

DIRETTIVA (UE) 2016/798 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
dell'11 maggio 2016
sulla sicurezza delle ferrovie
(rifusione)
(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ ha subito varie e sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.
- (2) La direttiva 2004/49/CE ha istituito un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie armonizzando il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti. Tuttavia, per dar seguito all'impegno finalizzato all'ulteriore sviluppo di uno spazio ferroviario europeo unico, è necessario rivedere la direttiva 2004/49/CE in modo approfondito.
- (3) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali e sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. Per agevolare l'attuazione della presente direttiva e della direttiva (UE) 2016/797, entrambe le direttive dovrebbero avere lo stesso ambito di applicazione. È opportuno pertanto escludere tali sistemi locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (4) Nella misura in cui alcuni concetti della presente direttiva possono essere utilmente applicati alle metropolitane e ad altri sistemi locali, gli Stati membri dovrebbero poter decidere, fatto salvo l'ambito di applicazione della presente direttiva, di applicare ad essi talune disposizioni della presente direttiva che ritengano appropriate. In tal caso, si dovrebbe consentire agli Stati membri di non applicare obblighi quali la notifica delle norme nazionali e la presentazione di relazioni.
- (5) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere generalmente mantenuta e, ove praticabile, continuamente migliorata, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico e dello sviluppo del diritto dell'Unione e internazionale. Dovrebbe essere data priorità alla prevenzione degli incidenti. Si dovrebbe inoltre tenere conto dell'impatto del fattore umano.

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 10 dicembre 2015 (GU C 57 del 12.2.2016, pag. 64). Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sull'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea (cfr. pag. 44 della presente Gazzetta ufficiale).

