COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla sicurezza delle ferrovie

(Rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Evoluzione recente della politica dell'Unione europea nel settore ferroviario

Nel Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", adottato il 28 marzo 2011, la Commissione ha delineato il proprio progetto di istituire uno spazio ferroviario europeo unico e ha spiegato che questo obiettivo comporta la creazione del mercato ferroviario interno, in cui le imprese ferroviarie europee possano prestare servizi senza inutili ostacoli tecnici e amministrativi.

Nelle sue conclusioni del gennaio 2012 il Consiglio europeo ha inoltre evidenziato l'importanza di liberare il potenziale di creazione di crescita di un mercato unico pienamente integrato, anche per quanto riguarda le industrie di rete[1]. Nella comunicazione "Azione per la stabilità, la crescita e l'occupazione", adottata il 30 maggio 2012[2], la Commissione pone l'accento sull'esigenza di ridurre ulteriormente l'onere normativo e gli ostacoli all'ingresso nel settore ferroviario e formula quindi al riguardo raccomandazioni specifiche per paese. Nella stessa ottica la Commissione ha adottato, il 6 giugno 2012, la comunicazione "Una governance migliore per il mercato unico", in cui sottolinea l'importanza del settore dei trasporti[3].

Nell'ultimo decennio il mercato ferroviario dell'UE è stato oggetto di trasformazioni profonde, introdotte gradualmente da tre pacchetti legislativi ferroviari (e dai relativi atti di accompagnamento) intesi ad aprire i mercati nazionali e a rendere le ferrovie più competitive e interoperabili a livello dell'UE, mantenendo nel contempo elevati livelli di sicurezza. Tuttavia, nonostante la notevole evoluzione dell'acquis dell'Unione che istituisce un mercato interno dei servizi di trasporto ferroviario, la quota modale delle ferrovie nel trasporto interno dell'UE è rimasta modesta. La Commissione ha pertanto deciso di proporre un quarto pacchetto ferroviario al fine di potenziare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari eliminando gli ostacoli che ancora sussistono sul mercato. La presente direttiva fa parte di questo quarto pacchetto, che mira ad eliminare le rimanenti barriere amministrative e tecniche introducendo in particolare un approccio comune in materia di norme di sicurezza e di interoperabilità, al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'UE, ridurre i costi amministrativi e accelerare le procedure amministrative, nonché evitare le discriminazioni dissimulate.

1.2. Quadro normativo per la sicurezza ferroviaria

Per dar 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. Fino ad oggi gli Stati membri hanno elaborato norme e standard di sicurezza di portata essenzialmente nazionale, basati su concetti tecnici ed 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.

---

1 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf
2 COM(2012) 299 final.
3 COM(2012) 259 final.

La direttiva 91/440/CEE, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie[4], e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza[5], hanno rappresentato le prime fasi del processo di regolamentazione del mercato europeo dei trasporti su rotaia aprendo il mercato dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci. Le disposizioni in materia di sicurezza si sono tuttavia dimostrate insufficienti e l'eterogeneità dei requisiti di sicurezza esistente tra gli Stati membri ha impedito il funzionamento ottimale dei trasporti su rotaia nell'Unione.

La 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[6], ha rappresentato un grande passo 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.

1.3. Perché modificare la direttiva 2004/49/CE?

L'articolo 10, paragrafo 7, della direttiva 2004/49/CE stabilisce che "Anteriormente al 30 aprile 2009, l'Agenzia valuta gli sviluppi della certificazione di sicurezza e presenta alla Commissione una relazione contenente raccomandazioni su una strategia di passaggio ad un certificato di sicurezza comunitario unico", destinato a sostituire il sistema a due parti attualmente in uso (parti a e b). L'elaborazione e l'applicazione di un certificato di sicurezza unico per l'Unione europea rappresenta da sempre un obiettivo a lungo termine. Non è mai stata una questione di "se", ma di "quando" sarebbe stato introdotto.

Nella relazione intermedia del 2009 l'Agenzia ferroviaria europea (di seguito "l'Agenzia") ha spiegato che era ancora troppo presto per formulare una raccomandazione e che erano necessarie maggiori informazioni al fine di garantire un dibattito informato. Nel luglio 2012 l'Agenzia ha presentato una relazione corredata di una raccomandazione che proponeva una strategia per la transizione[7].

A seguito della raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione ritiene che l'attuale quadro normativo sia sufficientemente evoluto da consentire il passaggio graduale ad un "certificato di sicurezza unico". In tale ottica occorre riesaminare il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e riattribuire le responsabilità ripartite tra queste ultime e l'Agenzia.

La revisione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie rappresenta anche l'opportunità per adeguare il testo al fine di tener conto dell'evoluzione del mercato ferroviario, in cui sono emersi nuovi soggetti o attori professionali. Gli insegnamenti tratti da gravi incidenti ferroviari dimostrano che questi attori possono assumere importanti responsabilità in materia

---

4 GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70.
5 GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.
6 GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.
7 *Recommendation on the migration to a single EU safety certificate*, ERA/REC/10/2011 del 3.7.2012.

di sicurezza. In passato le imprese ferroviarie integrate verticalmente erano in grado di controllare internamente la qualità di tutti i processi, come ad esempio la manutenzione del materiale rotabile o le operazioni di carico. La tendenza attuale ad esternalizzare determinate attività o servizi comporta l'emergenza di nuovi attori soggetti a una crescente pressione economica e finanziaria e, in parallelo, la riduzione del controllo interno. Questa situazione può avere ripercussioni negative sulla sicurezza, a meno che sia introdotta una nuova modalità di monitoraggio, mediante accordi contrattuali o di altro tipo, tale da garantire che le misure di controllo del rischio siano debitamente poste in essere da tutti gli attori interessati.

