IL-KUMMISSJONI
EWROPEA

Brussell, 17.12.2014
COM(2014) 740 final

KOMUNIKAZZJONI TAL-KUMMISSJONI LILL-KUNSILL U LILL-PARLAMENT EWROPEW

dwar rapport ta' progress rigward l-implimentazzjoni tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja

{SWD(2014) 355 final}

MT MT

KOMUNIKAZZJONI TAL-KUMMISSJONI LILL-KUNSILL U LILL-PARLAMENT EWROPEW

dwar rapport ta' progress rigward l-implimentazzjoni tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja

1. DAĦLA

L-Artikolu 31 tad-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 fuq is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità (id-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja)[1] jistipula li kull ħames snin il-Kummissjoni għandha tippreżenta lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill rapport dwar l-implimentazzjoni ta' din id-Direttiva.

Din il-Komunikazzjoni tistabbilixxi l-progress li sar fl-implimentazzjoni tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja fis-sistema ferrovjarja Ewropea minn mindu l-Kummissjoni adottat it-tieni rapport tagħha f'Settembru 2009[2].

Fil-Kapitolu 1 jiġu ppreżentati l-iżviluppi li saru tul dawn l-aħħar ħames snin fir-rigward tal-leġiżlazzjoni bbażata fuq id-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja, filwaqt li l-Kapitolu 2 jiffoka fuq l-implimentazzjoni u l-infurzar tagħha. Id-Dokument Ta' Ħidma tal-Persunal tal-Kummissjoni **"Rapport ta' progress dwar l-implimentazzjoni tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja (Id-Direttiva 2004/49/KE)"** jipprovdi aktar dettalji.

2. ŻVILUPP TAL-QAFAS LEGALI

Qafas regolatorju komuni għas-sikurezza ferrovjarja huwa essenzjali għall-kisba ta' Żona Ferrovjarja Unika Ewropea. F'dan ir-rigward, id-Direttiva 2004/49/KE irrappreżentat pass kbir lejn il-kisba ta' dan l-għan. Fil-fatt stabbilixxiet qafas għall-armonizzazzjoni tar-regoli nazzjonali ta' sikurezza, taċ-ċertifikazzjoni tas-sikurezza tal-impriżi ferrovjarji, tal-kompiti u r-rwoli tal-awtoritajiet nazzjonali tas-sikurezza u tal-investigazzjoni dwar l-inċidenti. Bħala konsegwenza, l-Istati Membri kellhom jastjenu milli jiżviluppaw regoli u standards ta' sikurezza tagħhom stess fuq il-bażi ta' approċċi tekniċi u operattivi li mhumiex ugwali.

2.1. L-iżviluppi riċenti fil-qafas legali għas-sikurezza ferrovjarja

Minn meta ġie adottat ir-rapport ta' progress preċedenti fl-2009, il-leġiżlazzjoni sekondarja fis-settur tas-sikurezza tal-linji ferrovjarji ġiet żviluppata, u daħlu fis-seħħ l-

[1] Id-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 fuq is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità u li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 95/18/KE fuq l-għoti tal-liċenzi tal-impriżi tal-linji tal-ferrovija u d-Direttiva 2001/14/KE fuq l-allokazzjoni tal-kapaċità tal-infrastruttura tal-linji tal-ferrovija u l-intaxxar tal-piżijiet għall-użu tal-infrastruttura tal-linji tal-ferrovija u ċ-ċertifikazzjoni tas-sigurtà (id-Direttiva tas-Sigurtà tal-Linji tal-Ferrovija). ĠU L 164, 30.4.2004, p. 44.

[2] Komunikazzjoni mill-Kummissjoni lill-Kunsill u lill-Parlament Ewropew dwar Rapport ta' Progress dwar l-implimentazzjoni tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja u tad-Direttivi dwar l-Interoperabbiltà Ferrovjarja (COM(2009) 464 finali).

atti ta' implimentazzjoni meħtieġa mid-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja (ara l-Anness). L-Aġenzija Ferrovjarja Ewropea (ERA) tat kontribut kbir permezz tat-tfassil tal-leġiżlazzjoni u permezz tal-għoti tar-rakkomandazzjonijiet tagħha lill-Kummissjoni.

Hawn taħt, il-Kummissjoni se teżamina l-aktar żviluppi importanti li nkisbu fil-qasam tas-sikurezza ferrovjarja matul il-perjodu taħt kunsiderazzjoni.

2.1.1. Indikaturi komuni tas-sikurezza

L-għan ewlieni tal-indikaturi komuni tas-sikurezza (CSIs) huwa li jkejlu l-prestazzjoni tas-sikurezza u li jiffaċilitaw il-valutazzjoni tal-impatt ekonomiku tal-miri komuni tas-sikurezza (CSTs).

B'konformità mal-Artikolu 5(2) tad-Direttiva Dwar is-Sikurezza Ferrovjarja, l-Anness I ġie rivedut biex jinkludi definizzjonijiet komuni tas-CSIs u l-metodi għall-kalkolu tal-ispejjeż li jirriżultaw mill-inċidenti.

2.1.2. Il-metodi komuni tas-sikurezza

Il-prinċipji komuni għall-immaniġġjar, ir-regolazzjoni u s-superviżjoni tas-sikurezza ferrovjarja, inkluż kriterji armonizzati għall-ħruġ u s-superviżjoni taċ-ċertifikazzjoni dwar is-sikurezza, huma essenzjali għall-ksib ta' Żona Ferrovjarja Unika Ewropea.

Dawn il-prinċipji, li s-soltu jissejħu metodi komuni tas-sikurezza jew CSMs (ara l-Artikolu 6 tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja), jiddeterminaw ukoll kif għandhom jiġu vvalutati l-livelli tas-sikurezza u l-ksib tal-miri tas-sikurezza.

