



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (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 di una direttiva del Parlamento europeo e
del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)**

(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 di una direttiva del Parlamento europeo e
del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. CONTESTO

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha adottato un pacchetto complessivo di sei proposte legislative volte a migliorare la qualità e ad 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 contenuta.

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

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio

(documento COM (2013) 31 final – 2013/0016 COD): 31 gennaio 2013

Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:

22 agosto 2013

Data del parere del Comitato delle regioni:

8 ottobre 2013

Data della posizione del Parlamento europeo in prima lettura:

26 febbraio 2014

2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

L'obiettivo principale della rifusione della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza delle ferrovie¹ è semplificare il processo di rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie. Ciò implica il passaggio dall'attuale sistema in due parti [parte A (certificato rilasciato nello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria è stata inizialmente istituita) e parte B (certificato rilasciato in ogni Stato membro in cui l'impresa ferroviaria intende operare)] a un certificato di sicurezza unico dell'UE valido in tutto il territorio dell'Unione.

La proposta riesamina inoltre il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza (NSA) e la ripartizione delle responsabilità tra tali autorità e l'Agenzia ferroviaria europea ("l'Agenzia"). In base alla proposta, le NSA si concentrerebbero maggiormente sulla supervisione delle imprese ferroviarie che operano nei rispettivi Stati membri e su attività in cui può essere vantaggiosa una presenza locale o che richiedono la conoscenza della lingua locale (come nel caso di ispezioni/audit). L'Agenzia dovrebbe monitorare l'attività, il rendimento e l'organizzazione delle NSA e le prestazioni globali del sistema in fatto di sicurezza.

La direttiva 2004/49/CE è già stata modificata in modo sostanziale in passato e dunque, per motivi di chiarezza, in occasione dell'inserimento di ulteriori modifiche la Commissione propone una rifusione.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO

L'accordo politico adottato dal Consiglio "Trasporti" il 10 dicembre 2015 sostiene gli obiettivi principali della proposta della Commissione volta a semplificare la procedura di rilascio dei certificati di sicurezza. Tuttavia, l'accordo politico differisce dalla proposta della Commissione in alcuni punti, offre in particolare alle imprese ferroviarie che operano in un solo Stato membro la scelta di richiedere un certificato di sicurezza all'Agenzia oppure alla NSA nazionale. In entrambi i casi la procedura e i criteri di decisione rimarrebbero comunque uguali.

Inoltre la posizione del Consiglio:

- chiarisce il ruolo e le responsabilità degli attori del sistema ferroviario per migliorare il livello di sicurezza mediante il rafforzamento delle disposizioni sul ruolo di ciascuno degli attori del sistema ferroviario quanto allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria (articolo 4). Il Consiglio ritiene inoltre che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie debbano avere una responsabilità molto rilevante per il funzionamento sicuro del treno ed essere tenuti a elaborare sistemi di gestione della sicurezza;
- chiarisce che l'Agenzia è responsabile nel quadro del rilascio di certificati di sicurezza. Un nuovo considerando (considerando 27) è stato aggiunto al testo al fine

¹ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

di ricordare il quadro giuridico della responsabilità dell'Agenzia e sottolineare l'importanza di una piena collaborazione con le NSA in caso di incidenti ferroviari. La posizione del Consiglio prevede inoltre che l'Agenzia sia pienamente responsabile per il certificato di sicurezza unico che ha rilasciato (articolo 10, paragrafo 6);

- prevede una procedura di ricorso per i richiedenti, che hanno così la possibilità di rivolgersi a un tribunale nazionale in caso di disaccordo con la decisione adottata dall'Agenzia o da una NSA (articolo 10, paragrafo 12);
- stabilisce dettagliatamente in che modo l'Agenzia e le NSA devono cooperare al momento del rilascio di certificati di sicurezza unici. Nel testo del Consiglio è inclusa una procedura per gestire le divergenze tra l'Agenzia e la NSA (articolo 10, paragrafo 7);
- fornisce dettagli in merito alle attività di supervisione delle NSA e al modo in cui tali attività sono collegate alla certificazione. Più specificamente, questa nuova disposizione (articolo 17) mira a garantire che la nuova procedura di certificazione di sicurezza non comprometta il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza nei loro compiti di supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura;
- conferisce competenze di esecuzione alla Commissione per la definizione della struttura delle relazioni di indagine su incidenti e inconvenienti (articolo 24).

La posizione del Consiglio contiene inoltre nuove disposizioni riguardanti alcuni casi specifici e affronta le preoccupazioni di alcuni Stati membri. Le nuove disposizioni contenute nella posizione del Consiglio:

- consentono agli Stati membri di escludere i binari di manovra dall'ambito di applicazione delle misure attuate a norma della direttiva;
- consentono agli operatori di paesi terzi di raggiungere una stazione ferroviaria all'interno dell'UE in prossimità della frontiera senza certificato di sicurezza;
- prevedono disposizioni specifiche in materia di cooperazione tra l'Agenzia e le NSA in caso di supervisione di reti isolate dal resto dell'UE;
- concedono una deroga al sistema per la certificazione degli organismi responsabili per la manutenzione di carri merci appartenenti a un gruppo di carri merci condivisi con paesi terzi;
- a seguito di un'analisi costi/benefici, permettono all'Agenzia di istituire uno strumento per favorire lo scambio di informazioni relative alla sicurezza tra gli attori coinvolti nella catena ferroviaria;
- incoraggiano lo sviluppo di una cultura della fiducia reciproca, dell'affidabilità e dell'apprendimento attraverso i sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie;
- sottolineano l'importanza dello sviluppo di una cultura della sicurezza, chiedendo più specificamente all'Agenzia di valutare lo sviluppo di tale cultura, compresa la segnalazione di eventi, e chiedendo alla Commissione di adottare misure adeguate sulla base delle raccomandazioni dell'Agenzia.

Se da un lato la Commissione ritiene che i suddetti punti siano accettabili, deplora dall'altro i seguenti aspetti della posizione del Consiglio:

- l'estensione del termine di recepimento da 2 a 3 anni;
- tutte le modifiche apportate in materia di poteri delegati e di competenze di esecuzione, incluso il ricorso sistematico alla clausola "parere non espresso", contraria alla lettera e allo spirito dell'articolo 5, paragrafo 4, secondo comma, lettera b) del regolamento (UE) n. 182/2011;
- nonché l'abolizione dell'obbligo da parte dello Stato membro di fornire alla Commissione informazioni chiare e precise in merito al recepimento delle direttive nel diritto nazionale, come riconosciuto dal Parlamento europeo, dal Consiglio e dalla Commissione nella loro dichiarazione politica comune del 27 ottobre 2011 sui documenti esplicativi.

4. CONCLUSIONE

La Commissione ritiene che aggiornare la normativa in materia di sicurezza del sistema ferroviario sia fondamentale per raggiungere gli obiettivi dell'introduzione di un quadro unificato e semplificato per la certificazione di sicurezza. Una normativa aggiornata ridurrebbe significativamente l'elevato numero di norme nazionali in vigore nell'UE e, altrettanto importante, le marcate divergenze esistenti tra le procedure di certificazione di sicurezza negli Stati membri.

In uno spirito di compromesso, la Commissione accetta la posizione adottata dal Consiglio in modo che il Parlamento europeo possa adottare il testo definitivo in seconda lettura insieme alle altre cinque proposte contenute nel 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.