

Bruxelles, 13.9.2018
COM(2018) 623 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sui progressi compiuti nella preparazione del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie a norma della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

sui progressi compiuti nella preparazione del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie a norma della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

1. INTRODUZIONE

Il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario è stato adottato dal Parlamento europeo e dal Consiglio nel maggio 2016 e comprende:

- il regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004¹ ("il regolamento sull'Agenzia");
- la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea² ("la direttiva sull'interoperabilità");
- la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie³ ("la direttiva sulla sicurezza").

Con l'entrata in vigore del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario, il ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ("l'Agenzia") è stato notevolmente ampliato. Il 16 giugno 2019 l'Agenzia diventerà l'autorità UE responsabile del rilascio di autorizzazioni all'ammissione sul mercato di veicoli ferroviari e del rilascio di certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie. L'Agenzia diventerà inoltre l'autorità di sistema per l'ERTMS (sistema europeo di gestione del traffico ferroviario), anche per quanto riguarda l'approvazione dei progetti ERTMS di terra.

L'attuazione efficace del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario esige, da un lato, il completamento del quadro legislativo in termini sia di recepimento nell'ordinamento nazionale degli Stati membri sia di adozione, da parte della Commissione, degli atti delegati e di esecuzione necessari e, dall'altro lato, adeguate risorse umane e procedure interne in seno all'Agenzia nonché la conclusione dei necessari accordi tra questa e tutte le 26 autorità nazionali preposte alla sicurezza (NSA).

Per beneficiare appieno dei vantaggi offerti dal quarto pacchetto ferroviario è indispensabile attuarlo integralmente in tutta l'Unione. È essenziale che tutti i soggetti interessati del settore ferroviario si impegnino e cooperino al fine di eliminare gli ostacoli amministrativi e tecnici residui. È opportuno riservare particolare attenzione alla definizione di un approccio comune alle norme in materia di sicurezza e interoperabilità.

¹ GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1.

² GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44.

³ GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102.

La presente relazione descrive i progressi compiuti nella preparazione del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia, come stabilito all'articolo 53, paragrafo 1, della direttiva sull'interoperabilità.

2. PROGRESSI COMPIUTI NELLA PREPARAZIONE DEL RAFFORZAMENTO DEL RUOLO DELL'AGENZIA DELL'UNIONE EUROPEA PER LE FERROVIE

2.1. Recepimento da parte degli Stati membri dell'UE

A norma dell'articolo 33 della direttiva sulla sicurezza e dell'articolo 57 della direttiva sull'interoperabilità, tutti gli Stati membri devono applicare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alle disposizioni del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario entro il 16 giugno 2019. Il quarto pacchetto ferroviario consente agli Stati membri, in casi giustificati, di prorogare il termine di recepimento di un anno, ovvero fino al 16 giugno 2020. Entro il 16 dicembre 2018 gli Stati membri che necessitano di una proroga devono comunicarlo all'Agenzia e alla Commissione e presentare una giustificazione per tale proroga.

La Commissione segue con attenzione i progressi realizzati dagli Stati membri nell'elaborazione e nell'adozione della normativa nazionale e svolge con loro discussioni periodiche. In particolare la Commissione fornisce attualmente agli Stati membri orientamenti sulle modalità con cui organizzare la transizione dal vecchio al nuovo regime. Benché si registrino segnali positivi, è tuttavia troppo presto per confermare che un numero elevato di Stati membri recepirà il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario entro il 16 giugno 2019.

2.2. Elaborazione di atti delegati e di esecuzione

Il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario prevede l'obbligo per la Commissione di adottare un elevato numero di atti delegati o di esecuzione a completamento del quadro legislativo del pilastro tecnico.