2.1.3. Il-miri komuni tas-sikurezza

Il-miri komuni tas-sikurezza jew CSTs (ara l- Artikolu 7 tad-Direttiva) jiddefinixxu l-livelli ta' sikurezza f'termini ta' aċċettazzjoni tar-riskju mis-soċjetà. Il-livelli tar-riskju huma espressi bħala l-għadd ta' mwiet u ta' każijiet ta' korriment serju għal kull kilometru tal-ferrovija. Hemm kategoriji ta' riskju għall-passiġġieri, għall-impjegati, għall-persuni li jużaw il-passaġġi invell, għall-persuni mhux awtorizzati li jinsabu f'postijiet riżervati tal-kumpaniji tal-ferroviji, għal individwi oħra u għas-soċjetà b'mod ġenerali.

Is-CSTs jiffaċilitaw il-monitoraġġ tal-prestazzjoni tas-sikurezza ferrovjarja billi jipprovdu kejl kwantifikat dwar jekk is-sikurezza fl-Istati Membri tinżammx għall-inqas fl-istess livelli.

2.1.4. Ċertifikazzjoni tal-entitajiet inkarigati mill-manutenzjoni tal-vaguni tal-merkanzija (Artikolu 14a tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja)

Is-sistema l-ġdida ta' ċertifikazzjoni tal-entitajiet responsabbli mill-manutenzjoni (ECMs) tal-vaguni tal-merkanzija kienet kisba importanti ta' dawn l-aħħar ħames snin. L-għan tagħha huwa li tingħata evidenza fl-Unjoni kollha li l-ECM stabbilixxiet is-sistema tagħha ta' manutenzjoni. Il-kapaċità ta' ECM li tiżgura li kull vagun tal-merkanzija li għalih hija responsabbli jiskorri fuq il-binarji b'mod sikur tista' tiġi evalwata permezz tal-użu tal-qafas armonizzat previst fir-Regolament (UE) Nru 445/2011[3].

[3] ĠU L 122, 11.5.11, p. 22.

2.2. Ir-regoli nazzjonali tas-sikurezza

Minħabba n-nuqqas ta' trasparenza li joħolqu, ir-regoli nazzjonali dwar is-sikurezza (NSRs) huma fost l-akbar ostakoli għall-iżvilupp ta' suq intern tas-servizzi ferrovjarji. Għalkemm iddaħħlu għal raġunijiet leġittimi, ħafna mill-NSRs huma r-riżultat reżidwu ta' arranġamenti regolatorji qodma, u huma żejda fis-sistema tas-sikurezza li ġiet stabbilita mid-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja.

L-Istati Membri għandhom iżommu r-regoli nazzjonali tagħhom aġġornati, iħassru d-dispożizzjonijiet li ma għadhomx jintużaw, u jżommu lill-Kummissjoni u lill-ERA infurmati dwar kwalunkwe emendi li jsiru għal dawn ir-regoli. Madankollu, għalkemm għaddew diversi snin sar biss progress limitat fl-emendar tal-NSRs żejda. Għalhekk, f'Diċembru 2010 il-Kumitat dwar l-Interoperabbiltà u s-Sikurezza Ferrovjarja ddeċidew li jwaqqfu Task Force speċifika dwar ir-Regoli Nazzjonali tas-Sikurezza (2011-12) li l-kompiti tagħha kienu li tiċċara ċerti oqsma ta' inċertezza dwar l-NSRs u li trawwem l-aħjar prattiki.

Il-konklużjonijiet tar-rapport tat-Task Force kienu jinkludu rakkomandazzjonijiet għat-tixrid tal-aħjar prattiki u r-razzjonalizzazzjoni tar-regoli nazzjonali tal-Istati Membri, proċeduri għat-titjib tat-trasparenza, u proposti għall-qafas ġuridiku futur. Il-Kummissjoni u l-ERA segwew dawn ir-rakkomandazzjonijiet fl-oqsma ta' kompetenza rispettivi tagħhom:

a) *It-tixrid u t-tindif tar-regoli nazzjonali dwar is-sikurezza*

Għad hemm għadd ta' NSRs żejda, ripetittivi, kontradittorji u mhux meħtieġa li mhumiex konformi mal-qafas Ewropew.

It-Task Force qabbdet lill-ERA biex tniedi kampanja ta' tixrid, li kienet tinkludi informazzjoni personalizzata u djalogi, l-evalwazzjoni tal-NSRs u l-identifikazzjoni tal-prijoritajiet speċifiċi f'kull Stat Membru li żaret.

It-Task Force żviluppat "għodda ta' ġestjoni tar-regoli" biex tipprovdi gwida dwar il-qafas leġiżlattiv eżistenti, filwaqt li l-ERA tindirizza proposta lill-Istati Membri biex dawn iwettqu tindif ta' regoli li ma għadhomx jintużaw mill-inqas darba fis-sena.

b) *Il-promozzjoni tat-trasparenza*

L-għodda informatika għan-notifika ta' NSRs hija magħrufa bħala Notif-IT. Minn April 2014 ġie implimentat modulu ta' "abbozz ta' regoli dwar is-sikurezza" sabiex tittejjeb it-trasparenza, u sabiex jiġi evitat li jiġu adottati regoli li mhumiex konformi mal-qafas leġiżlattiv tal-UE. Il-bażi ta' dejta se tiġi trasferita mill-Kummissjoni għall-ERA fl-2015.

