



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 7.3.2008  
COM(2008) 137 definitivo

2006/0272 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE**

**relativa alla**

**posizione comune adottata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica alla direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie**

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO

**ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma, del trattato CE  
relativa alla**

**posizione comune adottata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del  
Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica alla direttiva 2004/49/CE relativa  
alla sicurezza delle ferrovie comunitarie**

### 1. CONTESTO

Data di trasmissione della proposta al Parlamento europeo e al Consiglio (documento COM(2006) 784 definitivo – 2006/0272 COD):	13.12.2006
Data del parere del Comitato economico e sociale europeo:	11.7.2007
Data del parere del Parlamento europeo in prima lettura:	29.11.2007
Data di adozione della posizione comune all'unanimità:	3.3.2008

### 2. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

Il 13 dicembre 2006 la Commissione europea ha adottato una serie di misure per favorire il rilancio delle ferrovie eliminando gli ostacoli alla circolazione dei treni sulla rete ferroviaria europea.

La Commissione ha avviato questa iniziativa perseguendo due obiettivi principali:

- agevolare la libera circolazione dei treni all'interno dell'UE rendendo più trasparenti ed efficienti le procedure di messa in servizio delle locomotive e
- semplificare il contesto normativo consolidando e riunendo le direttive sull'interoperabilità ferroviaria.

Una delle misure previste consiste nella modifica della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza ferroviaria. Con la proposta in questione la Commissione perseguiva tre obiettivi:

- l'introduzione del principio del riconoscimento reciproco delle autorizzazioni di messa in servizio già rilasciate da uno Stato membro. In base a questo principio, il materiale rotabile che ha già ottenuto un'autorizzazione di messa in servizio in uno Stato membro dovrà ottenere una certificazione complementare in un altro Stato membro eventualmente solo in relazione ai requisiti nazionali supplementari derivanti per esempio dalle caratteristiche della rete locale;
- l'estensione delle competenze dell'Agenzia affinché possa fare un inventario delle diverse procedure nazionali e delle norme tecniche in vigore e stabilire e aggiornare (mediante

integrazioni) l'elenco dei requisiti che devono essere verificati una sola volta, o perché si tratta di norme riconosciute a livello internazionale o perché possono essere considerate equivalenti;

- il chiarimento dei rapporti fra l'impresa ferroviaria e il soggetto incaricato della manutenzione. In effetti, con l'entrata in vigore della nuova convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF 1999) sono state adottate nuove norme in materia di contratti di utilizzo dei veicoli. Per questo motivo si propone di definire la nozione di detentore di carri merci e di precisare la relazione fra l'impresa e quest'ultimo, in particolare a proposito della manutenzione.

### **3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE**

Le tre istituzioni hanno cercato di giungere rapidamente a un accordo su questo dossier in prima lettura. Tuttavia, ciò non è stato possibile a causa delle richieste del Parlamento europeo, che riguardavano principalmente la definizione delle relazioni fra le imprese ferroviarie e i detentori dei veicoli nel settore della manutenzione.

La posizione comune del Consiglio, adottata all'unanimità, è conforme agli obiettivi essenziali e alla filosofia alla base della proposta della Commissione.

Inoltre, la posizione comune del Consiglio integra già una parte degli emendamenti adottati dal Parlamento europeo in prima lettura e assicura la coerenza necessaria con la rifusione delle direttive relative all'interoperabilità ferroviaria (proposta COM(2006) 783 definitivo – 2006/273 (COD)), che è stata oggetto di un accordo in prima lettura. In particolare, si è concordato di trasferire il contenuto dell'articolo 14 della direttiva relativa alla sicurezza ferroviaria (così come quello del nuovo articolo 14 bis) verso la nuova direttiva sull'interoperabilità al fine di riunire in un unico atto tutte le procedure relative alla messa in servizio di veicoli ferroviari.