È inoltre necessaria una revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) in relazione alle nuove prescrizioni del quarto pacchetto ferroviario, nonché della decisione di esecuzione della Commissione relativa al registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati; tali revisioni dovrebbero essere votate dal comitato sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie nel gennaio 2019. Le decisioni di esecuzione della Commissione che fissano le specifiche del registro europeo dei veicoli e del registro dell'infrastruttura saranno adottate rispettivamente nel corso del 2018 e del 2019.

L'elenco degli atti adottati/da adottare figura nell'allegato della presente relazione.

Disposizioni transitorie evitano la duplicazione di procedure e garantiscono che non saranno nuovamente oggetto di valutazione le domande che sono state presentate alle NSA ma il cui trattamento sarà completato dall'Agenzia dopo il 16 giugno 2019.

2.3. Snellimento delle norme nazionali

Il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario è destinato a migliorare l'interoperabilità e la sicurezza in Europa anche mediante il rafforzamento del ruolo dell'Agenzia e l'ulteriore armonizzazione delle specifiche tecniche. Una condizione essenziale per l'attuazione del quarto pacchetto ferroviario è la riduzione dell'elevato

numero di norme nazionali non trasparenti e che si sovrappongono tra loro. Da anni le imprese ferroviarie e i fabbricanti di materiale ferroviario lamentano la mancanza di trasparenza e l'esistenza di una molteplicità di norme nel settore ferroviario europeo.

Al fine di migliorare rapidamente il funzionamento dello spazio ferroviario europeo, l'Agenzia collabora con le NSA per eliminare oltre 14 000 norme nazionali obsolete o ridondanti. Si intende fra l'altro eliminare fasi procedurali superflue che potrebbero ostacolare l'accesso dei servizi ferroviari all'infrastruttura. Secondo i recenti dati dell'Agenzia, sono stati realizzati notevoli progressi e le norme nazionali, soprattutto quelle relative al materiale rotabile ferroviario, sono state ridotte a meno del 10 % di quelle originarie.

2.4. Preparazione dell'Agenzia

Il nuovo regolamento sull'Agenzia ha introdotto molte modifiche importanti che rafforzano il ruolo dell'Agenzia e la dotano degli strumenti necessari per conseguire tale obiettivo. Dette modifiche riguardano la governance dell'Agenzia, le sue risorse, capacità e abilità nonché gli strumenti informatici e varie altre competenze.

a) Governance

La modifica più importante nel campo della governance è l'introduzione di un regime di tariffazione per il rilascio dei certificati, delle autorizzazioni e delle approvazioni, nonché una procedura di ricorso che consente alle parti sulle quali le decisioni dell'Agenzia hanno un'incidenza di usufruire dei mezzi di tutela necessari. La Commissione ha adottato atti di esecuzione concernenti le norme relative al funzionamento della commissione di ricorso dell'Agenzia nonché i livelli e i principi applicabili ai diritti e ai corrispettivi che l'Agenzia dovrà riscuotere.

La commissione di ricorso dell'Agenzia permetterà di usufruire di un sistema di ricorso indipendente e imparziale. Al fine di garantirne la piena operatività entro il 16 giugno 2019, è in corso un processo di selezione dei suoi membri cui partecipano sia la Commissione sia il consiglio direttivo dell'Agenzia, che è incaricato di nominare formalmente il presidente e gli altri membri.

Per garantire un servizio imparziale ed efficiente l'Agenzia addebiterà ai richiedenti l'intero costo dei servizi forniti, compresi i costi generati dalle NSA per il contributo da esse fornito alla valutazione delle domande in relazione alle norme nazionali pertinenti. A causa delle incertezze legate alla transizione, illustrate nella sezione 3 della presente relazione, il regime si baserà inizialmente su tariffe variabili in funzione del tempo impiegato nel trattamento di ciascuna domanda. Tuttavia una clausola di revisione prevede una valutazione del sistema finalizzata all'introduzione futura di tariffe fisse, almeno per una parte dei diritti e corrispettivi.

b) Risorse, capacità e abilità

Al fine di stabilire i metodi di lavoro, le risorse e la pianificazione dell'Agenzia, la presente relazione si basa sul presupposto che la maggioranza degli Stati membri dell'UE rispetterà il termine di recepimento del 16 giugno 2019.