L-ERA għandha tgħin lill-Kummissjoni bil-valutazzjoni/prevalutazzjoni tal-NSRs notifikati. Hija fasslet ukoll metodoloġija għall-monitoraġġ tal-progress fit-trasparenza bl-użu ta' Barometru dwar it-Trasparenza għas-settur ferrovjarju u l-Istħarriġ dwar it-Trasparenza indirizzat lill-awtoritajiet nazzjonali tas-sikurezza (NSAs) u lill-Istati Membri.

c) *Proposti għall-qafas legali tal-futur*

Fil-qafas tar-Raba' Pakkett Ferrovjarju (ara t-Taqsima 2.4.2), il-Kummissjoni ppproponiet riformulazzjoni tad-Direttivi dwar is-sikurezza u l-interoperabilità ferrovjarja.

Kif ġie rakkomandat mit-Task Force, l-NSRs u r-regoli tekniċi nazzjonali issa huma magħrufa bħala "regoli nazzjonali" (jiġifieri irrispettivament mill-ġustifikazzjoni tagħhom). Il-proċeduri sabiex jiġu stabbiliti u notifikati "regoli nazzjonali" ġodda ġew armonizzati, għalkemm għall-adozzjoni tagħhom għadhom qed jintużaw bażijiet legali separati.

3. IL-MONITORAĠĠ TAL-IMPLIMENTAZZJONI U TAL-PRESTAZZJONI TAS-SIKUREZZA

3.1. It-traspożizzjoni tad-Direttiva dwar is-sikurezza ferrovjarja mill-Istati Membri

Jekk id-Direttiva tiġi trasposta b'mod mhux korrett, il-miżuri ta' sikurezza ma jkunux jistgħu jiġu żviluppati jew imtejba b'konformità mal-iżvilupp ta' Żona Ferrovjarja Unika Ewropea.

Il-Kummissjoni, bl-assistenza tal-ERA, analizzat il-miżuri leġiżlattivi li ġew notifikati mill-Istati Membri biex tara jekk dawn ittrasponewx b'mod korrett id-dispożizzjonijiet tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja.

Il-Kummissjoni talbet informazzjoni mingħand l-Istati Membri dwar it-traspożizzjoni tagħhom tad-Direttiva (kwestjonarji "EU-Pilot") u nediet proċeduri ta' ksur fil-każijiet fejn l-ispjegazzjonijiet ta' nuqqas ta' traspożizzjoni, jew ta' traspożizzjoni mhux korretta, ma kinux sodisfaċenti.

B'kollox ġew ittrattati 26 każ relatati mal-EU-Pilot, li waħda minnhom ingħalqet fi stadju ta' qabel il-ksur. Inbdew proċeduri ta' ksur f'19-il każ, li minnhom ħamsa kienu diġà ngħalqu wara li ttieħdet azzjoni korrettiva mill-Istati Membri kkonċernati. Wieħed mill-każijiet tressaq quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja. Bħalissa, għad hemm sitt proċeduri fl-istadju ta' EU-Pilot, filwaqt li għadhom għaddejjin 14-il każ ta' ksur (Ottubru 2014).

3.2. Il-ġestjoni u l-monitoraġġ tas-sikurezza

Filwaqt li t-traspożizzjoni hija pass inizjali importanti, il-leġiżlazzjoni tista' tiġi trasposta kif suppost b'mod formali mingħajr ma tiġi implimentata b'mod korrett. Jekk il-miżuri ta' sikurezza ma jiġux implimentati b'mod korrett, dawn ma jistgħux jiżguraw livelli għoljin ta' sikurezza għaċ-ċittadini tal-UE b'mod konsistenti. Il-qafas legali stabbilit mid-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja jinkludi metodi għall-monitoraġġ tal-livelli tas-sikurezza u l-ksib tal-miri.

3.2.1. Il-ġestjoni tas-sikurezza

Is-sikurezza ferrovjarja fl-Ewropa hija ġestita fil-livell tal-operaturi, tal-Istati Membri u tal-UE.

Il-qafas legali maħluq mid-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja huwa bbażat fuq ir-responsabbiltajiet tal-atturi ewlenin, jiġifieri l-impriżi ferrovjarji u l-amministraturi tal-infrastruttura, li dawn jivvalutaw ir-riskji kollha li għandhom x'jaqsmu mal-operat sikur

tal-ferroviji u jistabbilixxu sistema ta' ġestjoni tas-sikurezza (SMS) b'konformità mal-Artikolu 9 tad-Direttiva.

Fil-livell tal-Istati Membri, l-awtoritajiet nazzjonali tas-sikurezza (NSAs) jevalwaw il-kwalità tal-SMS meta joħorġu ċ-ċertifikat ta' sikurezza jew l-awtorizzazzjoni ta' sikurezza lill-impriżi ferrovjarji u lill-amministraturi tal-infrastruttura meħtieġa għat-twettiq tal-attività tagħhom. L-NSAs huma responsabbli għas-sorveljanza tal-attivitajiet tal-impriżi ferrovjarji u tal-amministraturi tal-infrastruttura tul il-perjodu ta' validità taċ-ċertifikat/tal-awtorizzazzjoni.

Fil-livell tal-UE, il-monitoraġġ tal-prestazzjoni tas-sikurezza huwa wieħed mill-kompiti ewlenin tal-ERA, li twettaq valutazzjoni annwali tal-ilħiq tas-CSTs u l-"valuri nazzjonali ta' referenza" b'konformità mal-metodu komuni tas-sikurezza msemmija fid-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2009/460/KE[4] (ara b'mod partikolari l-Artikolu 4). Il-valutazzjoni tkopri 26 Stat Membru li għandhom sistema ferrovjarja, flimkien man-Norveġja. Fl-2014, għall-ewwel darba, din kopriet il-Kroazja, li kienet issieħbet fl-UE s-sena ta' qabel.

Ir-riżultati tal-valutazzjoni tal-2014 juru li l-prestazzjoni tas-sikurezza għadha aċċettabbli fil-biċċa l-kbira tal-Istati Membri, b'possibbiltà ta' deterjorament identifikata f'xi wħud minnhom. Dawn l-Istati Membri se jingħataw attenzjoni partikolari mill-Kummissjoni u mill-ERA, u huma mistennija li jibagħtu spjegazzjoni lill-Kummissjoni dwar ir-raġunijiet probabbli li wasslu għar-riżultati, b'konformità mal-Artikolu 5 tad-Deċiżjoni 2009/460/KE.

