

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XVIII  
n. 170

## **RISOLUZIONE DELLA 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

**(Lavori pubblici, comunicazioni)**

*(Relatore CARDINALI)*

*approvata nella seduta del 26 ottobre 2016*

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO CHE ISTITUISCE UN SISTEMA DI CERTIFICAZIONE  
DELL'UNIONE PER LE APPARECCHIATURE DI CONTROLLO DI  
SICUREZZA DELL'AVIAZIONE (COM (2016) 491 DEFINITIVO)**

*ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento*

---

**Comunicato alla Presidenza il 3 novembre 2016**

---

## **INDICE**

Testo della risoluzione .....	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 <sup>a</sup> Commissione permanente .....	»	5

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144, l'atto comunitario COM (2016) 491 definitivo sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, relativo alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di certificazione dell'Unione per le apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione,

premessi che:

la proposta è finalizzata alla creazione di un sistema comune di certificazione dell'Unione europea per le apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione, vale a dire per le apparecchiature utilizzate negli aeroporti per il controllo delle persone, dei bagagli, sia a mano che da stiva, delle forniture e delle merci trasportate in aereo (per esempio rilevatori di metalli, *scanner* di sicurezza e sistemi di rilevamento di esplosivi);

nella relazione che accompagna il provvedimento si evidenzia come le norme attualmente in vigore a livello europeo non siano corredate da un regime di valutazione della conformità giuridicamente vincolante. Pertanto, le apparecchiature certificate in uno Stato membro possono essere immesse sul mercato unicamente in quello Stato membro, mentre ciascun altro Stato membro può riconoscere tale certificazione oppure esigere che le apparecchiature siano sottoposte a ulteriori prove di verifica della conformità o addirittura vietarne l'uso sul proprio territorio;

i metodi finora individuati per porre rimedio a tale frammentazione, attraverso l'elaborazione, in sede di Conferenza europea sull'aviazione civile, di una procedura di valutazione comune (CEP) per le prove cui sono sottoposte le apparecchiature di controllo del settore dell'aviazione, non sono risultati sempre efficaci, tenuto conto anche tale procedura non ha carattere vincolante;

considerato che:

la proposta di regolamento in esame non introduce specifiche tecniche di costruzione né requisiti di prestazione per le apparecchiature di controllo, ma disciplina le procedure per la loro omologazione a livello europeo, con l'obiettivo di contribuire al buon funzionamento del mercato interno e aumentare la competitività dell'industria dell'Unione europea in un settore strategico per l'economia europea (con un fatturato globale annuo di 14 miliardi di euro, di cui 4,2 miliardi nella sola Unione europea) dando nel contempo un importante contributo alle politiche volte a prevenire e contrastare le minacce alla sicurezza dell'aviazione;

con un sistema unico di certificazione, sarà infatti sufficiente effettuare l'omologazione delle apparecchiature di controllo di sicurezza del-

l'aviazione in un solo Stato membro, in quanto il certificato rilasciato sarà valido, con effetto immediato, in tutti gli Stati membri dell'Unione europea;

i requisiti di prestazione delle apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione, e gli ambiti, oggetti e persone da sottoporre a rilevamento sono già stabiliti dal regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, e dai relativi atti integrativi o di esecuzione;

tenuto conto delle osservazioni formulate dalla Commissione 14<sup>a</sup>;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, riguardante l'instaurazione e il funzionamento del mercato interno;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea «Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità»:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, in quanto l'intervento al livello dell'Unione europea integra sia il requisito della necessità sia quello del valore aggiunto rispetto all'azione dei singoli Stati. Infatti, l'obiettivo di istituire un sistema comune di omologazione UE delle apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione, che consenta il riconoscimento reciproco della certificazione di conformità tra gli Stati membri, non può essere raggiunto singolarmente da questi ultimi;

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, in quanto la proposta risulta congrua rispetto agli obiettivi che intende perseguire, che sono quelli di garantire il buon funzionamento del mercato interno e l'istituzione di un sistema comune di omologazione a livello europeo delle apparecchiature di controllo di sicurezza nel settore dell'aviazione.