Una volta scaduto tale termine, si prevede un netto aumento del carico di lavoro, che è probabilmente destinato a crescere ancora nel corso del tempo. L'Agenzia e le NSA, con il contributo di altri organismi del settore ferroviario, compiono ogni sforzo, nella rispettiva sfera di competenza, per prevedere l'evoluzione futura del carico di lavoro

dell'Agenzia. Tuttavia, date le scelte offerte al settore ferroviario nel quadro del quarto pacchetto ferroviario, si deve ammettere che il reale cambiamento del carico di lavoro derivante dalle attività di autorizzazione e certificazione rimane difficile da quantificare ex ante e che è altrettanto arduo prevederne l'impatto e la tempistica. Oltre ai nuovi compiti di autorizzazione e certificazione è necessario che l'Agenzia continui ad assolvere gli altri compiti principali previsti dalla normativa, ad esempio la fornitura di assistenza tecnica e la formulazione di raccomandazioni strategiche rivolte alla Commissione.

Per monitorare la preparazione del settore ferroviario ad attuare il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario è stato istituito un gruppo direttivo sotto la responsabilità del consiglio direttivo dell'Agenzia. Il gruppo è composto dal personale direttivo di alcune NSA, da rappresentanti delle associazioni di settore maggiormente interessate, da un rappresentante dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea e dal direttore esecutivo dell'Agenzia, nonché da un rappresentante della Commissione.

L'introduzione di attività basate sulla riscossione di diritti richiederà inoltre l'istituzione, in seno all'Agenzia, di procedure interne e di un sistema di risorse volti a garantire l'individuazione e il monitoraggio dei compiti previsti dalla normativa e di quelli che determinano la riscossione di diritti e ad assicurare le risorse umane e finanziarie necessarie.

L'Agenzia sta adattando la propria struttura organizzativa per migliorare l'efficienza delle risorse interne e per creare una separazione chiara tra i suoi diversi compiti. La nuova struttura introdurrà una separazione tra le funzioni di consulenza e quelle che danno luogo alla riscossione di diritti. Vi sarà un elemento di flessibilità per adattare l'assegnazione del personale in modo da garantire la presenza delle competenze interne ed esterne pertinenti, qualora il carico di lavoro lo renda necessario.

Tra i posti previsti nel bilancio 2018 e nel progetto di bilancio per il 2019 dell'Agenzia, quest'ultima ne ha individuato circa 24 che sono considerati necessari ai fini dell'assunzione del nuovo ruolo e delle nuove responsabilità di cui essa è investita. Alla luce dei rischi cui l'Agenzia è confrontata e che dipendono da fattori esterni legati alla transizione, è indispensabile reperire tempestivamente le risorse umane necessarie, che dovranno disporre delle qualifiche adeguate per lo svolgimento dei loro compiti. È in corso un'intensa attività di reclutamento volta a coprire tutti i posti vacanti nel corso del 2018.

c) Strumenti informatici e competenze varie

Sono stati avviati i lavori per l'elaborazione di uno strumento informatico comune da utilizzare per la trasmissione delle domande all'Agenzia o alle NSA. Il nuovo quadro giuridico prevede lo sviluppo di un sistema di informazione e comunicazione con la funzionalità di uno sportello unico virtuale che assisterà i richiedenti, l'Agenzia e le NSA nell'adempimento dei rispettivi compiti correlati ai certificati di sicurezza unici, alle autorizzazioni dei veicoli e alle approvazioni dei progetti ERTMS di terra. Le specifiche funzionali e tecniche di base dello sportello unico sono state adottate dal consiglio direttivo dell'Agenzia nel settembre 2017. Per luglio 2018 è prevista una prima versione che integrerà tutte le funzioni necessarie e sarà utilizzata per la fase di prova (*shadow running*) che l'Agenzia ha concordato di svolgere con le NSA. La piena funzionalità dello sportello unico dovrebbe essere conseguita nel febbraio 2019, consentendo ai richiedenti di presentare le prime domande di autorizzazione di veicoli. Una versione finale integrerà

il feedback ricevuto durante la fase di prova e gli insegnamenti tratti da progetti reali (*learning cases*) e abiliterà tutte le funzioni secondarie rimanenti. Tale versione sarà disponibile entro il 16 giugno 2019.