3.2.2. Ħarsa ġenerali lejn is-sikurezza

L-NSAs u l-korpi investigattivi nazzjonali (NIBs) huma legalment obbligati (skont l-Artikoli 18 u 23 tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja) li jagħtu sett ta' informazzjoni speċifika lill-ERA li tista' tintuża sabiex jiġi vvalutat l-iżvilupp tas-sikurezza ferrovjarja fl-UE.

Mill-2006, l-ERA ppubblikat rapport kull sentejn, biex b'hekk ipprovdiet lill-partijiet ikkonċernati b'ħarsa ġenerali dettaljata lejn l-iżvilupp tas-sikurezza ferrovjarja fl-UE[5].

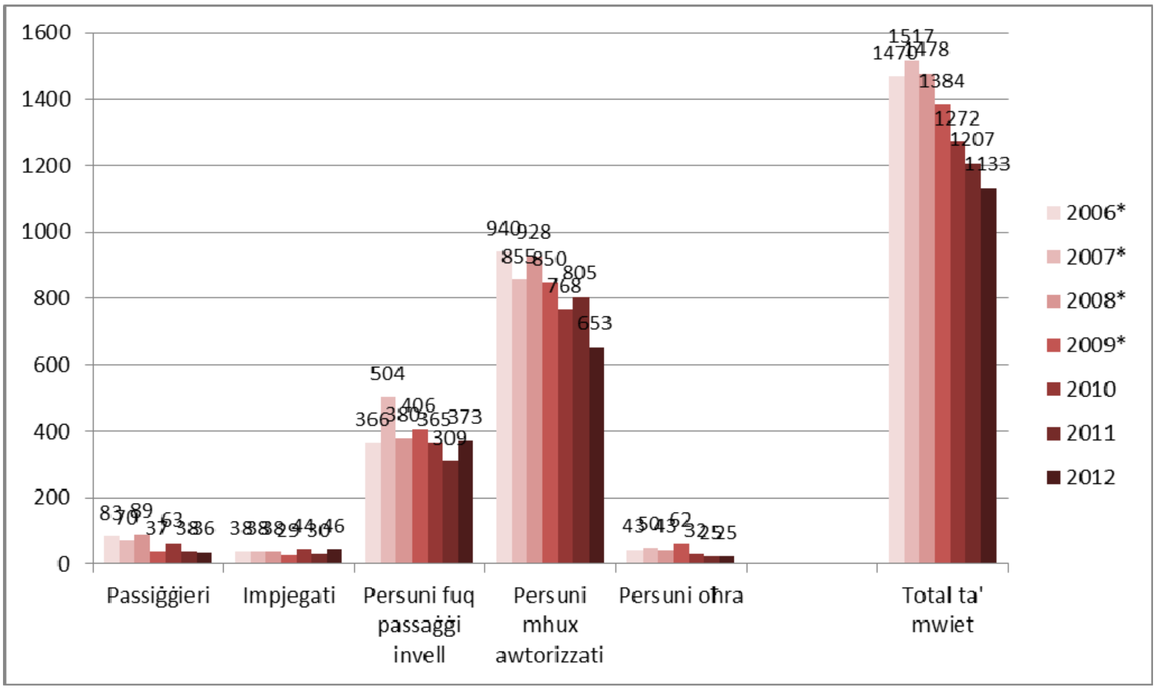
Tul dawn l-aħħar sitt snin, is-sikurezza ferrovjarja disponibbli kompliet titjieb fl-UE kollha, billi ċ-ċifri tal-inċidenti naqsu b'mod konsiderevoli filwaqt li l-għadd ta' mwiet naqas bi ftit (ara l-Grafiki 1 u 2). Kull sena jseħħu aktar minn 2 000 inċident sinifikanti fuq il-ferroviji tal-Istati Membri. Inċidenti li jinvolvu persuni u li huma kkawżati minn vetturi ferrovjarji li jkunu qed jiċċaqilqu, kif ukoll inċidenti li jseħħu fuq passaġġi nvell, jikkostitwixxu aktar minn tliet kwarti tal-inċidenti ferrovjarji kollha, bl-esklużjoni tas-suwiċidji. F'dawn l-inċidenti jitilfu ħajjithom madwar 1 200 ruħ, filwaqt li għadd simili jiġu midruba serjament kull sena.

Il-livelli ta' sikurezza jvarjaw ħafna minn Stat Membru għall-ieħor, u l-livelli ta' riskju f'diversi minnhom huma ferm ogħla mill-medja tal-UE (ara l-Grafika 3). Approċċ

