sicurezza decidano in tal senso, la procedura può anche coinvolgere il richiedente. Se non si concorda una valutazione accettabile per tutte le parti entro 15 giorni dalla data in cui l'Agenzia ha informato l'autorità o le autorità nazionali di sicurezza del proprio dissenso, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

Emendamento 23

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato è rilasciata sulla scorta di un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo costituito dal richiedente, nel quale sono contenute prove documentali:

soppresso

i) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili che compongono il veicolo a norma dell'articolo 19;

j) della compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base ai pertinenti STI, norme nazionali e registri;

k) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) nel veicolo, accertata in base alle pertinenti STI e norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva .../... [sulla sicurezza delle ferrovie].

Emendamento 24

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

L'Agenzia adotta la decisione di cui al paragrafo 2 entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. ***L'autorizzazione è valida in tutti gli Stati membri.***

Emendamento

L'Agenzia adotta la decisione di cui al paragrafo 2 entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti ***ed entro cinque mesi in caso di ricorso.***

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 20 – paragrafo 5 – comma 2

Testo della Commissione

L'Agenzia fornisce orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. Le autorità nazionali di sicurezza cooperano con l'Agenzia nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

Emendamento

L'Agenzia fornisce orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. Le autorità nazionali di sicurezza cooperano con l'Agenzia nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate sulla procedura di autorizzazione, ivi compresi:

- a) orientamenti dettagliati destinati ai richiedenti, al fine di descrivere e chiarire i requisiti per l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e l'elenco dei documenti richiesti;***
- b) le modalità della procedura di autorizzazione, quali il contenuto e i termini di ogni fase della procedura;***
- c) i criteri di valutazione dei fascicoli di candidatura.***

Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Emendamento 26

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. L'Agenzia può rilasciare l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato per una serie di veicoli. L'autorizzazione è valida in tutti gli Stati membri.

Emendamento

6. L'Agenzia può rilasciare l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato per una serie di veicoli. L'autorizzazione è valida in tutti gli Stati membri ***per quanto riguarda la "commercializzazione" e nella zona di utilizzo pertinente di cui al paragrafo 1 bis per quanto riguarda l'"utilizzo"***.

Emendamento 27

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. In caso di risposta negativa da parte dell'Agenzia, il richiedente può chiedere a quest'ultima di rivedere la sua decisione entro un termine di un mese dal ricevimento della risposta negativa. L'Agenzia dispone di un mese di tempo dal ricevimento della richiesta per confermare o modificare la propria decisione.

Emendamento 28

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 8 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

8. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di

8. In caso di rinnovo o di ristrutturazione

un veicolo esistente già provvisto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato:

sostanziali di un veicolo esistente già provvisto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato, **quando il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti o quando è la decisione è richiesta dalle STI pertinenti.**

Emendamento 29

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. In ogni caso, l'autorizzazione ha la stessa validità, senza che sia necessario estendere il suo ambito di applicazione, per tutti i veicoli che circolano in Stati membri limitrofi con caratteristiche della rete simili, quando le stazioni sono vicine al confine, previa consultazione delle autorità nazionali di sicurezza. Tale consultazione può essere effettuata caso per caso o essere stabilita nel quadro di un accordo transfrontaliero tra le autorità nazionali di sicurezza.

Emendamento 30

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 9 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato **può, su domanda del richiedente, precisare** le reti o linee, ovvero i gruppi di reti o di linee, in cui l'impresa ferroviaria può mettere in servizio il veicolo senza ulteriori verifiche o collaudi della compatibilità tecnica tra il veicolo e dette reti o linee. **In tal caso il richiedente acclude alla richiesta la prova della compatibilità tecnica del veicolo con**

L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato **precisa** le reti o linee, ovvero i gruppi di reti o di linee, in cui l'impresa ferroviaria può mettere in servizio il veicolo senza ulteriori verifiche o collaudi della compatibilità tecnica tra il veicolo e dette reti o linee. **Su domanda del richiedente iniziale o di un altro richiedente, la precisazione può essere ampliata ad altre reti o linee, una volta che sia stata rilasciata la pertinente**

le reti o linee in questione.

autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato.

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 21 – paragrafo 1 – commi 1 bis e 1 ter (nuovi)

Testo della Commissione

Emendamento

Ai fini del primo comma, l'impresa ferroviaria può effettuare delle prove in cooperazione con il gestore dell'infrastruttura.

Il gestore dell'infrastruttura, in collaborazione con il richiedente, si adopera affinché le prove siano effettuate entro tre mesi dal ricevimento della domanda del richiedente.

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 21 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. L'impresa ferroviaria comunica la decisione sulla messa in servizio del veicolo all'Agenzia, al gestore dell'infrastruttura e alla pertinente autorità nazionale di sicurezza. La decisione è registrata nel registro d'immatricolazione **nazionale** di cui all'articolo 43.