Un altro motivo importante per modificare il testo riguarda le norme nazionali in materia di sicurezza. A tale riguardo è stata costituita una *task force* le cui conclusioni sono state prese in considerazione nella presente proposta.

Altre modifiche del testo riguardano:

- il chiarimento di disposizioni vigenti e l'introduzione di nuove definizioni allo scopo di migliorare la coerenza con disposizioni analoghe utilizzate nella direttiva XX relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (di seguito la "direttiva sull'interoperabilità");
- aggiornamenti legati all'evoluzione del quadro normativo: disposizioni concernenti norme nazionali nonché riferimenti alle procedure di comitato e agli atti delegati;
- modifiche redazionali: consolidamento di modifiche precedenti del testo della direttiva, rinumerazione degli articoli e degli allegati, soppressione di disposizioni obsolete e aggiunta di riferimenti ad altri elementi del quarto pacchetto ferroviario.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

La DG MOVE ha preparato una valutazione d'impatto a sostegno delle proposte legislative volte a migliorare l'efficienza e la competitività dello spazio ferroviario europeo unico nel campo dell'interoperabilità e della sicurezza.

Nel giugno 2011 è stato costituito un gruppo direttivo sulla valutazione d'impatto, cui sono state invitate a partecipare tutte le DG; i servizi principalmente interessati erano tuttavia le DG ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER e ELARG.

I servizi della Commissione hanno mantenuto un dialogo costante sugli sviluppi dello spazio ferroviario europeo unico con i rappresentanti del settore. Nel 2010-2011 la Commissione ha inoltre svolto una valutazione ex-post del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce l'Agenzia.

Per sostenere la Commissione nel processo della valutazione d'impatto è stato chiesto a un consulente esterno di redigere uno studio di accompagnamento della valutazione d'impatto e di effettuare una consultazione mirata delle parti interessate.

Tale consultazione ha avuto inizio il 18 novembre 2011 con un'indagine via internet che si è conclusa il 30 dicembre 2011. All'indagine hanno fatto seguito colloqui con le principali parti interessate e un seminario nel febbraio 2012.

Considerata la natura tecnica dell'iniziativa, non è stata condotta alcuna consultazione pubblica. La Commissione ha tuttavia provveduto a consultare tutte le parti interessate a tempo debito e a garantire che le discussioni riguardassero tutti gli elementi fondamentali dell'iniziativa.

Maggiori informazioni sulla valutazione d'impatto e sui risultati della consultazione delle parti interessate sono contenute nella relazione sulla valutazione d'impatto[8].

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

La presente sezione contiene osservazioni e spiegazioni dettagliate sulle modifiche più rilevanti apportate al testo della direttiva. Le modifiche redazionali e quelle ovvie non sono commentate.

CAPO I

Articolo 1: nessuna osservazione.

Articolo 2: adeguamento dell'ambito di applicazione per coerenza con la direttiva sull'interoperabilità.

Articolo 3: nuove definizioni e alcune modifiche per migliorare la coerenza con definizioni analoghe utilizzate nella direttiva sull'interoperabilità.

CAPO II

Articolo 4: chiarimento del ruolo e delle responsabilità degli attori della catena ferroviaria per tener conto della recente evoluzione del mercato e del quadro normativo.

Articoli 5, 6 e 7: aggiornamenti legati all'evoluzione del quadro normativo.

Articolo 8: adeguamento delle disposizioni relative alle norme nazionali per tener conto dell'evoluzione del quadro normativo (adozione delle STI) e allineamento con la direttiva sull'interoperabilità.

Articolo 9: nessuna osservazione.

CAPO III

Articolo 10: introduzione del sistema del certificato di sicurezza unico per le imprese ferroviarie in sostituzione del precedente sistema di certificato di sicurezza suddiviso in due parti: "parte a" e "parte b".

Articolo 11: adeguamento del precedente articolo 11 al processo di passaggio a un certificato di sicurezza unico tenendo conto del nuovo ruolo dell'Agenzia.

Articolo 12: precedente articolo 11 senza modifiche significative.

Articolo 13: nessuna osservazione.

Articoli 14 e 15: rinumerazione del precedente articolo 14 *bis* aggiornato.

Precedente articolo 15: obsoleto.

CAPO IV

Articoli da 16 a 18: modifiche che tengono conto del nuovo ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza nell'ambito del passaggio ad un certificato di sicurezza unico e riattribuzione delle responsabilità tra tali autorità e l'Agenzia.

CAPO V

Articolo 19: nessuna osservazione.

---

[8] Documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna le proposte legislative intese a eliminare i rimanenti ostacoli amministrativi e tecnici nel campo dell'interoperabilità e della sicurezza sul mercato ferroviario dell'UE.

Articolo 20: chiarimento inteso a sottolineare l'importanza della collaborazione tra l'organismo investigativo nazionale e le autorità giudiziarie in caso di indagine a seguito di un incidente.