Altri strumenti informatici attualmente gestiti dall'Agenzia devono essere aggiornati attraverso la cooperazione tra la Commissione, l'Agenzia e gli Stati membri al fine di migliorare la comunicazione e la diffusione efficienti di informazioni essenziali tra tutti gli attori responsabili della sicurezza e dell'interoperabilità della rete ferroviaria. In futuro spetterà alle imprese ferroviarie controllare, prima dell'utilizzo, che un dato veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato e che sia compatibile con la tratta su cui è destinato a circolare. Per svolgere tale compito, le imprese ferroviarie consulteranno le informazioni contenute nel registro dei veicoli e nel registro dell'infrastruttura.

Le specifiche del registro dell'infrastruttura (RINF) saranno aggiornate entro giugno 2019 con una serie di parametri infrastrutturali migliorati che consentiranno di controllare la compatibilità tecnica tra un veicolo e una determinata tratta a norma dell'articolo 23 della direttiva sull'interoperabilità e della decisione di esecuzione della Commissione che stabilisce le specifiche del RINF. Una volta aggiornate le specifiche, gli Stati membri dovranno inserire opportunamente i dati nel RINF.

Sarà necessario adattare il registro dei veicoli autorizzati e il registro dei tipi di veicoli. Nel dicembre 2017 l'Agenzia ha formulato una raccomandazione sulle specifiche del registro europeo dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva sull'interoperabilità. Nel corso del 2018 sarà formulata una raccomandazione sulla revisione del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48 della direttiva sull'interoperabilità.

Al fine di garantire una transizione fluida e di acquisire le competenze necessarie, nel giugno 2017 l'Agenzia ha iniziato a collaborare con le NSA su alcuni esempi di progetti reali (*learning cases*) da cui trarre insegnamenti in relazione all'autorizzazione dei veicoli e alla certificazione di sicurezza. Alla fine del 2018 l'Agenzia introdurrà la fase di prova (*shadow running*) per collaudare le procedure e i sistemi. In tal modo l'Agenzia potrà maturare esperienza e sviluppare metodi di lavoro interni, acquisendo nel contempo dimestichezza con le domande e i progetti che potrebbero protrarsi oltre il 16 giugno 2019 e diventare pertanto di sua competenza.

A metà del 2018 l'Agenzia avvierà, previo accordo dei richiedenti e delle NSA, un dialogo preliminare- con i richiedenti i cui certificati di sicurezza scadranno dopo il 16 giugno 2019.

Per assistere i richiedenti nell'applicazione della nuova normativa, l'Agenzia elabora attualmente le guide applicative riguardanti l'autorizzazione dei veicoli e la certificazione di sicurezza. I relativi lavori preparatori sono iniziati nel 2017. Una prima versione della guida applicativa concernente l'autorizzazione dei veicoli sarà pronta entro la fine di luglio 2018 e sarà utilizzata per la fase di prova (*shadow running*). La guida applicativa concernente il certificato di sicurezza unico terrà conto dei metodi comuni di sicurezza e fornirà ogni ulteriore informazione ritenuta necessaria anche per quanto riguarda la cultura della sicurezza e i fattori umani e organizzativi. Versioni aggiornate delle guide applicative, che terranno conto dei risultati della fase di prova (*shadow running*) e degli insegnamenti tratti dai progetti reali, saranno pubblicate molto prima del 16 giugno 2019.