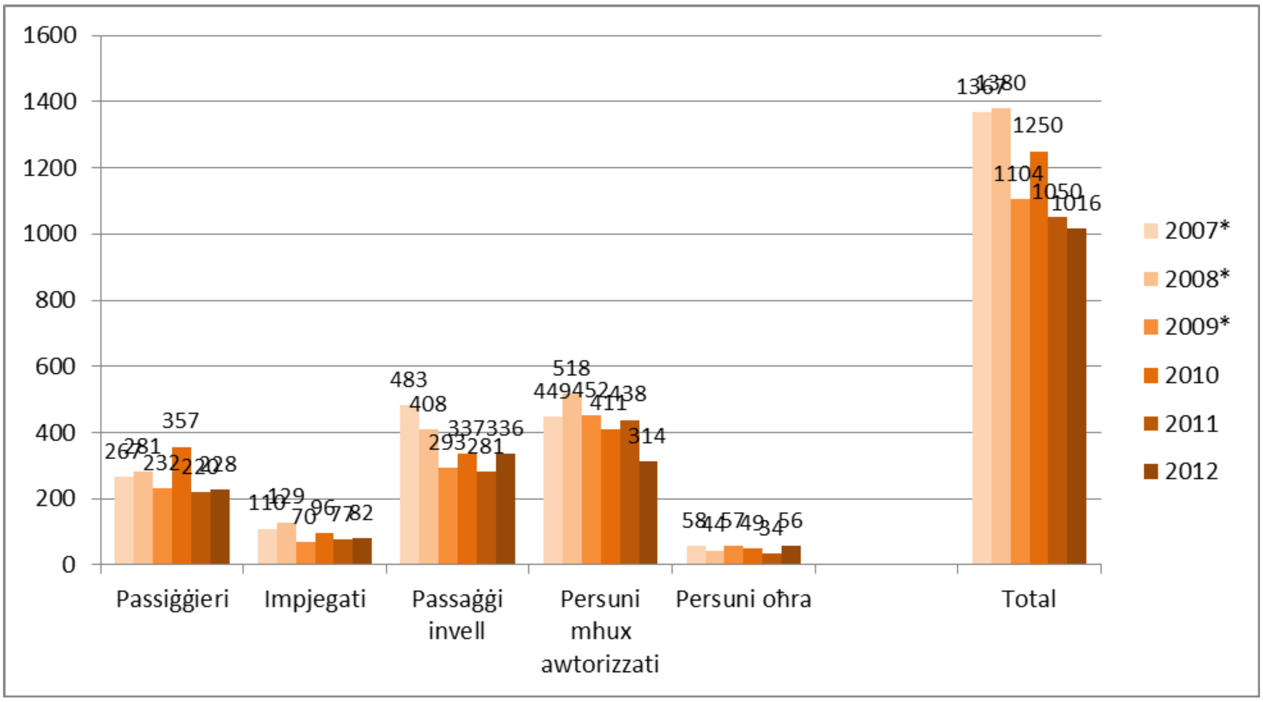
[4] Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2009/460/KE tal-5 ta' Ġunju 2009 dwar l-adozzjoni ta' metodu komuni ta' sikurezza għall-valutazzjoni tal-ilħiq tal-miri tas-sikurezza, kif imsemmi fl-Artikolu 6 tad-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, ĠU L 150, 13.6.2009, p. 11.

[5] Sors tal-informazzjoni u taċ-ċifri: *Railway Safety Performance in the European Union 2014,* disponibbli fuq is-sit elettroniku tal-ERA: http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf

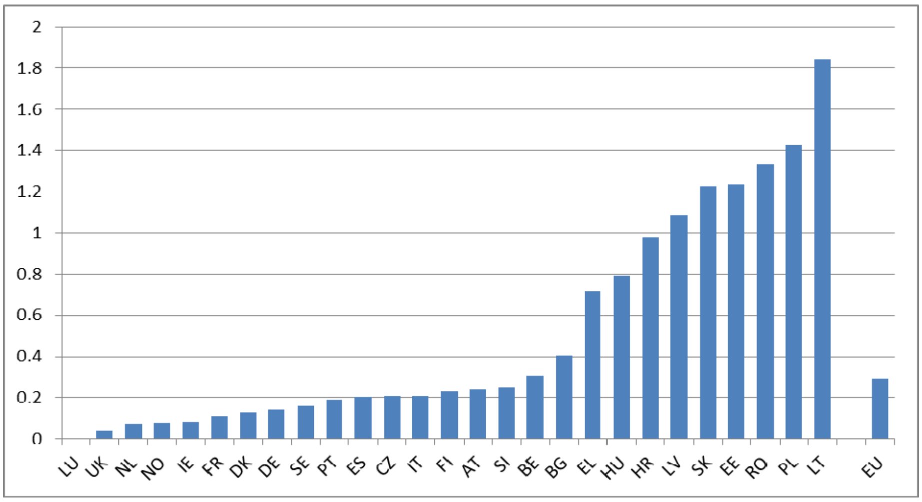
sistematiku għal titjib fil-prestazzjoni tas-sikurezza f'dawn l-Istati Membri jkun pass kbir lejn il-ħolqien ta' miri ta' sikurezza ġenwini fil-futur fl-UE kollha.



Grafika 1: Għadd ta' mwiet għal kull kategorija ta' vittmi (UE-28: 2006–12)
*** Ebda dejta disponibbli għall-Kroazja għall-2006-09**



Grafika 2: Persuni midruba serjament għal kull kategorija ta' vittmi (UE-28: 2007-12)
*** Ebda dejta disponibbli għall-Kroazja għall-2007-09**



Grafika 3: Riskju ta’ fatalitajiet – fatalitajiet fuq il-ferroviji u korrimenti serji ppeżati għal kull miljun kilometru tal-ferrovija (2007-12)

3.2.3. Okkorrenzi investigati mill-korpi nazzjonali ta’ investigazzjoni

L-għadd ta’ inċidenti ferrovjarji serji li ġew investigati mill-NIBs baqa’ stabbli mill-2007, għal madwar 40 fis-sena. Madankollu, f’dawn l-aħħar snin aktar u aktar NIBs fetħu investigazzjonijiet rigward inċidenti li mhumiex klassifikati bħala serji skont id-Direttiva.

Għal kull okkorrenza li tiġi investigata mill-NIBs, l-ERA tirċievi notifika dwar il-ftuħ tal-investigazzjoni u r-rapport finali.