Si rileva inoltre che l'articolo 17 della proposta in esame prevede comunque procedure affinché, nel caso in cui l'autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro sospetti che un'apparecchiatura presenti rischi per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse, possa chiedere al fabbricante di adottare tutte le misure correttive oppure di ritirarla dal mercato entro un termine ragionevole e proporzionale alla natura del rischio e informando l'organismo notificato competente.

**PARERE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: URAS)

12 ottobre 2016

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che la proposta prevede l'instaurazione di un sistema comune europeo di certificazione delle apparecchiature di controllo (*screening*) di sicurezza dell'aviazione, utilizzate per il controllo delle persone, del bagaglio a mano, del bagaglio da stiva, delle forniture e di merci e posta aviotrasportate (per esempio apparecchiature di rilevazione dei metalli, gli *scanner* di sicurezza e i sistemi di rilevamento di esplosivi), secondo i requisiti di prestazione di cui al regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, e i relativi atti integrativi o di esecuzione;

considerato che le apparecchiature di controllo nel settore della sicurezza aerea rappresentano un mercato ragguardevole, con un fatturato globale annuo di 14 miliardi di euro, di cui 4,2 miliardi nella sola UE, e che gli aeroporti e i poli di trasporto aereo sono tra i settori con il più alto potenziale di crescita;

rilevato che con un sistema unico di certificazione, sarà sufficiente effettuare l'omologazione delle apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione in un solo Stato membro, in quanto il certificato rilasciato sarà valido, con effetto immediato, in tutti gli Stati membri dell'Unione europea, con ciò aumentando l'efficienza complessiva del mercato dell'Unione europea nel settore del controllo di sicurezza dell'aviazione e riducendo l'onere amministrativo dei fabbricanti, con effetti positivi anche sulla competitività globale dell'industria europea, in particolare rispetto ai concorrenti statunitensi;

ricordata la comunicazione della Commissione «Politica industriale della sicurezza – Piano d'azione per un'industria della sicurezza innovativa e competitiva (COM(2012) 417)», in cui si prevede anche che, «subordinatamente a un'approfondita valutazione d'impatto e alla consultazione delle parti interessate, la Commissione proporrà due proposte legislative: una relativa all'istituzione di un sistema di certificazione armonizzato a livello di UE per le apparecchiature di controllo (rilevamento) aeroportuale e una relativa all'istituzione di un sistema di certificazione ar-

monizzato a livello di UE per i sistemi di allarme. L'obiettivo è il mutuo riconoscimento dei sistemi di certificazione.»;

considerato che i requisiti di prestazione delle apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione, e gli ambiti, oggetti e persone da sottoporre a rilevamento (*screening*), sono stabiliti dal citato regolamento (CE) n. 300/2008 e dai relativi atti integrativi o di esecuzione, in particolare il regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1998, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea, che ha sostituito il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010;

tenuto conto del parere motivato contrario espresso dalla *Assemblée nationale* francese in data 27 settembre 2016,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 114, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure relative al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione ed il funzionamento del mercato interno;

il principio di sussidiarietà è rispettato poiché l'obiettivo di istituire un sistema comune di omologazione UE delle apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione, che consenta il riconoscimento reciproco della certificazione di conformità tra gli Stati membri, non può essere raggiunto dagli Stati membri singolarmente;

anche il principio di proporzionalità è rispettato, in quanto le disposizioni proposte non vanno al di là di quanto necessario per assicurare il predetto obiettivo. Peraltro, l'articolo 17 prevede anche le idonee procedure, nel caso in cui l'autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro sospetti che un'apparecchiatura presenti rischi per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse, per chiedere al fabbricante di adottare tutte le misure correttive oppure di ritirarla dal mercato entro un termine ragionevole e proporzionale alla natura del rischio, e informando l'organismo notificato competente.

Inoltre, secondo l'articolo 6 del citato regolamento (CE) n. 300/2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile, gli Stati membri possono applicare misure più severe rispetto alle norme fondamentali comuni previste, adottandole in seguito a una valutazione dei rischi e nel rispetto del diritto comunitario, e comunicandole tempestivamente alla Commissione europea, che le trasmette agli altri Stati membri.



