



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului referitoare la adoptarea unei directive a Parlamentului European și a
Consiliului privind siguranța feroviară (reformare)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului referitoare la adoptarea unei directive a Parlamentului European și a
Consiliului privind siguranța feroviară (reformare)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. CONTEXT

La 30 ianuarie 2013, Comisia a adoptat un amplu pachet de șase propuneri legislative menite să asigure o calitate mai bună și o ofertă mai variată în sectorul serviciilor de transport feroviar din Europa.

Este necesară îmbunătățirea calității și a eficienței serviciilor pentru ca transportul feroviar să devină o alegere mai atractivă pentru călători și pentru a încuraja transferul modal. Deși fondurile publice sunt limitate, se poate obține un raport calitate-preț mai bun și se poate atinge durabilitatea.

Pachetul urmărește totodată încurajarea inovării în sectorul feroviar din UE pentru a răspunde așteptărilor utilizatorilor, în trei moduri diferite, dar interdependente:

- (1) deschizând piețele interne ale transportului de călători către concurență și făcând obligatorie scoaterea la licitație a contractelor de servicii publice;
- (2) consolidând independența administratorilor de infrastructură, astfel încât aceștia să controleze toate funcțiile de bază ale rețelei feroviare și asigurând accesul echitabil al tuturor la căile ferate;
- (3) consolidând rolul agenției astfel încât aceasta să devină un „ghișeu unic” pentru eliberarea unor autorizații de introducere pe piață a vehiculelor și a unor certificate de siguranță pentru operatori valabile în întreaga UE.

Data la care a fost transmisă propunerea către Parlamentul European
și Consiliu

[documentul COM(2013) 31 final — 2013/0016 COD]: 31 ianuarie 2013

Data avizului Comitetului Economic și Social European:

22 august 2013

Data avizului Comitetului Regiunilor:

8 octombrie 2013

Data poziției Parlamentului European la prima lectură:

26 februarie 2014

2. OBIECTUL PROPUNERII COMISIEI

Principalul obiectiv al reformării Directivei privind siguranța feroviară 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹ este acela de a simplifica procesul de acordare a certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare. Acest lucru presupune trecerea de la actualul sistem cu două părți [partea A (acordată în statul membru în care întreprinderea feroviară s-a stabilit prima dată) și partea B (acordată în fiecare stat membru în care întreprinderea feroviară intenționează să opereze)] la un certificat unic de siguranță al UE valabil în întreaga Uniune.

Propunerea revizuieste, de asemenea, rolul autorităților naționale de siguranță (ANS) și împărțirea responsabilităților între acestea și Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”). În temeiul propunerii, ANS ar urma să se concentreze mai mult pe supravegherea întreprinderilor feroviare care își desfășoară activitatea în statele lor membre și pe activitățile în care prezența locală poate fi avantajoasă sau care necesită cunoașterea limbii locale (de exemplu, inspecții/audituri). Agenția ar trebui să monitorizeze activitatea, performanța și organizarea ANS, precum și performanța globală în materie de siguranță a sistemului.

Directiva 2004/49/CE a fost deja modificată substanțial în trecut. Dat fiind că se aduc noi modificări, Comisia a propus reformarea acesteia din motive de claritate.

3. OBSERVAȚII PRIVIND POZIȚIA CONSILIULUI

Acordul politic adoptat de Consiliul Transporturi la 10 decembrie 2015 susține obiectivele principale ale propunerii Comisiei de a simplifica procesul de acordare a certificatelor de siguranță. Acest acord politic diferă însă de propunerea Comisiei în anumite privințe, și anume le oferă întreprinderilor feroviare care își desfășoară activitatea într-un singur stat membru posibilitatea de a solicita certificatul de siguranță fie la agenție, fie la autoritatea națională de siguranță din respectivul stat membru. Cu toate acestea, în ambele cazuri, procedura și criteriile de decizie ar rămâne aceleași.

În plus, poziția Consiliului:

- clarifică rolul și responsabilitățile actorilor din sistemul feroviar în vederea îmbunătățirii nivelului de siguranță, prin consolidarea dispozițiilor privind rolurile actorilor din sistemul feroviar în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare (articolul 4). În plus, Consiliul consideră că administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să aibă o responsabilitate majoră în ceea ce privește exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor și că acestea ar trebui să fie obligate să instituie sisteme de management al siguranței;
- clarifică faptul că agenția trebuie să răspundă în contextul eliberării certificatelor de siguranță. Un nou considerent (considerentul 27) se adaugă la text, pentru a reaminti cadrul juridic al răspunderii agenției și pentru a sublinia importanța unei cooperări

¹ Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

depline cu ANS ale statelor membre în cazul accidentelor feroviare. În plus, poziția Consiliului prevede că agenția este pe deplin responsabilă pentru certificatul unic de siguranță pe care îl eliberează [articolul 10 alineatul (6)].