Il-kooperazzjoni fost l-NIBs hija importanti: ir-riżultati tal-investigazzjonijiet jistgħu jiġu diskussi fil-livell tal-UE, sabiex l-operaturi kollha jkunu jistgħu jitgħallmu mill-inċċidenti u jtejbu l-ġestjoni tagħhom tas-sikurezza. L-ERA taħdem flimkien mal-NIBs fuq il-metodi ta' investigazzjoni u ta' rappurtar, ta' rakkomandazzjonijiet u ta' skambju tal-aħjar prattiki fir-rigward tal-inċidenti. Bl-appoġġ tal-ERA, l-NSAs u l-NIBs żviluppaw gwida konġunta dwar ir-rakkomandazzjonijiet għas-sikurezza[6].

L-ERA żviluppat ukoll sistema ta’ informazzjoni ta’ sikurezza għall-kondiviżjoni ta' informazzjoni urġenti u importanti li hija rilevanti għas-sikurezza, u b’hekk tgħin lill-impriżi ferrovjarji u lill-amministraturi tal-infrastruttura biex jieħdu l-miżuri l-aktar xierqa għall-profil tar-riskju partikolari tagħhom.

3.2.4. L-attivitajiet ta’ monitoraġġ appoġġjati mill-ERA

Apparti l-obbligi ta’ rappurtar legali tagħha, l-ERA timmonitorja l-attivitajiet tal-korpi istituzzjonali ewlenin fuq bażi volontarja, permezz tal-metodi li ġejjin:

- il-programm ta' **verifika inkroċjata tal-NSA**, li għandu l-għan li jivvaluta l-prestazzjoni tal-NSAs fir-rigward tat-tliet attivitajiet ewlenin meħtieġa minnhom skont id-Direttivi dwar is-Sikurezza u l-Interoperabbiltà (ċertifikazzjoni tas-sikurezza u awtorizzazzjoni tas-sikurezza, superviżjoni u awtorizzazzjoni għat-tqegħid fis-servizz tal-vetturi), u l-qsim tal-aħjar prattiki. Is-sistema ta’ verifika inkroċjata ġiet implimentata għall-ewwel darba bejn l-2011 u l-2013 u l-ewwel

6 Il-gwida hija disponibbli fuq is-sit elettroniku tal-ERA: http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx

ċiklu sħiħ ta' verifika (2013-18) għaddej bħalissa, b'valutazzjoni tal-prestazzjoni, appoġġ għall-armonizzazzjoni tal-proċessi u l-identifikazzjoni ta' problemi possibbli li għandhom jiġu indirizzati fil-leġiżlazzjoni futura; u

- **valutazzjonijiet volontarji tal-NIBs**, li jappoġġaw lill-NIBs billi jivvalutaw il-prestazzjoni attwali tagħhom fl-investigazzjonijiet tal-inċidenti, il-kondiviżjoni tal-aħjar prattiki u l-identifikazzjoni ta' modi prattiċi dwar kif tista' tittejjeb il-ħidma tagħhom.

3.3. Ċertifikazzjoni tal-entitajiet responsabbli għall-manutenzjoni

Is-sistema ta' ċertifikazzjoni skont ir-Regolament (UE) Nru 445/2011 tipprovdi evidenza mal-UE kollha li ECM tkun stabbilixxiet is-sistema tagħha ta' manutenzjoni u li din hija kapaċi tissodisfa r-rekwiżiti armonizzati. Minn meta r-Regolament daħal fis-seħħ f'Mejju 2011 inkisbu r-riżultati li ġejjin:

- l-għadd ta' entitajiet ċertifikati żdied minn 10 għal 248 bejn Mejju 2012 u Marzu 2014; u
- l-għadd ta' sessjonijiet ta' ħidma dwar il-manutenzjoni ċertifikati skont is-sistema volontarja ta' ċertifikazzjoni stabbilita skont ir-Regolament żdied minn 1 għal 169 tul l-istess perjodu.

Sabiex jiġu armonizzati l-valutazzjonijiet tal-korpi ta' ċertifikazzjoni tal-ECM, l-ERA torganizza attivitajiet ta' appoġġ biex jitrawwmu l-kooperazzjoni, il-gwida u t-tixrid tal-aħjar prattiki.

3.4. Żviluppi oħra

3.4.1. Il-monitoraġġ tal-proċessi ta' prestazzjoni tas-sikurezza

L-ERA żviluppat "matriċi ta' monitoraġġ regolatorju" li hija kapaċi tipprovdi ħarsa ġenerali sistematika lejn is-sitwazzjoni fil-livell tal-ministeru, tal-NSA u tal-NIB fl-Istati Membri individwali. L-għan hu li wieħed jara kif il-Qafas qed jopera fil-livell ta' Stat Membru, u b'hekk jittejjeb il-fehim dwar il-mekkaniżmi li jinsabu wara l-problemi sistemiċi, iżda wkoll dwar l-aħjar prattiki fl-applikazzjoni tal-qafas regolatorju li jista' jiġi kondiviż bejn l-Istati Membri.

Ir-riżultati inizjali ġew irrappurtati lill-Kumitat dwar l-Interoperabilità u s-Sikurezza Ferrovjarja f'Ġunju 2014. Il-Kummissjoni u l-ERA pproponew li l-matriċi tintuża għal valutazzjoni ġenerali tal-prestazzjoni tas-sikurezza ferrovjarja fl-Istati Membri, li tibda b'għadd ta' Stati Membri ta' prijorità b'livelli ta' riskju li huma sostanzjalment ogħla mill-medja tal-UE (murija fuq in-naħa leminija tal-Grafika 3).

3.4.2. Ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju u r-riformulazzjoni tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja

Ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju, li ġie adottat mill-Kummissjoni fit-30 ta' Jannar 2013, għandu l-għan li jtejjeb il-kwalità u l-effiċjenza tas-servizz sabiex il-ferroviji jkunu għażla aktar attraenti għall-passiġġieri.

