



---

*Documento di seduta*

---

**A8-0056/2016**

17.3.2016

**\*\*\*II**

## **RACCOMANDAZIONE PER LA SECONDA LETTURA**

relativa alla posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)  
(10580/1/2015 – C8-0417/2015 – 2013/0016(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Michael Cramer

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione
- \*\*\* Procedura di approvazione
- \*\*\*I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- \*\*\*II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- \*\*\*III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

### ***Emendamenti a un progetto di atto***

#### **Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne**

Le soppressioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in *corsivo grassetto* nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

#### **Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato**

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
ALLEGATO ALLA RISOLUZIONE LEGISLATIVA .....	6
MOTIVAZIONE.....	7
PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	9



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)  
(10580/1/2015 – C8-0417/2015 – 2013/0016(COD))**

**(Procedura legislativa ordinaria: seconda lettura)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la posizione del Consiglio in prima lettura (10580/1/2015 – C8-0417/2015),
  - visti i pareri motivati inviati dal Parlamento lituano, dal Senato romeno e dal Parlamento svedese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013<sup>1</sup>,
  - visto il parere del Comitato delle regioni dell'8 ottobre 2013<sup>2</sup>,
  - vista la sua posizione in prima lettura<sup>3</sup> sulla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0031),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 7, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto l'articolo 76 del suo regolamento,
  - vista la raccomandazione per la seconda lettura della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0056/2016),
1. approva la posizione del Consiglio in prima lettura;
  2. prende atto della dichiarazione della Commissione allegata alla presente risoluzione;
  3. constata che l'atto è adottato in conformità della posizione del Consiglio;
  4. incarica il suo Presidente di firmare l'atto, congiuntamente al Presidente del Consiglio, a norma dell'articolo 297, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
  5. incarica il suo Segretario generale di firmare l'atto, previa verifica che tutte le procedure siano state debitamente espletate, e di procedere, d'intesa con il Segretario generale del Consiglio, a pubblicarlo, unitamente alla relativa dichiarazione della Commissione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*;
  6. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

<sup>1</sup> GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

<sup>2</sup> GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

<sup>3</sup> Testi approvati, P7\_TA(2014)0150.

## **ALLEGATO ALLA RISOLUZIONE LEGISLATIVA**

### **Dichiarazione della Commissione sui documenti esplicativi**

La Commissione ricorda che il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno riconosciuto, nella dichiarazione politica comune del 27 ottobre 2011 sui documenti esplicativi, che le informazioni che gli Stati membri forniscono alla Commissione per quanto riguarda il recepimento delle direttive nel diritto nazionale "devono essere chiare e precise" al fine di facilitare il compito della Commissione di vigilare sull'applicazione del diritto dell'Unione. Nel caso in esame i documenti esplicativi avrebbero potuto essere utili a tal fine. La Commissione si rammarica che il testo finale non contenga disposizioni al riguardo.

## MOTIVAZIONE

### **Quadro normativo della sicurezza ferroviaria**

Per dare seguito all'impegno di creare un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia, è necessario stabilire un quadro normativo comune per la sicurezza ferroviaria. Gli Stati membri hanno elaborato norme e standard di sicurezza di portata essenzialmente nazionale, basati su concetti tecnici e operativi nazionali. A ciò si aggiunge il fatto che l'eterogeneità dei principi, dell'approccio e delle culture ha reso difficile l'eliminazione degli ostacoli tecnici e lo sviluppo di operazioni di trasporto internazionali.

La direttiva 2004/49/CE ha rappresentato un grande passo in avanti verso l'istituzione di un quadro normativo comune per la sicurezza ferroviaria. Tale direttiva ha istituito un quadro per armonizzare il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e i ruoli delle autorità preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti, al fine di scoraggiare gli Stati membri dal continuare ad elaborare norme e standard di sicurezza di portata essenzialmente nazionale basati su concetti tecnici ed operativi nazionali. La certificazione di sicurezza, tuttavia, è rimasta nell'ambito delle competenze nazionali. L'elaborazione e l'applicazione di un certificato di sicurezza unico per l'Unione europea rappresenta da sempre un obiettivo a lungo termine.