2. L'impresa ferroviaria comunica la decisione sulla messa in servizio del veicolo all'Agenzia, al gestore dell'infrastruttura e alla pertinente autorità nazionale di sicurezza. La decisione è registrata nel registro d'immatricolazione di cui all'articolo 43.

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 21 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un veicolo esistente è necessaria una

soppresso

nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4. È parimenti necessaria una nuova decisione dell'impresa ferroviaria sulla messa in servizio del veicolo in ciascuno dei casi seguenti:

n) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti;

o) la decisione è richiesta dalle STI pertinenti.

Emendamento 34

Proposta di direttiva Articolo 42 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Qualsiasi veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario dell'Unione reca un numero europeo del veicolo (NEV), che gli è **attribuito dall'autorità nazionale di sicurezza competente per territorio anteriormente alla prima messa in servizio** .

Emendamento

1. Qualsiasi veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario dell'Unione reca un numero europeo del veicolo (NEV), che gli è **attribuito dall'Agenzia al rilascio dell'autorizzazione**.

Emendamento 35

Proposta di direttiva Articolo 42 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo **provvede a che sia contrassegnato con il NEV che gli è attribuito**.

Emendamento

2. **Il titolare dell'immatricolazione si accerta che il veicolo sia contrassegnato con il numero europeo del veicolo corretto**. L'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo **controlla l'immatricolazione dello stesso**.

Motivazione

L'Agenzia deve attribuire il numero europeo del veicolo quando rilascia l'autorizzazione.

L'impresa ferroviaria non dispone di alcun mezzo per controllare il NEV di un veicolo. Soltanto il titolare dell'immatricolazione (ossia l'operatore o il proprietario del veicolo) dispone di tale informazione.

Emendamento 36

Proposta di direttiva Articolo 43 – titolo

Testo della Commissione

Registri nazionali dei veicoli

Emendamento

Registro europeo dei veicoli

Emendamento 37

Proposta di direttiva Articolo 43 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. **Ciascuno Stato membro** tiene un registro **dei** veicoli messi in servizio **sul suo territorio**. Il registro soddisfa i criteri seguenti:

Emendamento

1. **L'Agenzia** tiene un registro **di tutti i** veicoli messi in servizio **nell'Unione**. Il registro soddisfa i criteri seguenti:

Emendamento 38

Proposta di direttiva Articolo 43 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) è tenuto aggiornato **da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria**;

Emendamento

b) è tenuto aggiornato **dall'Agenzia**;

Emendamento 39

Proposta di direttiva Articolo 43 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) è accessibile *alle autorità nazionali di sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva [...]/... sulla sicurezza delle ferrovie* , nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi degli articoli 55 e 56 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico , all'Agenzia, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.

Emendamento

c) è accessibile *al pubblico*.

Emendamento 40

**Proposta di direttiva
Articolo 43 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati per *i registri* di immatricolazione *nazionali*. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Emendamento

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati per *il registro* di immatricolazione *europeo*. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Emendamento 41

**Proposta di direttiva
Articolo 43 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

3. Il titolare dell'immatricolazione

Emendamento

3. Il titolare dell'immatricolazione

comunica immediatamente all'**autorità nazionale di sicurezza di ogni Stato membro in cui il veicolo è stato messo in servizio** qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione **nazionale**, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.

comunica immediatamente all'**Agenzia** qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione **europeo**, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.

Emendamento 42

Proposta di direttiva Articolo 43 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. I registri di immatricolazione nazionali sono integrati nel registro di immatricolazione europeo entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il formato standard del documento. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Emendamento 43

Proposta di direttiva Articolo 44 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Per ciascun veicolo, il registro contiene almeno le seguenti informazioni:

- a) il numero europeo del veicolo;**
- b) gli estremi della dichiarazione «CE» di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;**
- c) gli estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 44;**
- d) le generalità dell'utilizzatore del**

veicolo;

e) le restrizioni relative all'utilizzo del veicolo;

f) l'entità responsabile della manutenzione.

L'Agenzia aggiorna immediatamente il registro ogniqualvolta emette, rinnova, modifica, sospende o revoca un'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo.

Motivazione

Occorre chiarire il contenuto del registro di immatricolazione europeo includendo le informazioni che riguardano il veicolo, affinché il registro sia efficace e risponda alle necessità commerciali e operative degli utenti. Perché sia utile, il registro deve essere aggiornato tempestivamente dall'Agenzia.

Emendamento 44

Proposta di direttiva Articolo 50 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Ogni tre anni, e per la prima volta tre anni dopo la pubblicazione della presente direttiva, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario. Detta relazione contiene anche un'analisi dei casi previsti all'articolo 7 e dell'applicazione del capo V.