- prevede o procedură de contestare pentru solicitanții care reflectă posibilitatea acordată acestora de a sesiza o instanță națională în caz de dezacord cu decizia luată de agenție sau de o ANS (articolul 10 alineatul (12));
- precizează în detaliu modul în care trebuie să coopereze agenția și autoritățile naționale de siguranță la eliberarea certificatelor unice de siguranță. Textul Consiliului include o procedură de gestionare a dezacordurilor dintre agenție și o autoritate națională de siguranță [articolul 10 alineatul (7)];
- oferă detalii cu privire la activitățile de supraveghere ale ANS și la modul în care acestea se raportează la certificare. Mai precis, această nouă dispoziție (articolul 17) vizează garantarea faptului că noua procedură de certificare în materie de siguranță nu va submina rolul autorităților naționale de siguranță în cadrul sarcinilor lor de supraveghere a întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură;
- acordă competențe de executare Comisiei pentru stabilirea structurii rapoartelor de investigație a accidentelor și a incidentelor (articolul 24).

Poziția Consiliului include, de asemenea, noi dispoziții care vizează cazuri specifice și preocupările exprimate de unele state membre. Aceste noi dispoziții din poziția Consiliului vizează:

- să permită statelor membre să excludă liniile abătute din domeniul de aplicare al măsurilor puse în aplicare în temeiul directivei;
- să permită operatorilor din afara UE să ajungă la o stație de pe teritoriul UE aflată în apropierea frontierei fără certificat de siguranță;
- să prevadă modalități specifice de cooperare între agenție și ANS atunci când supraveghează rețelele izolate de restul UE;
- să acorde o derogare de la sistemul de certificare a organismelor responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă aparținând unei rezerve de vagoane de marfă utilizate în comun cu țări din afara UE;
- să permită agenției ca, după o analiză costuri-beneficii, să instituie un instrument care să faciliteze schimbul de informații legate de siguranță între actorii relevanți ai lanțului feroviar;
- să promoveze o cultură a încrederii și a învățării reciproce prin intermediul sistemelor de management al siguranței ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare;
- să sublinieze importanța dezvoltării unei culturi a siguranței, solicitând, mai exact, agenției să evalueze evoluțiile în ceea ce privește cultura siguranței, inclusiv raportarea evenimentelor, și solicitând Comisiei să ia măsuri adecvate pe baza recomandărilor agenției.

Comisia consideră că punctele menționate mai sus ca fiind acceptabile, însă își exprimă regretul cu privire la următoarele aspecte ale poziției Consiliului:

- termenul de transpunere a crescut de la 2 la 3 ani;

- toate modificările introduse în ceea ce privește competențele delegate și de executare, inclusiv faptul că se recurge sistematic la clauza referitoare la cazul în care nu se emite niciun aviz, care contravine literei și spiritului articolului 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011;
- eliminarea obligației statelor membre de a furniza Comisiei informații clare și precise în ceea ce privește transpunerea directivelor în legislația națională, astfel cum a fost recunoscută de către Parlamentul European, Consiliu și Comisie în cadrul Declarației politice comune privind documentele explicative din 27 octombrie 2011.

4. CONCLUZIE

Comisia consideră că actualizarea legislației privind siguranța sistemului feroviar este esențială pentru atingerea obiectivului de introducere a unui cadru unificat și simplificat de certificare a siguranței. Această actualizare a legislației ar reduce în mod semnificativ marea varietate de norme naționale din UE și, în egală măsură, discrepanțele majore la nivelul procedurilor de certificare a siguranței din statele membre.

Dintr-un spirit de compromis, Comisia acceptă poziția adoptată de Consiliu, astfel încât Parlamentul European să poată adopta textul final la a doua lectură, împreună cu celelalte cinci propuneri din cadrul celui de-al patrulea pachet feroviar. În fapt, Comisia consideră că adoptarea simultană a pilonilor tehnici și comerciali ar maximiza beneficiile la nivelul calității serviciilor, al eficienței și al competitivității sectorului feroviar.