



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 3 marzo 2008 (04.03)**

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2006/0272(COD)**

---

**16133/3/07  
REV 3 ADD 1**

**TRANS 404  
CODEC 1410**

**MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie

---

**MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

## **I. Introduzione**

Il 13 dicembre 2006 la Commissione ha presentato tre proposte legislative volte principalmente a facilitare la circolazione dei veicoli ferroviari nell'Unione europea:

- la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie<sup>1</sup> (in seguito "direttiva sulla sicurezza ferroviaria");
- la proposta di direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario<sup>2</sup> (in seguito "direttiva sull'interoperabilità ferroviaria");
- la proposta di regolamento recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea<sup>3</sup> (in seguito "regolamento sull'Agenzia").

Il 29 novembre 2007 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura.

Il 3 marzo 2008 il Consiglio adotterà la sua posizione comune. Nei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale<sup>4</sup>. Il Comitato delle regioni ha deciso di non adottare un parere sulle proposte sopra citate.

## **II. Analisi della posizione comune**

### **1. Aspetti generali**

Affinché le ferrovie possano svolgere il loro ruolo centrale in relazione alla mobilità sostenibile nell'Unione europea, il Consiglio si prefigge di costituire gradualmente uno spazio ferroviario integrato su scala europea. In questo contesto, il Consiglio ritiene che le tre proposte legislative di rifusione delle direttive sull'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale e del sistema ferroviario ad alta velocità e di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e del regolamento sull'Agenzia possano apportare importanti miglioramenti alla parte tecnica del quadro normativo per le ferrovie europee.

---

<sup>1</sup> GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

<sup>2</sup> GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

<sup>3</sup> GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

<sup>4</sup> GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.

Le proposte riducono gli ostacoli che si frappongono alla libera circolazione dei veicoli ferroviari sulla rete ferroviaria europea, facilitando in tal modo il riconoscimento transnazionale tra Stati membri delle autorizzazioni dei veicoli ferroviari.

Il Consiglio e il Parlamento sono riusciti a raggiungere un accordo in prima lettura in merito alla proposta di direttiva sull'interoperabilità ferroviaria e il Consiglio può quindi adottare l'atto proposto così modificato. Il Consiglio e il Parlamento non hanno tuttavia potuto allineare le loro posizioni in prima lettura sulle proposte di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e del regolamento sull'Agenzia. Il Consiglio ha pertanto adottato posizioni comuni sulle due proposte, tenendo debitamente conto degli emendamenti adottati dal Parlamento nei pareri in prima lettura.

## **2. Questioni politiche fondamentali**

In appresso figurano le tre principali modifiche apportate dal Consiglio alla proposta della Commissione. Inoltre il Consiglio prevede un'esenzione per Cipro e Malta.

### **2.1 Integrazione di tutte le disposizioni sulle procedure di autorizzazione in uno strumento unico**

Sia la direttiva sulla sicurezza ferroviaria che la direttiva sull'interoperabilità ferroviaria attualmente in vigore contengono disposizioni che riguardano le procedure di autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli ferroviari. L'ultima riguarda le parti nuove o adattate del sistema ferroviario comunitario e la prima riguarda i veicoli già in servizio. Conformemente alle disposizioni sul miglioramento della regolamentazione e al fine di semplificare la normativa comunitaria, il Consiglio raggruppa in un unico atto legislativo tutte le disposizioni riguardanti le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli ferroviari. Per questo, l'attuale articolo 14 modificato, il nuovo articolo 14 bis e il nuovo allegato della proposta di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria sono trasferiti nella direttiva sull'interoperabilità ferroviaria risultante dalla rifusione. Il Parlamento ha convenuto su questo trasferimento nell'ambito dell'accordo in prima lettura relativo alla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria. Pertanto il Consiglio può in linea di massima accettare pienamente gli emendamenti 20, 26 e 27. Inoltre il Consiglio può in linea di massima riprendere l'emendamento 18 considerando che, a seguito del trasferimento, il legislatore può astenersi da eventuali rinvii alle procedure di autorizzazione nella direttiva modificata sulla sicurezza ferroviaria.

