

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 12/2008**definita dal Consiglio il 3 marzo 2008****in vista dell'adozione della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 122 E/02)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di portare avanti gli sforzi per creare un mercato unico dei servizi di trasporto ferroviario, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2004/49/CE ⁽³⁾ che istituisce un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie.
- (2) Inizialmente le procedure di autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli ferroviari erano disciplinate dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽⁴⁾ e dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽⁵⁾ per le parti nuove o adattate del sistema ferroviario comunitario e nella direttiva 2004/49/CE per i veicoli già in servizio. Conformemente alle disposizioni sul miglioramento della legislazione e al fine di semplificare e attualizzare la normativa comunitaria, tutte le disposizioni relative alle autorizzazioni di messa in servizio di veicoli ferroviari dovrebbero essere incorporate in un unico atto legislativo. Pertanto, l'attuale

articolo 14 della direttiva 2004/49/CE dovrebbe essere abrogato e una nuova disposizione relativa all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli già in servizio dovrebbe essere inserita nella direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario ⁽⁶⁾, in prosieguo denominata «direttiva sull'interoperabilità ferroviaria», che ha sostituito le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

- (3) Con l'entrata in vigore, il 1° luglio 2006, della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 1999 (COTIF) diventano applicabili nuove regole in materia di contratti di utilizzazione dei veicoli. Conformemente all'appendice CUV (norme uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli) della stessa i detentori di carri merci non sono più soggetti all'obbligo di immatricolare i loro carri presso un'impresa ferroviaria. Il vecchio accordo, il Regolamento Internazionale Veicoli (RIV), tra le imprese ferroviarie ha cessato di essere applicabile ed è stato in parte sostituito da un nuovo accordo privato volontario (Contratto generale di utilizzazione dei carri, GCU) tra le imprese ferroviarie e i detentori di carri merci in virtù del quale questi ultimi sono responsabili della manutenzione dei propri carri. Per dare un seguito a tali cambiamenti e rendere più agevole l'applicazione della direttiva 2004/49/CE relativamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, bisognerebbe definire i concetti di «detentore» e «soggetto responsabile della manutenzione» e precisare i rapporti tra tali soggetti e le imprese ferroviarie.
- (4) La definizione di «detentore» dovrebbe essere il più possibile simile a quella utilizzata nella convenzione COTIF 1999. Vari sono i soggetti che possono essere identificati come detentori di un veicolo: il proprietario, un'impresa che svolge attività con un parco carri, un'impresa che noleggia veicoli ad un'impresa ferroviaria, un'impresa ferroviaria, o un gestore dell'infrastruttura che utilizza veicoli per la manutenzione della propria infrastruttura. I suddetti soggetti dispongono del veicolo ai fini del suo impiego come mezzo di trasporto da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura. Onde evitare qualsiasi dubbio, il detentore dovrebbe essere chiaramente identificato nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

⁽¹⁾ GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo, del 29 novembre 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio, del 3 marzo 2008 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).⁽³⁾ 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). Versione rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.⁽⁴⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).⁽⁵⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione.⁽⁶⁾ GUL ...

- (5) Prima di mettere in servizio un veicolo o utilizzarlo sulla rete, il soggetto responsabile della sua manutenzione dovrebbe figurare nel RIN. Il detentore e il soggetto responsabile della manutenzione possono essere la stessa persona o organismo. Tuttavia, in casi eccezionali quali, ad esempio, i veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese terzo, i veicoli rimorchiati per la messa in servizio in un altro punto della rete o per l'impiego in servizi di trasporto speciale, è impossibile o inadeguato identificare il soggetto responsabile della manutenzione. In tali casi eccezionali l'autorità di sicurezza nazionale competente dovrebbe essere autorizzata ad accettare sulla rete i veicoli di sua competenza senza che venga loro assegnato un soggetto responsabile della manutenzione.
- (6) Se il suddetto soggetto responsabile della manutenzione è un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il suo sistema di gestione della sicurezza include un sistema di manutenzione e nessuno dei due necessita di ulteriore certificazione. Se invece non si tratta né di un'impresa ferroviaria né di un gestore dell'infrastruttura, il soggetto responsabile della manutenzione può ottenere la certificazione con un sistema che sarà elaborato dall'Agenzia ferroviaria europea e adottato dalla Commissione. Il certificato rilasciato a tale soggetto garantirebbe che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi veicolo di cui esso è responsabile e dovrebbe essere valido in tutta la Comunità.
- (7) I requisiti in materia di manutenzione sono in corso di elaborazione nell'ambito della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, in particolare come parte delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) relative al materiale rotabile. A seguito dell'entrata in vigore della presente direttiva, è necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e i requisiti del soggetto responsabile della manutenzione in materia di certificazione, che dovranno essere adottati dalla Commissione. Essa raggiungerà tale scopo modificando, se del caso, le pertinenti STI secondo la procedura prevista dalla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.
- (8) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, in particolare l'ulteriore sviluppo e miglioramento della sicurezza delle ferrovie comunitarie, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (9) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 2004/49/CE dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (10) In particolare la Commissione dovrebbe avere il potere di rivedere e adeguare gli allegati della direttiva 2004/49/CE, adottare e rivedere metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza, nonché di istituire un sistema di certificazione ai fini della manutenzione. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della direttiva 2004/49/CE anche completandola con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (11) L'attuazione e l'applicazione della presente direttiva rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico di uno Stato membro che sia privo di sistema ferroviario e che non ne prospetti la costruzione nell'immediato futuro. Esso dovrebbe pertanto essere esonerato dall'obbligo di attuare e applicare la presente direttiva fintantoché sia privo di sistema ferroviario.
- (12) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» ⁽²⁾, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.
- (13) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2004/49/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche

La direttiva 2004/49/CE è modificata come segue.