Articoli da 21 a 25: nessuna osservazione.

CAPO VI

Articolo 26: nuova disposizione relativa agli atti delegati per tener conto dell'entrata in vigore del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 27: modifica della procedura di comitato per tener conto dell'entrata in vigore del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 28: precedente articolo 31 aggiornato.

Articolo 29: precedente articolo 32 senza osservazioni.

Precedente articolo 26: obsoleto.

I precedenti articoli 29 e 30 della direttiva 2004/49/CE riguardano modifiche, rispettivamente, alle direttive 95/18/CE e 2001/14/CE. Essi diverranno obsoleti con l'entrata in vigore della rifusione del primo pacchetto ferroviario, che abroga le due direttive in questione.

Articolo 30: disposizioni transitorie.

Articolo 31: nuovo articolo concernente il ruolo dei pareri e delle raccomandazioni dell'Agenzia.

Articolo 32: precedente articolo 33 con chiarimenti relativi al recepimento.

Articolo 33: abrogazione della direttiva 2004/49/CE, che viene rifusa.

Articolo 34: precedente articolo 34 relativo all'entrata in vigore, adattato.

Articolo 35: precedente articolo 35 relativo ai destinatari, adattato.

ALLEGATO I: precedente allegato I con alcuni adeguamenti.

Precedente ALLEGATO II: obsoleto a seguito dell'adeguamento delle norme nazionali.

Precedente ALLEGATO III: obsoleto a seguito dell'introduzione di un atto di esecuzione.

Precedente ALLEGATO IV: obsoleto a seguito dell'introduzione del sistema del certificato di sicurezza unico dell'UE.

Precedente ALLEGATO V: obsoleto a seguito dell'introduzione di un atto di esecuzione.

Nuovo ALLEGATO II: tavola di concordanza.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

2013/0016 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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 ~~che istituisce la Comunità europea~~, in particolare l'articolo ~~71~~ ⌦ 91, ⌫ paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea[1],

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[2],

visto il parere del Comitato delle regioni[3],

deliberando conformemente alla procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 1 (adattato)

~~Per dar seguito all'impegno assunto con la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie[4], e finalizzato alla creazione di un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia, è necessario porre in essere un quadro normativo comune per la sicurezza ferroviaria. Fino ad oggi, gli Stati membri hanno elaborato norme e standard di sicurezza di portata essenzialmente nazionale, basati su concetti tecnici ed operativi nazionali. A ciò si aggiunge il fatto che l'eterogeneità dei principi, dell'approccio e delle culture hanno reso difficile l'eliminazione degli ostacoli tecnici e lo sviluppo di operazioni di trasporto internazionali.~~

⇩ nuovo

(1) La 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[5], hanno subito diverse modifiche sostanziali. Essa deve ora essere nuovamente modificata ed è quindi opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla sua rifusione.

---

1 GU C del …, pag.

2 GU C del …, pag.

3 GU C del …, pag.

4 ~~GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).~~

5 GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 2 (adattato)

~~La direttiva 91/440/CEE, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie[6] e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza[7] rappresentano le prime fasi del processo di regolamentazione del mercato europeo dei trasporti su rotaia, aprendo il mercato dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci. Tuttavia, le disposizioni in materia di sicurezza si sono dimostrate insufficienti e sussiste un'eterogeneità dei requisiti di sicurezza che pregiudica il funzionamento ottimale dei trasporti su rotaia nella Comunità. Risulta particolarmente importante armonizzare il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti.~~

⇩ nuovo

(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 alla creazione di un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia, tale direttiva deve essere riveduta in modo approfondito.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 3 (adattato)

~~In molti Stati membri, le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a norme di sicurezza locali o regionali e al controllo di autorità locali o regionali e non ai requisiti comunitari in materia di interoperabilità o rilascio di licenze. I tram sono inoltre spesso soggetti alla normativa sulla sicurezza stradale e potrebbero pertanto non rientrare integralmente nell'ambito di applicazione di norme sulla sicurezza ferroviaria. Per queste ragioni e in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato, gli Stati membri dovrebbero poter escludere detti sistemi di trasporto su rotaia locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva.~~

⇩ nuovo

(3) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a norme di sicurezza locali o regionali e sono spesso controllati da autorità locali o regionali, non essendo applicati i requisiti dell'Unione in materia di

6 ~~GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/13/CE (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).~~

7 ~~GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla direttiva 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).~~

interoperabilità o rilascio di licenze. I tram sono inoltre spesso soggetti alla normativa sulla sicurezza stradale e potrebbero pertanto non rientrare integralmente nell'ambito di applicazione di norme sulla sicurezza ferroviaria. Per questi motivi è opportuno escludere tali sistemi di trasporto su rotaia locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri possono tuttavia applicare su base volontaria le disposizioni della presente direttiva a sistemi di trasporto su rotaia locali, se lo ritengono opportuno.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 4 (adattato)

~~I livelli di sicurezza del sistema ferroviario comunitario sono generalmente elevati, in particolare rispetto a quelli del trasporto su strada. Nell'attuale fase di ristrutturazione, che separerà le funzioni di compagnie ferroviarie precedentemente integrate e porterà il settore delle ferrovie da un ambito di autoregolamentazione ad un ambito di regolamentazione pubblica, è importante che sia almeno mantenuta la sicurezza. Ove ragionevolmente praticabile, la sicurezza dovrebbe essere ulteriormente migliorata alla luce del progresso tecnico e scientifico e tutelando la competitività del modo di trasporto su rotaia.~~