L'obiettivo principale della proposta della Commissione relativa alla revisione della direttiva 2004/49/CE era il passaggio a un certificato di sicurezza unico dell'Unione, che sostituisse l'attuale sistema in due parti (parte A e B).

### **Principali risultati ottenuti dal Parlamento europeo**

L'Agenzia ferroviaria europea (ERA) svolgerà un ruolo chiave nel rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie. L'ERA sarà responsabile del rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie che operano in più di uno Stato membro. Tali imprese possono scegliere se essere certificate dall'Agenzia o dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

Nelle imprese ferroviarie e nei gestori dell'infrastruttura vi sarà un miglioramento in termini di cultura della sicurezza e segnalazione di taluni eventi. Ciò incoraggerà il personale a segnalare gli eventi in condizioni di riservatezza e consentirà al settore ferroviario di trarre insegnamenti e migliorare le prassi lavorative. Vi saranno inoltre programmi di formazione del personale, comprese disposizioni riguardanti il benessere fisico e psicologico.

Gli Stati membri saranno tenuti a monitorare il rispetto delle norme relative all'orario di lavoro e ai tempi di guida e di riposo da parte dei macchinisti.

L'Agenzia ha la facoltà di creare uno strumento per lo scambio di informazioni sui rischi per la sicurezza fra i soggetti interessati. Ciò agevolerà ancora di più lo scambio transfrontaliero di informazioni in caso vi sia un rischio per la sicurezza, ad esempio nel caso in cui lo stesso tipo di materiale rotabile sia usato in più di uno Stato membro.

Vi sarà un miglioramento della politica dell'informazione nei confronti dei parenti delle vittime e un migliore coordinamento dei servizi di emergenza.

L'ERA fornirà agli organismi investigativi assistenza tecnica e una segreteria che presterà loro collaborazione. Gli organismi investigativi effettueranno "revisioni fra pari" al fine di monitorare la propria efficacia e la propria indipendenza. Tuttavia, poiché l'ERA rilascia autorizzazioni, essa non può essere direttamente coinvolta in indagini, a causa dei potenziali conflitti di interesse.

### **Negoziati**

In seguito all'approvazione della posizione del Parlamento in prima lettura il 26 febbraio 2014 e della decisione della commissione TRAN di avviare negoziati il 13 ottobre 2014, si sono svolti negoziati informali durante la Presidenza italiana e la Presidenza lettone del Consiglio, allo scopo di giungere a un accordo rapido in seconda lettura. Le squadre negoziali del Parlamento e del Consiglio hanno raggiunto un accordo sul fascicolo il 17 giugno 2015. Il testo scaturito dai negoziati è stato approvato dalla commissione per i trasporti e il turismo il 10 novembre 2015. Sulla base di tale approvazione, il presidente della commissione TRAN si è impegnato, in una lettera al presidente del Coreper, a raccomandare alla Plenaria di approvare la posizione del Consiglio in prima lettura senza modifiche. In seguito alla verifica giuridico-linguistica, il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura a conferma dell'accordo il 10 dicembre 2015.

### **Raccomandazione**

Poiché la posizione del Consiglio in prima lettura è conforme all'accordo raggiunto nei triloghi con la commissione per i trasporti e il turismo, il relatore raccomanda di approvarla senza ulteriori modifiche.



## PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

<b>Titolo</b>	Sicurezza delle ferrovie (rifusione)
<b>Riferimenti</b>	10580/1/2015 – C8-0417/2015 – 2013/0016(COD)
<b>Prima lettura del PE – Numero P</b>	26.2.2014                      T7-0150/2014
<b>Proposta della Commissione</b>	COM(2013)0031 - C7-0028/2013
<b>Annuncio in Aula del ricevimento della posizione del Consiglio in prima lettura</b>	4.2.2016
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	TRAN 4.2.2016
<b>Relatori</b> Nomina	Michael Cramer 16.7.2014
<b>Esame in commissione</b>	16.2.2016
<b>Approvazione</b>	15.3.2016
<b>Esito della votazione finale</b>	+:                      37 -:                      4 0:                      2
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Francisco Assis, Rosa D'Amato, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Franck Proust
<b>Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Mylène Troszczynski
<b>Deposito</b>	17.3.2016