1) All'articolo 3 sono aggiunti i seguenti punti:

«s) "detentore": soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che possa farne uso e che sia registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva 2008/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (*), prosiegua denominata "direttiva sull'interoperabilità ferroviaria";

t) "soggetto responsabile della manutenzione": soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel RIN;

⁽¹⁾ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GUL 200 del 22.7.2006, pag. 11).

⁽²⁾ GUC 321 del 31.12.2003, pag. 1.

u) "veicolo": veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi.

(*) GU L ...».

2) All'articolo 4, paragrafo 4, il termine «adetto alla manutenzione di vagoni» è sostituito dal termine «detentore».

3) All'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'allegato I è soggetto a revisione, in particolare al fine di includervi le definizioni comuni dei CSI e metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

4) L'articolo 6 è modificato come segue:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Anteriormente al 30 aprile 2008 la Commissione adotta una prima serie di CSM, che comprende almeno i metodi descritti nel paragrafo 3, lettera a). Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Anteriormente al 30 aprile 2010 la Commissione adotta una seconda serie di CSM, che contempla la restante parte dei metodi descritti nel paragrafo 3. Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Le suddette misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

b) Nel paragrafo 3 la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) qualora non siano contemplati dalle STI, metodi atti a verificare che i sottosistemi strutturali del sistema ferroviario siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.».

c) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria e degli obblighi imposti agli Stati membri di cui all'articolo 4, paragrafo 1. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

5) L'articolo 7 è modificato come segue:

a) Nel paragrafo 3, il primo e il secondo comma sono sostituiti dal testo seguente:

«La prima serie di progetti di CST si basa su un esame degli obiettivi esistenti e dei risultati conseguiti dagli

Stati membri in materia di sicurezza e garantisce che l'attuale sicurezza del sistema ferroviario non sia ridotta in nessuno Stato membro. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2009 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.

La seconda serie di progetti di CST si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di CST e la relativa attuazione. Essi riflettono tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2011 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

b) Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

6) L'articolo 10 è modificato come segue:

a) Nel paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.».

b) Nel paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la prestazione, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione. Detti requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, ivi comprese le norme per il funzionamento della rete, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli utilizzati dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.».

7) L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14

Manutenzione dei veicoli

1. Prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, a ciascun veicolo è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato nel registro di immatricolazione nazionale conformemente all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

2. Le competenti autorità nazionali di sicurezza possono, in casi eccezionali limitati alle rispettive reti, decidere deroghe all'obbligo di cui al paragrafo 1.

3. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura quale prevista nell'articolo 4, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione.

4. Qualora il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, si provvede all'istituzione del sistema di cui al paragrafo 3 del presente articolo tramite il sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9.

5. Qualora il soggetto responsabile della manutenzione non sia né un'impresa ferroviaria né un gestore dell'infrastruttura, può essere certificato ai sensi del paragrafo 6.

6. In base ad una raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, entro ... (*), una misura che introduce la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione rispetto al suo sistema di manutenzione. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis. Tale misura include i requisiti per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione sulla base dell'approvazione del suo sistema di manutenzione, il formato e la validità del certificato, l'organismo o gli organismi competenti per il suo rilascio nonché i controlli necessari per il funzionamento del sistema di certificazione.

7. I certificati rilasciati in conformità del paragrafo 6 del presente articolo confermano il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 3 del presente articolo e sono validi in tutta la Comunità. Se il soggetto responsabile della manutenzione non è certificato, un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura assicura, mediante il suo sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9, l'adeguata applicazione di tutte le pertinenti procedure di manutenzione.

(*) Un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva.

8) L'articolo 16, paragrafo 2, è modificato come segue:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 15 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;»;

b) la lettera b) è abrogata;

c) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

«g) assicurare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel RIN e che le informazioni in materia di sicurezza prescritte ivi contenute siano precise ed aggiornate.».

9) All'articolo 18 è aggiunta la seguente lettera:

«e) le deroghe decise in conformità dell'articolo 14, paragrafo 2.».

10) L'articolo 26 è sostituito dal seguente:

«Articolo 26

Adeguamento degli allegati

Gli allegati sono adeguati al progresso scientifico e tecnico. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.».

11) L'articolo 27 è così modificato:

a) è inserito il seguente paragrafo:

«2 bis. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.».

b) Il paragrafo 4 è abrogato.

12) Nell'allegato II è abrogato il punto 3.

Articolo 2

Attuazione e applicazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... (**). Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

(**) 24 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Gli obblighi di attuazione e applicazione della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno dei rispettivi territori.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...

Per il Parlamento europeo

Il presidente

...

Per il Consiglio

Il presidente

...

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 ⁽¹⁾ (in seguito «direttiva sulla sicurezza ferroviaria»),
- la proposta di direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario ⁽²⁾ (in seguito «direttiva sull'interoperabilità ferroviaria»),
- la proposta di regolamento recante modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea ⁽³⁾ (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 ⁽⁴⁾. 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 riforma 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.

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

⁽¹⁾ GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

⁽²⁾ GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

⁽³⁾ GU C 126 del 7.6.2007, pag. 7.

⁽⁴⁾ GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.

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. CONCLUSIONE

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.