⇩ nuovo

(4) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. Ove ragionevolmente praticabile, la sicurezza deve essere ulteriormente migliorata alla luce del progresso tecnico e scientifico e tenendo conto del miglioramento previsto nella competitività del trasporto su rotaia.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

(5) ~~Tutti gli operatori~~ I principali attori del sistema ferroviario, gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, ~~dovrebbero~~ ⌦ devono ⌫ assumere ~~la~~ piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema. Ogniqualvolta appropriato, essi ~~dovrebbero~~ ⌦ devono ⌫ cooperare nell'attuare le misure di controllo del rischio. Gli Stati membri ~~dovrebbero~~ ⌦ devono ⌫ operare una netta distinzione fra tale immediata responsabilità in materia di sicurezza e il compito delle autorità ⌦ nazionali ⌫ preposte alla sicurezza di elaborare un quadro normativo nazionale e di vigilare sulle prestazioni ~~degli~~ di tutti gli operatori.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 6 (adattato)

~~La responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie relativa al funzionamento dei sistemi ferroviari non esclude che altri attori quali fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, addetti alla manutenzione dei vagoni, fornitori di servizi, ed enti appaltanti si assumano la responsabilità dei loro prodotti o servizi ai sensi delle disposizioni della direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del~~

~~sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità[8] e alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale[9] o di altra legislazione comunitaria pertinente.~~

⇩ nuovo

(6) La responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie relativa al funzionamento del sistema ferroviario non esclude che altri attori quali fabbricanti, trasportatori, speditori, riempitori, caricatori, soggetti responsabili della manutenzione, fornitori di servizi di manutenzione, addetti alla manutenzione dei carri, fornitori di servizi ed enti appaltanti si assumano la responsabilità dei loro prodotti o servizi. Per evitare il rischio che le responsabilità non siano adeguatamente assunte, ciascun attore interessato deve essere reso responsabile del proprio processo specifico. Ciascun attore del sistema ferroviario deve avere la responsabilità nei confronti degli altri attori di comunicare in modo completo ed esatto tutte le informazioni pertinenti necessarie per verificare che i veicoli siano idonei a circolare. Si tratta in particolare delle informazioni riguardanti la situazione e la storia del veicolo, i diari di manutenzione, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 7 (adattato)

~~I requisiti in materia di sicurezza dei sottosistemi delle reti ferroviarie transeuropee sono stabiliti dalla direttiva 96/48/CE e dalla direttiva 2001/16/CE. Tuttavia, dette direttive non definiscono requisiti comuni a livello di sistema e non approfondiscono il tema della regolamentazione, della gestione e della supervisione della sicurezza. Una volta che le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) avranno stabilito i livelli minimi di sicurezza dei sottosistemi risulterà sempre più importante fissare obiettivi di sicurezza anche a livello di sistema.~~

⇩ nuovo

(7) Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione devono provvedere affinché le proprie imprese appaltatrici e le altre parti attuino misure di controllo del rischio. A tal fine è necessario che applichino i metodi relativi al monitoraggio descritti nei metodi comuni di sicurezza (*common safety methods* - CSM*)*. Le loro imprese appaltatrici devono applicare tale processo mediante accordi contrattuali. Poiché tali accordi costituiscono una parte essenziale del loro sistema di gestione della sicurezza, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono darne comunicazione su richiesta dell'Agenzia ferroviaria europea (di seguito "l'Agenzia") o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza nell'ambito delle attività di supervisione.

~~[8] GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.~~
~~[9] GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 8 (adattato)

~~Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, dovrebbero essere progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (CST) e metodi comuni di sicurezza (CSM). Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione del livello di sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello comunitario e degli Stati membri.~~

⇩ nuovo

(8) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, sono stati progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (*common safety targets* - CST) e metodi comuni di sicurezza. Essi devono fornire strumenti di valutazione della sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello dell'Unione e degli Stati membri. Sono stati stabiliti indicatori comuni di sicurezza (*common safety indicators* - CSI) per valutare se i sistemi siano conformi ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 9 (adattato)

~~Le informazioni sulla sicurezza del sistema ferroviario sono scarse e generalmente inaccessibili al pubblico. È pertanto necessario creare indicatori comuni di sicurezza (CSI) per valutare che il sistema sia conforme ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria. Tuttavia, le definizioni nazionali relative ai CSI possono applicarsi per un periodo transitorio e si dovrebbe pertanto tenere debito conto del grado di sviluppo di definizioni comuni dei CSI quando è messa a punto la prima serie di CST.~~

⇩ nuovo

(9) Le norme nazionali, spesso fondate su standard tecnici nazionali, sono state gradualmente sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base dei CST, dei CSM e delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Per eliminare gli ostacoli all'interoperabilità occorre ridurre il numero di norme nazionali a seguito dell'ampliamento del campo di applicazione delle STI al sistema ferroviario di tutta l'Unione e della definizione di alcuni punti in sospeso nelle STI. A tale scopo è necessario che gli Stati membri tengano aggiornato il loro sistema di norme nazionali, sopprimano le norme obsolete e ne informino la Commissione e l'Agenzia.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 10 (adattato)