### **4. OSSERVAZIONI DETTAGLIATE DELLA COMMISSIONE**

#### **4.1. Emendamenti del Parlamento europeo accolti dalla Commissione e inseriti integralmente o parzialmente nella posizione comune**

Gli emendamenti 2, 9, 19, 20, 24, 25, 26 e 27, che chiariscono, precisano o completano la proposta della Commissione.

Gli emendamenti 1, 10, 11, 12, 13, 15 e 23, che tuttavia devono essere adattati alla terminologia standard derivante dalla decisione 2006/512/CE del Consiglio che modifica la decisione 1999/468/CE recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

L'emendamento 8: il riferimento al registro di immatricolazione nazionale dei veicoli (RIN) è conforme alla decisione del 9 novembre 2007 della Commissione riguardante il RIN<sup>1</sup>. Tuttavia, nella posizione comune la definizione è modificata dal Consiglio per renderla coerente con il nuovo articolo sulla manutenzione dei veicoli.

---

<sup>1</sup> GUUE L 305 del 23.11.2007, pag. 30.

Per quanto riguarda l'emendamento 18, il primo paragrafo non è più necessario in quanto è stato concordato di trasferire il contenuto dell'articolo 14 nella nuova direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

#### **4.2. Emendamenti del Parlamento europeo respinti dalla Commissione e non inseriti integralmente o parzialmente nella posizione comune**

L'emendamento 3 in quanto il legame fra la direttiva sull'interoperabilità e la direttiva 89/391/CEE (concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro e l'introduzione di disposizioni specifiche tese a minimizzare i rischi del trasporto ferroviario per i dipendenti) è già commentato nel considerando 14 della direttiva attualmente in vigore.

Gli emendamenti 4-5-6 e 7 in quanto non sarebbe opportuno modificare la definizione iniziale di "norme nazionali di sicurezza" quale riportata nella direttiva 2004/49/CE sulla sicurezza ferroviaria, che gli Stati membri hanno da poco recepito. I soggetti interessati non hanno mai contestato la definizione in questione. Nella sostanza, le norme nazionali di sicurezza non riguardano tutti i requisiti fondamentali delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria. Alcune, ad esempio, riguardano l'ambiente.

Per quanto riguarda l'emendamento 14, gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) e la procedura per adottarli sono stati concordati nel 2004. I lavori sono già in fase avanzata e non sembra appropriato modificare le ipotesi in corso di sviluppo. D'altronde, l'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva originale prevede già un'analisi dei costi e dei benefici.

Gli emendamenti 16 e 17 che fanno riferimento a un livello di sicurezza elevato per il quale nella posizione comune è stata elaborata una formulazione più coerente con il resto della direttiva.

L'emendamento 22, che riguarda la possibilità di ricorrere a un parere tecnico dell'Agenzia ferroviaria su un'eventuale decisione negativa in merito al rilascio di un certificato o di un'autorizzazione di sicurezza, in quanto va al di là degli obiettivi della proposta della Commissione.

#### **4.3. Emendamenti del Parlamento europeo che possono essere accolti dalla Commissione ma non inseriti integralmente o parzialmente nella posizione comune**

L'emendamento 21 che la Commissione in linea di principio aveva accettato. Tuttavia, il testo della posizione comune si basa sul concetto di "soggetto incaricato della manutenzione", che ormai fa parte del nuovo quadro normativo comunitario (è definito nella STI "Carri merci"<sup>2</sup> e nella decisione relativa al registro RIN summenzionato). Inoltre, la natura obbligatoria o volontaria del sistema di certificazione dei detentori non dovrebbe essere definita nella direttiva bensì dopo la valutazione di impatto che dovrà essere realizzata dall'Agenzia.

## **5. CONCLUSIONE**

La Commissione ritiene che la posizione comune adottata il 3 marzo 2008 all'unanimità

---

<sup>2</sup> GUUE L 344 dell'8.12.2006, pag. 1.

contribuisce agli obiettivi essenziali e alla filosofia alla base della proposta e può pertanto sostenerla.