## 2.2 Precisazione sui ruoli e sulle responsabilità in relazione alla manutenzione

Con l'entrata in vigore il 1° luglio 2006 della nuova Convenzione del 1999 relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), i detentori di carri merci non sono più soggetti all'obbligo di immatricolare i loro carri presso un'impresa ferroviaria. In risposta a questa evoluzione e per permettere alle imprese ferroviarie di fornire servizi di trasporto nella rete in condizioni di sicurezza, il Consiglio precisa il nuovo raggruppamento dei ruoli e delle responsabilità in relazione alla manutenzione. A tal fine, il Consiglio presenta una nuova definizione di "detentore" e introduce il concetto di "soggetto responsabile della manutenzione".

Pur attenendosi quanto possibile alla definizione utilizzata nella COTIF, il Consiglio stabilisce una chiara correlazione tra detentore e veicolo attraverso l'obbligo per i detentori di immatricolarsi in quanto tali nel registro di immatricolazione nazionale. Il Consiglio può pienamente accettare l'emendamento 8 dal momento che il Consiglio e il Parlamento concordano sulla definizione di "detentore". Inoltre, l'emendamento 9, che era stato presentato per applicare la terminologia corretta, può essere accolto in linea di massima.

Nella posizione comune, si prevede che i soggetti responsabili della manutenzione assicurino che i veicoli siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza grazie ad un sistema di manutenzione. Pertanto, a ciascun veicolo, prima di essere messo in servizio o utilizzato nella rete, deve essere assegnato tale soggetto responsabile della manutenzione. Inoltre, ciascun soggetto responsabile della manutenzione deve essere immatricolato nel registro di immatricolazione nazionale. Solo in casi eccezionali, e limitati alla rispettiva rete, l'autorità di sicurezza nazionale può decidere di derogare all'obbligo di assegnare al veicolo un soggetto responsabile della manutenzione. Tali deroghe devono essere rese note dall'autorità nella sua relazione annuale. Attraverso questo sistema, il Consiglio intende permettere alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture di individuare facilmente il soggetto responsabile della manutenzione dei veicoli da essi utilizzati.

### 2.3 Certificazione della manutenzione

Affinché sia garantito alle autorità di sicurezza nazionali e ai partecipanti alla catena di trasporto che la manutenzione dei carri è effettivamente controllata, il Consiglio sceglie di rafforzare la disposizione riguardante la certificazione della manutenzione contenuta nella proposta della Commissione. La Commissione ha proposto che, se del caso, debba essere istituito un sistema di certificazione in materia di manutenzione. Al contrario, il Consiglio conviene su una disposizione che obbliga la Commissione, al più tardi entro un anno dall'entrata in vigore della proposta di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, ad adottare una misura che stabilisce la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione in relazione ai loro sistemi di manutenzione. Sia nella proposta della Commissione che nella posizione comune del Consiglio, questo sistema di certificazione si basa su una raccomandazione dell'Agenzia ferroviaria europea. Il Consiglio assicura che il certificato rilasciato, valido in tutta la Comunità, garantirà che il soggetto certificato soddisfi i requisiti in materia di manutenzione previsti dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie per qualsiasi veicolo di cui è responsabile.

Inoltre, i soggetti responsabili della manutenzione possono partecipare su base volontaria al suddetto sistema di certificazione. Infine, al fine di chiarire che non sono introdotti nuovi requisiti per le imprese ferroviarie e per i gestori delle infrastrutture, il Consiglio precisa che il sistema di gestione della sicurezza, che le imprese ferroviarie e i gestori delle infrastrutture devono già stabilire a norma della direttiva sulla sicurezza ferroviaria in vigore, include il sistema di manutenzione.

Nell'emendamento 21, il Parlamento propone un sistema di manutenzione per i veicoli ferroviari che differisce sotto due aspetti principali dal sistema previsto dal Consiglio. In primo luogo, laddove il Consiglio - in linea con la decisione della Commissione, del 28 luglio 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità (STI) per i carri e con la decisione della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale - introduce il concetto di soggetto responsabile della manutenzione, il Parlamento attribuisce al detentore la responsabilità diretta della manutenzione di un veicolo. In secondo luogo, il Parlamento chiede un sistema obbligatorio di certificazione in materia di manutenzione, laddove il Consiglio - in linea con l'approccio globale illustrato dall'Agenzia ferroviaria europea - prevede un sistema volontario.