~~Le norme nazionali di sicurezza, spesso fondate su standard tecnici nazionali, dovrebbero gradualmente essere sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base~~

~~delle STI. L'introduzione di nuove norme nazionali specifiche che non siano fondate su tali standard comuni deve essere limitata al minimo. Le nuove norme nazionali dovrebbero essere conformi alla normativa comunitaria e favorire il passaggio ad un approccio comune alla sicurezza ferroviaria. Tutte le parti interessate dovrebbero pertanto essere consultate prima che uno Stato membro adotti una norma nazionale di sicurezza che imponga un livello di sicurezza più elevato che i CST. In tali casi, il nuovo progetto di norma dovrebbe essere oggetto di un esame da parte della Commissione, che dovrebbe adottare una decisione qualora risultasse che il progetto di norma non è conforme alla legislazione comunitaria o costituisce un mezzo di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.~~

⇩ nuovo

(10) Considerato l'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario e il tempo necessario per adottare le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente. Il sistema di gestione della sicurezza è lo strumento riconosciuto per la prevenzione degli incidenti e le imprese ferroviarie sono responsabili dell'adozione immediata di misure correttive per evitare che si ripetano. Gli Stati membri non devono ridurre la responsabilità delle imprese ferroviarie stabilendo nuove norme nazionali immediatamente dopo un incidente.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 11 (adattato)

~~La situazione attuale, nella quale vigono ancora norme di sicurezza nazionali, dovrebbe essere vista come fase di transizione verso una situazione nella quale a termine saranno in vigore norme europee.~~

⇩ nuovo

(11) Nell'esercitare le proprie funzioni e competenze i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono attuare un sistema di gestione della sicurezza che soddisfi i requisiti unionali e contenga elementi comuni. È necessario che le informazioni sulla sicurezza e sull'attuazione del sistema di gestione della sicurezza siano trasmesse all'Agenzia e all'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro interessato.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 12 (adattato)

~~L'elaborazione dei CST, CSM e CSI e la necessità di facilitare il processo verso un approccio comune alla sicurezza ferroviaria richiedono un supporto tecnico a livello comunitario. L'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio[10] è incaricata di formulare raccomandazioni in materia di CST, CSM~~

[10] ~~Cfr. pagina 3 della presente Gazzetta ufficiale.~~

~~e CSI e di ulteriori misure di armonizzazione nonché di monitorare l'evoluzione della sicurezza ferroviaria nella Comunità.~~

⇩ nuovo

(12) Per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque per tutte le imprese ferroviarie, queste devono essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza. Un'impresa ferroviaria titolare di una licenza di esercizio deve essere in possesso di un certificato di sicurezza per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria. Il certificato di sicurezza deve fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di rispettare le norme e gli standard di sicurezza del settore. Per i servizi di trasporto internazionale deve essere sufficiente approvare il sistema di gestione della sicurezza una sola volta a livello dell'Unione.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 13 (adattato)

~~Nell'esercitare le proprie funzioni e competenze i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovrebbero attuare un sistema di gestione della sicurezza che soddisfi i requisiti comunitari e contenga elementi comuni. Le informazioni sulla sicurezza e l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza dovrebbero essere sottoposte all'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro interessato.~~

⇩ nuovo

(13) Sulla base della direttiva 2004/49/CE sono stati stabiliti metodi armonizzati in materia di monitoraggio, valutazione della conformità, controllo e valutazione del rischio che devono essere applicati alle imprese ferroviarie e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale quadro normativo è sufficientemente evoluto da consentire il passaggio graduale ad un "certificato di sicurezza unico" valido in tutta l'Unione europea. Il passaggio a un certificato di sicurezza unico dovrebbe rendere il sistema ferroviario più efficace ed efficiente grazie alla riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese ferroviarie.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 14 (adattato)

~~Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe tener conto del fatto che la direttiva 89/391/CE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro[11], e le relative direttive particolari sono pienamente applicabili alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore ferroviario. Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe anche tener~~

[11] ~~GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.~~

~~conto della direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia[12].~~

⇩ nuovo

(14) Il certificato di sicurezza unico deve essere rilasciato sulla base della prova che l'impresa ferroviaria ha posto in essere il proprio sistema di gestione della sicurezza. Per ottenere tale prova può risultare necessario non solo procedere a ispezioni presso la sede dell'impresa ferroviaria, ma anche effettuare controlli intesi a verificare che l'impresa continui ad applicare debitamente il proprio sistema di gestione della sicurezza dopo che le è stato concesso il certificato unico di sicurezza.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 15 (adattato)

~~Per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque per tutte le imprese ferroviarie, queste dovrebbero essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza. I certificati di sicurezza dovrebbero fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di rispettare le norme e gli standard di sicurezza del settore. Per i servizi di trasporto internazionale dovrebbe essere sufficiente approvare il sistema di gestione della sicurezza in uno Stato membro e attribuire all'approvazione validità comunitaria. La conformità alle norme nazionali dovrebbe essere subordinata a un'ulteriore certificazione in ciascuno Stato membro. L'obiettivo finale dovrebbe essere quello di istituire un certificato di sicurezza comune con validità comunitaria.~~