Il-Pakkett jinkludi riformulazzjoni tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja, li prinċipalment jinvolvi reviżjoni tal-arranġamenti taċ-ċertifikazzjoni tas-sikurezza u

migrazzjoni lejn ċertifikat uniku tas-sikurezza. Minflok is-sistema attwali f'żewġ partijiet, għandu jingħata, abbażi ta' applikazzjoni unika, ċertifikat uniku tas-sikurezza li jkun validu fl-Istati Membri kollha li fihom topera l-impriża ferrovjarja. Dan huwa konsistenti mal-għan ġenerali tar-Raba' Pakkett: l-eliminazzjoni tal-ostakoli amministrattivi u tekniċi sabiex tittejjeb il-kompetittività tal-ferrovija meta mqabbla ma' mezzi oħra ta' trasport.

Barra minn hekk, l-ERA għandu jkollha rwol akbar fiċ-ċertifikazzjoni tas-sikurezza, u għandha ssir awtorità fl-UE kollha f'dan il-qasam.

L-NSAs għandhom ikomplu jaġixxu bħala superviżuri prinċipali għall-impriżi ferrovjarji u għandhom ikomplu joħorġu l-awtorizzazzjonijiet ta' sikurezza għall-amministraturi tal-infrastruttura. Biex jiġi żgurat li jagħmlu dan skont kriterji u proċeduri simili, l-ERA għandha tkun awtorizzata li timmonitorja l-attività, il-prestazzjoni u l-organizzazzjoni tagħhom.

3.4.3. Pjattaforma għall-Amministraturi tal-Infrastruttura Ferrovjarja Ewropea (PRIME)

F'Jannar 2014, il-Kummissjoni nediet Pjattaforma ta' Livell Għoli għall-Amministraturi tal-Infrastruttura Ferrovjarja Ewropea; din għandha ttejjeb il-kooperazzjoni bejn l-amministraturi tal-infrastruttura u *inter alia* tiżgura implimentazzjoni aħjar tal-approċċ komuni tas-sikurezza fl-UE.

Waqt l-ewwel laqgħa, li saret fit-28 ta' Jannar 2014, sar skambju utli ta' fehmiet dwar inċidenti ferrovjarji li saru dan l-aħħar u li fir-rigward tagħhom għandhom jiġu kkunsidrati miżuri preventivi.

4. KONKLUŻJONIJIET

Tul dawn l-aħħar ħames snin, ġew adottati l-atti leġiżlattivi previsti mid-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja. Il-Kumitat dwar l-Interoperabbiltà u s-Sikurezza Ferrovjarja żamm madwar 20 laqgħa, li fihom ta pariri lill-Kummissjoni dwar miżuri xierqa permezz tal-proċeduri tagħha ta' komitoloġija. Dan sar abbażi ta' kontributi mill-Aġenzija Ferrovjarja Ewropea fis-sura ta' diversi rakkomandazzjonijiet dwar kwistjonijiet relatati mal-interoperabilità u s-sikurezza.

Minn meta sar ir-rapport ta' progress tal-2009 ġew żviluppati indikaturi, metodi u miri komuni tas-sikurezza. L-awtoritajiet nazzjonali tas-sikurezza issa jistgħu joħorġu ċertifikati/awtorizzazzjonijiet ta' sigurtà u jwettqu operazzjonijiet ta' superviżjoni skont metodoloġija armonizzata. Ġiet stabbilita sistema armonizzata għaċ-ċertifikazzjoni ta' entitajiet responsabbli mill-manutenzjoni tal-vaguni tal-merkanzija. Għalhekk, il-qafas leġiżlattiv ġenerali tas-sikurezza huwa operattiv.

Madankollu, għad hemm xi kwistjonijiet problematiċi:

- Bosta Stati Membri ttrasponew id-dispożizzjonijiet tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja b'mod żbaljat jew b'mod mhux preċiż. Dan jista' jwassal għal applikazzjoni inkonsistenti tar-rekwiżiti tas-sikurezza fis-sistema ferrovjarja Ewropea kollha, u għal kondizzjonijiet mhux ugwali għall-impriżi ferrovjarji. Wara li jsiru l-proċeduri ta' ksur, l-Istati Membri kkonċernati huma mistennija li

jadattaw il-leġiżlazzjonijiet nazzjonali tagħhom b'mod li dawn ikunu konformi mad-dispożizzjonijiet tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja;

- In-nuqqas ta’ trasparenza assoċjat mar-regoli nazzjonali tas-sikurezza jista’ tkun ta' xkiel għas-suq intern. Għalkemm iddaħħlu għal raġunijiet leġittimi, ħafna mill-NSRs huma r-riżultat reżidwu ta’ arranġamenti regolatorji qodma, u qed isiru żejda aktar ma tkompli tiżviluppa l-leġiżlazzjoni tal-UE. L-Istati Membri huma mistennija li jirtiraw ir-regoli li ma għadhomx validi skont kif xieraq. NSRs ġodda għandu jkollhom kamp ta’ applikazzjoni limitat, u ma għandhomx ikunu aktar preskrittivi minn kemm hu meħtieġ biex jissodisfaw l-għanijiet tas-sikurezza. Barra minn hekk, l-awtoritajiet nazzjonali tas-sikurezza għandhom jastjenu milli jimponu regoli preskrittivi tas-sikurezza, u minflok għandhom jobbligaw lill-amministraturi tal-infrastruttura u lill-impriżi ferrovjarji b’mod sħiħ biex jassumu r-responsabbiltajiet tagħhom għas-sikurezza tas-sistema; u

- B’mod ġenerali, il-Prestazzjoni tas-Sikurezza tal-ferroviji hija sodisfaċenti u aqwa minn dik tal-mezzi oħra ta’ trasport fuq l-art, għalkemm din tvarja ħafna minn Stat Membru għal ieħor. L-Artikolu 4(1) tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja jistipula li “l-Istati Membri għandhom jiżguraw li s-sigurtà tal-ferrovija hija ġeneralment miżmuma u, fejn hija prattikabbli b'mod raġjonevoli, imtejba kontinwament”. Jidher li huwa “raġonevoli” li jsiru sforzi sabiex il-qagħda f’dawk l-Istati Membri fejn il-livell ta’ riskju huwa ogħla b’mod sinifikanti mill-medja tal-UE, tittejjeb.