Al fine di istituire procedure per l'approvazione dei progetti ERTMS di terra, la Commissione e l'Agenzia hanno avviato discussioni con il settore ferroviario. Nel 2017

sono stati gestiti quattro *learning cases*. Alla luce di quanto sopra la Commissione ha adottato una raccomandazione riguardante le approvazioni dei progetti ERTMS di terra. Nel corso del 2018 si prevede che altri Stati membri dell'UE parteciperanno a tale attività; ciò consentirà all'Agenzia di elaborare orientamenti interni per la procedura di approvazione dei progetti ERTMS di terra. L'istituzione dell'Agenzia come autorità di sistema per il monitoraggio e l'interoperabilità delle soluzioni ERTMS per l'infrastruttura ferroviaria, nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario, potrebbe accelerare in misura significativa l'armonizzazione dell'implementazione dell'ERTMS.

Nel 2016 l'Agenzia e le NSA hanno concordato un documento di sintesi riguardante l'istituzione di un gruppo di esperti. Entro metà del 2018 le NSA dovrebbero avere designato i rispettivi esperti affinché l'Agenzia possa completare la loro formazione sui requisiti per la cooperazione entro il 16 giugno 2019. Qualora siano rilevate lacune in taluni settori di competenza, sarà istituita la procedura per il reperimento di esperti esterni alle NSA da includere nel gruppo di esperti. I meccanismi di cooperazione all'interno del gruppo di esperti saranno ulteriormente verificati durante la fase di prova (*shadow running*).

2.5. Progressi nel campo degli accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le NSA

A norma del regolamento sull'Agenzia, l'Agenzia e tutte le NSA devono concludere accordi di cooperazione in relazione allo svolgimento dei compiti di certificazione di sicurezza e di autorizzazione dei veicoli sulla base di orientamenti e di un elenco dei principali elementi definiti dal consiglio direttivo dell'Agenzia.

Gli orientamenti e l'elenco dei principali elementi sono stati adottati dal consiglio direttivo dell'Agenzia nel giugno 2018. L'Agenzia condurrà negoziati sugli accordi di cooperazione con le singole NSA allo scopo di concludere tali accordi prima di assumere le nuove funzioni.

3. VALUTAZIONE DELLE INCERTEZZE LEGATE ALLA TRANSIZIONE

La transizione da organismo puramente consultivo, che esercita i suoi compiti di legge rivolgendosi alla Commissione e agli Stati membri raccomandazioni tecniche, ad organismo di autorizzazione/certificazione le cui attività generano proventi e che opera in un contesto sostanzialmente imprevedibile comporta numerose difficoltà intrinseche che l'Agenzia e la Commissione stanno cercando di superare attraverso un impegno rafforzato. Una particolare fonte di incertezza è costituita dall'impossibilità di prevedere il numero di domande che l'Agenzia riceverà fino a metà del 2019 e nel periodo successivo e, di conseguenza, le entrate che ne deriveranno. Alla luce di tali rischi è necessario valutare attentamente le risorse di bilancio di cui l'Agenzia avrà bisogno per affrontare la transizione.

Il periodo transitorio del 2019-2020 è interessato da un'altra incertezza riguardante il recepimento delle disposizioni del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario da parte di tutti gli Stati membri dell'UE entro il 16 giugno 2019, giacché questi ultimi hanno la possibilità di chiedere una proroga di dodici mesi del termine di recepimento. Diventa dunque più difficile prevedere il carico di lavoro dell'Agenzia; si ritiene che al numero limitato di domande iniziali farà seguito un probabile picco nei periodi successivi a causa della proroga del termine di recepimento prevista dal pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario. Entro il 16 dicembre 2018 gli Stati membri devono comunicare alla

Commissione e all'Agenzia l'eventuale proroga del periodo di recepimento oltre il 16 giugno 2019.