⇩ nuovo

(15) È necessario che il gestore dell'infrastruttura abbia la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della propria rete ferroviaria. Il gestore dell'infrastruttura deve essere soggetto all'autorizzazione di sicurezza da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza per quanto concerne il proprio sistema di gestione della sicurezza e altre disposizioni finalizzate al rispetto dei relativi requisiti.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 16 (adattato)

~~Oltre che ai requisiti di sicurezza descritti nel certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie titolari di una licenza di esercizio devono rispettare i requisiti nazionali, compatibili con il diritto comunitario e applicati in modo non discriminatorio, in materia di salute, sicurezza, condizioni sociali, incluse le disposizioni giuridiche relative al periodo di guida, e di diritto dei lavoratori e dei consumatori di cui agli articoli 6 e 12 della direttiva 95/18/CE.~~

[12] ~~GU L 235 del 17.9.1996, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2003/29/CE della Commissione (GU L 90 dell'8.4.2003, pag. 47).~~

⇩ nuovo

(16) La certificazione del personale viaggiante costituisce spesso un ostacolo insormontabile per i nuovi operatori. Occorre che gli Stati membri provvedano affinché le strutture per la formazione e la certificazione del personale viaggiante necessarie per ottemperare ai requisiti fissati nelle norme nazionali siano accessibili alle imprese ferroviarie che intendono esercitare la loro attività sulla rete in questione.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 17 (adattato)

~~Ciascun gestore dell'infrastruttura ha la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della sua rete ferroviaria. Parallelamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie il gestore dell'infrastruttura dovrebbe essere soggetto all'autorizzazione di sicurezza da parte dell'autorità preposta alla sicurezza per quanto concerne il suo sistema di gestione della sicurezza e altre disposizioni finalizzate al rispetto dei requisiti di sicurezza.~~

⇩ nuovo

(17) Il soggetto responsabile della manutenzione deve essere certificato per i carri merci. Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore dell'infrastruttura, la certificazione deve essere inclusa nella procedura relativa all'autorizzazione di sicurezza. Il certificato rilasciato a tale soggetto deve garantire che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi carro merci di cui esso è responsabile. È necessario che il certificato sia valido in tutta l'Unione e sia rilasciato da un organismo in grado di verificare il sistema di manutenzione istituito da tale soggetto. Poiché i carri merci sono utilizzati frequentemente nel trasporto internazionale e il soggetto responsabile della manutenzione può volere utilizzare officine stabilite in più di uno Stato membro, occorre che l'organismo di certificazione possa effettuare i propri controlli in tutta l'Unione.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 18 (adattato)

~~Gli Stati membri dovrebbero sforzarsi di assistere le imprese ferroviarie che intendono accedere al mercato. In particolare dovrebbero fornire loro informazioni e rispondere prontamente alle richieste di certificazione della sicurezza. Per le imprese ferroviarie che assicurano servizi di trasporto internazionale è importante che le procedure siano analoghe nei diversi Stati membri. Anche se in un primo tempo il certificato di sicurezza conterrà elementi nazionali, dovrebbe comunque essere possibile armonizzarne le parti comuni e facilitare l'elaborazione di un modello comune.~~

⇩ nuovo

(18) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza devono essere pienamente indipendenti sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione ed ente appaltante. Esse devono svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio, collaborare con l'Agenzia per creare uno spazio ferroviario unico e coordinare i rispettivi criteri decisionali. Per rafforzare l'efficienza due o più Stati membri possono decidere di mettere insieme il personale e le risorse delle rispettive autorità nazionali preposte alla sicurezza.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 19 (adattato)

~~La certificazione del personale viaggiante e l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile già in servizio per le differenti reti nazionali costituiscono spesso un ostacolo insormontabile per i nuovi operatori. Gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che le strutture per la formazione e la certificazione del personale viaggiante necessarie per ottemperare ai requisiti fissati nelle norme nazionali siano accessibili alle imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza. Si dovrebbe elaborare una procedura comune di autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile in servizio.~~

⇩ nuovo

(19) Quando si chiede a un'autorità nazionale preposta alla sicurezza di controllare un'impresa ferroviaria stabilita in diversi Stati membri, le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate devono essere informate dall'Agenzia, che deve assicurare il necessario coordinamento delle attività di supervisione.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 20 (adattato)

~~I tempi di guida e di riposo dei macchinisti e dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni di sicurezza essenziali hanno un forte impatto sul livello di sicurezza del sistema ferroviario. Tali aspetti rientrano negli articoli da 137 a 139 del trattato e sono già soggetti a un negoziato fra le parti sociali in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE[13].~~

[13] ~~Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 21 (adattato)

~~Lo sviluppo di un sistema ferroviario comunitario sicuro richiede l'istituzione di condizioni armonizzate per la concessione di appropriate patenti ai macchinisti, nonché al personale viaggiante addetto a compiti di sicurezza; la Commissione ha annunciato l'intenzione di presentare prossimamente una nuova legislazione in materia. Per quanto riguarda l'altro personale addetto a mansioni di sicurezza essenziali, le relative qualifiche sono state già specificate dalle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 22 (adattato)