Dwar dan l-aħħar punt, l-ERA ħejjiet għodda għall-valutazzjoni ġenerali tas-sikurezza ferrovjarja f’kull Stat Membru. Fis-snin li ġejjin, hekk kif ċertu Stati Membri se jaqgħu taħt skrutinju akbar, se jkunu jistgħu jiġu mistennija riżultati aktar bilanċjati, flimkien ma' żieda ġenerali fil-livelli tas-sikurezza.

Barra minn hekk, inizjattivi riċenti tal-Kummissjoni bħal pereżempju dawk tal-pilastru tekniku tar-Raba' Pakkett Ferrovjarju u l-iżvilupp ta’ Pjattaforma għall-Amministraturi tal-Infrastruttura Ferrovjarja Ewropea (PRIME) għandhom potenzjal reali li jwasslu għal titjib ulterjuri fil-qasam tas-sikurezza.

Anness:

Miżuri adottati mill-Kummissjoni mill-2009 bħala parti mill-applikazzjoni tad-Direttiva 2004/49/EC[7].

Indikaturi komuni tas-sikurezza (Artikolu 5 tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja)

1. Id-Direttiva tal-Kummissjoni 2009/149/KE tas-27 ta' Novembru 2009 li temenda d-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill f'dak li għandu x'jaqsam mal-Indikaturi Komuni tas-Sikurezza u mal-metodi komuni biex ikunu kkalkulati l-ispejjeż tal-inċidenti (ĠU L 313, 28.11.2009, p. 65)

2. Id-Direttiva tal-Kummissjoni 2014/88/UE tad-9 ta' Lulju 2014 li temenda d-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-indikaturi komuni tas-sikurezza u l-metodi komuni biex jiġu kkalkulati l-ispejjeż tal-inċidenti (ĠU L 201, 10.7.2014, p. 9)

Metodi komuni tas-sikurezza (Artikolu 6 tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja)

a) Metodi ta' valutazzjoni u ta' stima tar-riskju

3. Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) Nru 402/2013 tat-30 ta' April 2013 dwar il-metodu komuni ta' sikurezza għall-evalwazzjoni u l-valutazzjoni tar-riskji u li jħassar ir-Regolament (KE) Nru 352/2009 (ĠU L 121, 3.5.2013, p. 8)

b) Metodi għall-valutazzjoni tal-konformità mar-rekwiżiti ta' ċertifikati u awtorizzazzjonijiet tas-sikurezza

4. Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 1158/2010 tad-9 ta' Diċembru 2010 dwar metodu komuni ta' sikurezza għall-valutazzjoni tal-konformità mar-rekwiżiti sabiex jinkisbu ċertifikati tas-sikurezza ferrovjarja (ĠU L 326, 10.12.2010, p. 11)

5. Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 1169/2010 tal-10 ta' Diċembru 2010 dwar metodu komuni ta' sikurezza għall-valutazzjoni tal-konformità mar-rekwiżiti sabiex tinkiseb awtorizzazzjoni tas-sikurezza ferrovjarja (ĠU L 327, 11.12.2010, p. 13)

c) Metodi għall-ikkontrollar tal-operat u tal-manutenzjoni

6. Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 1077/2012 tas-16 ta' Novembru 2012 dwar metodu komuni ta' sikurezza għas-superviżjoni mill-awtoritajiet nazzjonali ta' sikurezza wara l-ħruġ ta' ċertifikat ta' sikurezza jew awtorizzazzjoni ta' sikurezza (ĠU L 320, 17.11.2012, p. 3)

[7] Id-Deċiżjonijiet ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni dwar mandat lill-ERA mhumiex inklużi fil-lista.

7. Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 1078/2012 tas-16 ta' Novembru 2012 dwar metodu komuni ta' sikurezza għall-monitoraġġ li għandu jiġi applikat mill-impriżi ferrovjarji u l-maniġers tal-infrastruttura wara li jirċievu ċertifikat tas-sikurezza jew awtorizzazzjoni tas-sikurezza u minn entitajiet responsabbli mill-manutenzjoni (ĠU L 320, 17.11.2012, p. 8)

Miri komuni tas-sikurezza (Artikolu 7 tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja)

8. Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2010/409/UE tad-19 ta' Lulju 2010 dwar il-Miri Komuni tas-Sigurtà kif imsemmi fl-Artikolu 7 tad-Direttiva 2004/49/KE (ĠU L 189, 22.7.2010, p. 19)

9. Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/226/UE tat-23 ta' April 2012 dwar it-tieni sett ta' miri komuni tas-sikurezza fir-rigward tas-sistema ferrovjarja (ĠU L 115, 27.4.2012, p. 27)

10. Id-Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni 2013/753/UE tal-11 ta' Diċembru 2013 li temenda d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/226/UE dwar it-tieni sett ta' miri komuni tas-sikurezza fir-rigward tas-sistema ferrovjarja (ĠUL 334, 13.12.2013, p. 37)

Ċertifikazzjoni tal-entitajiet inkarigati mill-manutenzjoni tal-vaguni tal-merkanzija (Artikolu 14a tad-Direttiva dwar is-Sikurezza Ferrovjarja)

11. Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 445/2011 tal-10 ta' Mejju 2011 dwar sistema ta' ċertifikazzjoni tal-entitajiet responsabbli mill-manutenzjoni tal-vaguni tal-merkanzija u li jemenda r-Regolament (KE) Nru 653/2007 (ĠU L 122, 11.5.2011, p. 22)