La conclusione tempestiva degli accordi di cooperazione, ivi compresa la ripartizione dei compiti e delle entrate, è indispensabile perché l'Agenzia possa assolvere pienamente le sue nuove funzioni di organismo di autorizzazione e di certificazione. La mancata conclusione di tali accordi o un eventuale ritardo potrebbe compromettere la capacità dell'Agenzia di assolvere i propri obblighi. L'Agenzia mantiene la piena responsabilità del proprio contributo nonché dell'intero processo di autorizzazione o certificazione, comprese le valutazioni delle norme nazionali da parte delle NSA. Essa opera in stretta collaborazione con la rete delle NSA al fine di ridurre il rischio di una conclusione tardiva degli accordi di cooperazione.

Data la natura delle attività svolte dall'Agenzia, occorrerà esercitare la dovuta diligenza e monitorare attentamente gli sviluppi negli Stati membri e nel settore ferroviario, al fine di ridurre a un livello minimo accettabile le incertezze legate alla transizione.

4. CONCLUSIONI

Il settore ferroviario esige l'attuazione urgente del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario, giacché quest'ultimo introduce un sistema di norme realmente trasparenti e imparziali nel settore ferroviario a livello dell'UE eliminando inutili ostacoli nazionali.

La Commissione e l'Agenzia hanno rispettivamente adottato misure regolamentari e organizzative per garantire il rafforzamento del ruolo dell'Agenzia entro il 16 giugno 2019. L'Agenzia ha intensificato gli sforzi per essere maggiormente in grado di raggiungere gli obiettivi fissati per lo svolgimento del suo nuovo ruolo entro il 16 giugno 2019. La Commissione monitora attivamente la preparazione dell'Agenzia attraverso la propria presenza nel comitato esecutivo e nel consiglio direttivo dell'Agenzia e mediante la stretta e costante collaborazione tra le due istituzioni.

Tuttavia il successo del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario dipende, in gran parte, dal recepimento completo e tempestivo delle norme da parte degli Stati membri e dal livello qualitativo e quantitativo delle competenze e dei risultati che le NSA hanno l'obbligo di garantire.

L'Agenzia deve mantenere la propria capacità di assolvere gli altri compiti principali che le incombono per legge, preparandosi nel contempo ad espletare le sue nuove funzioni. Particolarmente importante è la disponibilità di personale specializzato e con un livello elevato di competenze linguistiche. Il personale impiegato nel 2018/2019 continuerà ad essere finanziato mediante sovvenzioni finché non avrà inizio, alla fine del 2019, la riscossione di diritti e corrispettivi generati dalle attività di certificazione e autorizzazione.

Affinché l'Agenzia svolga il suo nuovo ruolo ed eserciti le sue nuove responsabilità in maniera proficua, è necessaria una cooperazione aperta, efficace, convinta e leale con le NSA, in linea con il mandato del quarto pacchetto ferroviario. Qualsiasi ritardo grave nella conclusione degli accordi di cooperazione e nell'effettivo contributo alle decisioni dell'Agenzia in materia di autorizzazione e certificazione potrebbe determinare l'avvio di procedimenti formali nei confronti di singoli Stati membri per mancata applicazione del diritto dell'UE e per violazione del principio di leale cooperazione.

Il rischio di un carico di lavoro eccessivo per l'approvazione di progetti ERTMS di terra esige un maggiore impegno da parte degli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura al fine di formulare una previsione più accurata degli appalti relativi alle apparecchiature di terra sia per gli impegni nel quadro del piano europeo di implementazione dell'ERTMS che per altri progetti infrastrutturali correlati all'ERTMS. La Commissione e il coordinatore europeo dell'ERTMS collaborano in maniera trasparente e prevedibile per migliorare l'implementazione dell'ERTMS.

La Commissione invita gli Stati membri e le NSA a intensificare il proprio impegno affinché lo spazio ferroviario europeo unico diventi realtà. La Commissione auspica che eventuali proroghe del termine di recepimento siano richieste solo in circostanze eccezionali e sulla base di motivi realistici ed obiettivi.