~~Come parte del nuovo quadro normativo comune in materia di sicurezza ferroviaria, tutti gli Stati membri dovrebbero istituire autorità nazionali con compiti di regolamentazione e supervisione della sicurezza ferroviaria. Per agevolarne la cooperazione a livello comunitario, occorrerebbe attribuire a queste autorità le stesse funzioni e competenze minime. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero godere di un elevato livello di autonomia. Esse dovrebbero svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio per contribuire alla creazione di un sistema ferroviario comunitario unico e dovrebbero cooperare per coordinare i rispettivi criteri decisionali, in particolare per quanto riguarda la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto internazionale.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 23 (adattato)

(~~23~~20) Incidenti ferroviari gravi accadono raramente, ma possono avere conseguenze disastrose e alimentare le preoccupazioni dell'opinione pubblica in merito alla sicurezza del sistema ferroviario. Tutti siffatti incidenti ⌦ devono ⌫ ~~dovrebbero~~ essere pertanto oggetto di un'indagine di sicurezza per scongiurare il ripetersi di tali eventi e i risultati di tali indagini ⌦ devono ⌫ ~~dovrebbero~~ essere resi pubblici. Gli altri incidenti e inconvenienti ⌦ devono anch'essi formare oggetto di un'indagine di sicurezza quando ⌫ potrebbero essere precursori significativi di incidenti gravi ~~e dovrebbero pertanto formare oggetto anch'essi di un'indagine di sicurezza, quando è necessario~~.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 24 (adattato)

(~~24~~21) L'indagine di sicurezza ⌦ deve ⌫ ~~dovrebbe~~ essere separata dall'indagine giudiziaria relativa allo stesso inconveniente ⌦ e godere ⌫~~, pur godendo~~ dell'accesso alle prove e alle testimonianze. Detta indagine ⌦ deve ⌫ ~~dovrebbe~~ essere condotta da un organismo permanente, indipendente dai soggetti del settore ferroviario. Tale organismo ⌦ deve ⌫ ~~dovrebbe~~ funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto

di interessi o eventuale coinvolgimento nelle cause degli eventi oggetto di indagine; in particolare, la sua indipendenza funzionale non ⌦ deve ⌫ ~~dovrebbe~~ essere compromessa dal fatto che è strettamente connesso con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o con l'ente di regolamentazione delle ferrovie a fini di organizzazione e di struttura giuridica. Le indagini ⌦ devono ⌫ ~~dovrebbero~~ essere effettuate nella massima trasparenza possibile. Per ogni evento, l'organismo investigativo ⌦ deve ⌫ ~~dovrebbe~~ designare un gruppo di investigatori dotato della necessaria competenza per individuarne tutte le cause dirette ed indirette.

⇩ nuovo

(22) Affinché l'organismo investigativo migliori l'efficienza delle proprie attività e svolga più agevolmente le funzioni che gli incombono è necessario che abbia accesso in tempo utile al luogo dell'incidente, se del caso collaborando con l'autorità giudiziaria. Le relazioni sulle indagini e le eventuali conclusioni e raccomandazioni forniscono informazioni fondamentali ai fini di un ulteriore miglioramento della sicurezza ferroviaria e devono essere rese pubbliche a livello dell'Unione. I destinatari delle raccomandazioni di sicurezza devono prendere le misure opportune e comunicarle all'organismo investigativo.

(23) Gli Stati membri devono stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e provvedere alla loro applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

(24) Poiché gli scopi delle azioni proposte nella presente direttiva, vale a dire il coordinamento delle attività negli Stati membri finalizzate alla regolamentazione e alla supervisione della sicurezza e all'analisi degli incidenti, nonché la definizione di obiettivi comuni di sicurezza, metodi comuni di sicurezza, indicatori comuni di sicurezza e requisiti comuni dei certificati di sicurezza unici, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello unionale, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Secondo il principio di proporzionalità stabilito nello stesso articolo, la presente direttiva si limita a quanto necessario per il conseguimento di tali obiettivi.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 25 (adattato)

~~Le relazioni sulle indagini e le eventuali conclusioni e raccomandazioni forniscono informazioni fondamentali ai fini di un ulteriore miglioramento della sicurezza ferroviaria e dovrebbero essere rese pubbliche a livello comunitario. Le raccomandazioni in materia di sicurezza devono essere attuate dai destinatari e le azioni intraprese devono essere comunicate all'organismo investigativo.~~

⇩ nuovo

(25) Al fine di integrare o modificare determinati elementi non essenziali della presente direttiva, occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato con riguardo ai metodi comuni di sicurezza e alla loro revisione e alla revisione degli indicatori comuni di sicurezza e degli obiettivi comuni

di sicurezza. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati occorre che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(26) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva occorre conferire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda i requisiti del sistema di gestione della sicurezza e i relativi elementi, il riesame del sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci e l'ampliamento ad altro materiale rotabile nonché il contenuto principale delle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti. Occorre che tali competenze di esecuzione siano esercitate conformemente alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione[14].

(27) È opportuno che l'obbligo di recepire la presente direttiva nel diritto interno sia limitato alle disposizioni che costituiscono modificazioni sostanziali rispetto alla direttiva precedente. L'obbligo di recepimento delle disposizioni rimaste immutate deriva dalla direttiva precedente.