Emendamento

1. Ogni tre anni, e per la prima volta tre anni dopo la pubblicazione della presente direttiva, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario. Detta relazione contiene anche un'analisi dei casi previsti all'articolo 7 e dell'applicazione del capo V. ***In funzione dei risultati della relazione, la Commissione propone miglioramenti e misure intese a rafforzare il ruolo dell'Agenzia nell'applicazione dell'interoperabilità.***

Emendamento 45

Proposta di direttiva Articolo 50 – paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Dopo due anni dalla pubblicazione della presente direttiva, e previa consultazione delle varie parti interessate, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento dell'Agenzia europea e sui progressi compiuti dalla stessa nell'esercizio delle sue nuove competenze.

Emendamento 46

Proposta di direttiva Articolo 51 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri possono continuare a applicare le disposizioni del capo V della direttiva 2008/57/CE fino al **[due]** anni dopo la data di entrata in vigore].

Emendamento

1. Gli Stati membri possono continuare a applicare le disposizioni del capo V della direttiva 2008/57/CE fino al **[tre]** anni dopo la data di entrata in vigore].

Emendamento 47

Proposta di direttiva Articolo 54 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1, all'articolo 2, all'articolo 7, paragrafi da 1 a 4, all'articolo 11, paragrafo 1, all'articolo 13, all'articolo 14, paragrafi da 1 a 7, all'articolo 15, paragrafi da 1 a 6, agli articoli da 17 a 21, all'articolo 22, paragrafi da 3 a 7, agli articoli da 23 a 36, all'articolo 37, paragrafo 2, agli articoli 38 e 39, agli articoli da 41 a 43, all'articolo 45, paragrafi da 1 a 5, all'articolo 51 e agli allegati da I a III entro **[due]** anni dopo la data di entrata in vigore] . Essi comunicano

Emendamento

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1, all'articolo 2, all'articolo 7, paragrafi da 1 a 4, all'articolo 11, paragrafo 1, all'articolo 13, all'articolo 14, paragrafi da 1 a 7, all'articolo 15, paragrafi da 1 a 6, agli articoli da 17 a 21, all'articolo 22, paragrafi da 3 a 7, agli articoli da 23 a 36, all'articolo 37, paragrafo 2, agli articoli 38 e 39, agli articoli da 41 a 43, all'articolo 45, paragrafi da 1 a 5, all'articolo 51 e agli allegati da I a III entro **[tre]** anni dopo la data di entrata in vigore]. Essi comunicano immediatamente

immediatamente alla Commissione il testo di tali misure e una tavola di concordanza tra esse e la presente direttiva. La tavola di concordanza è necessaria per permettere a tutti gli interessati d'individuare chiaramente le pertinenti disposizioni vigenti a livello nazionale in applicazione della presente direttiva.

alla Commissione il testo di tali misure e una tavola di concordanza tra esse e la presente direttiva. La tavola di concordanza è necessaria per permettere a tutti gli interessati d'individuare chiaramente le pertinenti disposizioni vigenti a livello nazionale in applicazione della presente direttiva.

Emendamento 48

Proposta di direttiva Articolo 55 – comma 1

Testo della Commissione

La direttiva 2008/57/CE , modificata dalle direttive elencate nell'allegato IV, parte A, è abrogata a decorrere dal [*due* anni dopo la data di entrata in vigore] , fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nella legislazione nazionale delle direttive indicati nell'allegato IV, parte B .

Emendamento

La direttiva 2008/57/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato IV, parte A, è abrogata a decorrere dal [*tre* anni dopo la data di entrata in vigore], fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nella legislazione nazionale delle direttive indicati nell'allegato IV, parte B.

Emendamento 49

Proposta di direttiva Articolo 56 – comma 2

Testo della Commissione

Gli articoli da 3 a 10, l'articolo 11, paragrafi 2, 3 e 4, e gli articoli 12 e 16 si applicano a decorrere dal [*due* anni dopo la data di entrata in vigore].

Emendamento

Gli articoli da 3 a 10, l'articolo 11, paragrafi 2, 3 e 4, e gli articoli 12 e 16 si applicano a decorrere dal [*tre* anni dopo la data di entrata in vigore].

Emendamento 50

Proposta di direttiva Allegato I – punto 2 bis (nuovo)

2 bis. CONTROLLO DEI COSTI

Ai fini dell'analisi costi-benefici delle misure proposte si terrà conto, tra l'altro, di quanto segue:

- il costo della misura proposta,*
- i benefici per l'interoperabilità derivanti dall'estensione dell'ambito di applicazione a particolari sottocategorie di reti e veicoli,*
- la riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego dei veicoli,*
- la riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtù di una maggiore concorrenza tra i costruttori e le imprese di manutenzione,*
- i benefici per l'ambiente, grazie a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,*
- una maggiore sicurezza dell'utilizzo.*

Tale valutazione indicherà inoltre l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati, inclusi gli enti locali e regionali.

PROCEDURA

Titolo	Interoperabilità del sistema ferroviario all'interno dell'Unione europea (rifusione)
Riferimenti	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 7.2.2013
Parere espresso da Annuncio in Aula	REGI 7.2.2013
Relatore per parere Nomina	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
Approvazione	14.10.2013
Esito della votazione finale	+: 31 -: 0 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Edvard Kožušník