Il Consiglio non può accogliere l'emendamento 21 per tre motivi. Il primo motivo è che rendere il detentore responsabile della manutenzione del veicolo non sembra coerente con la responsabilità globale delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture per un funzionamento sicuro dei trasporti come stabilito in altre disposizioni chiave della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, in particolare all'articolo 4. Quale secondo motivo, il Consiglio ritiene che la partecipazione obbligatoria a un sistema di manutenzione non sia sempre appropriata e possa comportare costi amministrativi inutili, per esempio nel caso di carri provenienti da paesi terzi o altri tipi di veicoli come locomotive e autovetture. Quale terzo motivo, il Consiglio teme che attribuire ai detentori la responsabilità della manutenzione, che richiede conoscenze specifiche, possa gravare sullo sviluppo delle loro attività economiche.

#### 2.4 Esenzione per Cipro e Malta

Tenuto conto del fatto che Cipro e Malta non dispongono di sistemi ferroviari, il Consiglio prevede nella sua posizione comune un'esenzione al recepimento e all'attuazione della direttiva che modifica la direttiva sulla sicurezza ferroviaria finché sui rispettivi territori non saranno istituiti sistemi ferroviari.

### **III. Emendamenti del Parlamento europeo**

La risposta del Consiglio agli emendamenti 8, 9, 18, 20, 21, 26 e 27 è illustrata sopra in relazione alle questioni fondamentali.

Inoltre, il Consiglio può accettare pienamente l'emendamento 2 sui prospetti indicanti la concordanza. Inoltre, gli emendamenti 16 e 17 relativi alla correzione di una versione linguistica sono accettabili in linea di massima. Tuttavia il Consiglio non può accettare per motivi giuridici o tecnici i seguenti emendamenti:

- emendamento 3 in quanto gli obiettivi della sicurezza e della salute dei lavoratori esulano dal campo di applicazione della proposta della Commissione;

- emendamenti 4, 5, 6 e 7 collegati tra loro, in quanto la definizione proposta di "norme nazionali di sicurezza" non è compatibile con l'allegato II della direttiva sulla sicurezza ferroviaria laddove viene data una descrizione delle norme nazionali di sicurezza, e in quanto il termine "requisiti essenziali" è utilizzato in un senso considerato troppo restrittivo;
- emendamento 14 in quanto il Consiglio è del parere che la discussione sulla messa a punto degli obiettivi di sicurezza comuni (CST), svoltasi al momento di adottare la direttiva sulla sicurezza ferroviaria, non debba essere riaperta. Inoltre il Consiglio prende atto che, sulla base dell'articolo 6, paragrafo 4 del regolamento sull'Agenzia, le raccomandazioni dell'Agenzia ferroviaria europea, tra l'altro in materia di CST, già richiedono dettagliate analisi costi-benefici;
- emendamento 19 in quanto non compatibile con la struttura della posizione comune;
- emendamento 22: riguarda la questione di sapere chi dovrebbe essere autorizzato a chiedere un parere tecnico all'Agenzia ferroviaria europea. Tuttavia ciò non dovrebbe essere più controverso in quanto, nel contesto della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, il Consiglio e il Parlamento hanno raggiunto un accordo sulla stessa questione;
- emendamenti 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 e 25 sulla procedura di comitato in cui il Parlamento introduce la procedura d'urgenza per varie misure. Poiché si tratta di misure di portata generale e intese a modificare o completare elementi non essenziali della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, il Consiglio concorda con la Commissione e con il Parlamento nel senso che, per queste misure, il Parlamento dovrebbe essere coinvolto tramite la procedura di regolamentazione con controllo. Nonostante ciò, prevedere la possibilità di applicare la procedura d'urgenza sembra sproporzionato in quanto tutte queste misure sono già collegate a un termine specifico o dovranno essere rivedute a intervalli regolari.

#### **IV. Conclusion**

Le tre proposte legislative in materia di interoperabilità, sicurezza e Agenzia ferroviaria europea, volte a facilitare la circolazione dei veicoli ferroviari nell'Unione europea, apportano un contributo importante all'ulteriore integrazione dello spazio ferroviario europeo. Il Consiglio e il Parlamento hanno già compiuto progressi significativi su queste tre proposte, in particolare raggiungendo un accordo in prima lettura in merito alla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria. Ciò costituisce una solida base affinché i due colegislatori trovino soluzioni di compromesso riguardo alle proposte di modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e del regolamento sull'Agenzia nel corso delle discussioni in seconda lettura.

---