(28) La presente direttiva non pregiudica l'obbligo degli Stati membri con riguardo ai termini del recepimento nel diritto nazionale delle direttive di cui all'allegato IV, parte B,

---

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 26 (adattato)

~~Poiché gli scopi dell'azione proposta, vale a dire il coordinamento delle attività negli Stati membri finalizzate alla regolamentazione e alla supervisione della sicurezza e all'analisi degli incidenti, nonché la definizione a livello comunitario di obiettivi comuni di sicurezza, metodi comuni di sicurezza, indicatori comuni di sicurezza e requisiti comuni dei certificati di sicurezza, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Secondo il principio di proporzionalità stabilito nello stesso articolo, la presente direttiva si limita a quanto necessario per il conseguimento di tali obiettivi.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 27 (adattato)

~~Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione[15].~~

---

[14] GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

[15] ~~GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 28 (adattato)

~~La presente direttiva mira a riorganizzare e a riunire la pertinente normativa comunitaria in materia di sicurezza ferroviaria. Di conseguenza, dovrebbero essere abrogate le disposizioni in materia di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie precedentemente stabilite dalla direttiva 2001/14/CE, insieme a tutti i riferimenti alla certificazione della sicurezza. La direttiva 95/18/CE prevedeva disposizioni in materia di qualifiche di sicurezza del personale operativo e di sicurezza del materiale rotabile che sono coperte dai requisiti in materia di certificazione della sicurezza della presente direttiva e non dovrebbero quindi fare più parte dei requisiti per ottenere una licenza. Un'impresa ferroviaria titolare di una licenza di esercizio dovrebbe essere in possesso di un certificato di sicurezza per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, considerando 29 (adattato)

~~Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e provvedere alla loro applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive,~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16, (adattato)
⇨ nuovo

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva ⌦ stabilisce disposizioni volte ⌫ ~~è intesa~~ a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario ~~comunitario~~ ⌦ dell'Unione ⌫ e a migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari mediante:

a) l'armonizzazione della struttura normativa negli Stati membri,

b) la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati ⌦ del sistema ferroviario ⌫,

c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per ~~consentire una maggiore armonizzazione~~ ⇨ eliminare gradualmente la necessità di ⇦ ~~delle~~ norme nazionali,

d) l'istituzione ~~in~~ ⇨ da parte di ⇦ ciascuno Stato membro di un'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza e di un organismo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti,

e) la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica al sistema ferroviario degli Stati membri, che può essere suddiviso in sottosistemi di natura strutturale ~~ed operative~~ ⇨ e funzionale ⇦. Riguarda i requisiti di sicurezza per l'intero sistema, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e del traffico, e l'interazione fra le imprese ferroviarie ⇨ , ⇦ ~~e~~ i gestori dell'infrastruttura ⇨ e altri attori del sistema ferroviario ⇦.

2. ⇨ Sono esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva i seguenti sistemi: ⇦

~~Gli Stati membri possono escludere dalle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva:~~

a) metropolitane, tram e ~~altri~~ sistemi di trasporto leggero su rotaia;

b) le reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti.~~;~~

⌦ 3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione delle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva: ⌫

a~~e~~) l'infrastruttura ferroviaria privata ⇨ e i veicoli utilizzati unicamente su tale infrastruttura ove questa sia ⇦ utilizzata esclusivamente dal proprietario ~~dell'infrastruttura~~ per le sue operazioni di trasporto di merci;

⇨ b) le infrastrutture e i veicoli adibiti a un uso strettamente locale, storico o turistico. ⇦

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 1

~~d) veicoli storici che circolano sulle reti nazionali sempre che siano conformi alle norme e ai regolamenti di sicurezza nazionale al fine di assicurare la sicurezza della circolazione dei veicoli stessi;~~

~~e) ferrovie storiche, museali e turistiche che operano su una propria rete, compresi le officine di manutenzione, i veicoli e il personale che vi lavora.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

~~a) «sistema ferroviario»: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;~~

⇩ nuovo

a) «sistema ferroviario», il sistema ferroviario dell'Unione quale definito all'articolo 2 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~b) «gestore dell'infrastruttura»: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria o di parte di essa, quale definita dall'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, compresa eventualmente la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti di gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;~~

⇩ nuovo

b) «gestore dell'infrastruttura»: il gestore dell'infrastruttura quale definito all'articolo 2 della direttiva 2001/14/CE[16];

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)
⇨ nuovo

c) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa ferroviaria quale definita ⇨ all'articolo 2 della ⇦ ~~dalla~~ direttiva 2001/14/CE e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

d) «specifica~~he~~ tecnica~~he~~ di interoperabilità (STI)»: la~~e~~ specifica~~he~~ di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario ~~transeuropei convenzionale e ad alta velocità~~, quale definito ~~nella~~ ⇨ nell'articolo 2 della direttiva

[16] GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

xx ⇦ ~~direttiva 96/48/CE e nella direttiva 2001/16/CE;~~ ⇨ relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario; ⇦

e) «obiettivi comuni di sicurezza (CST)»: i livelli di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;

~~f) «metodi comuni di sicurezza (CSM)»: i metodi che devono essere elaborati per descrivere come valutare i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;~~

⌦f) «metodi comuni di sicurezza (CSM)»: i metodi che descrivono la valutazione dei livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza; ⌫

g) «autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza»: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della presente direttiva o qualsiasi organismo ~~binazionale~~ a cui ⌦ diversi ⌫Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato ~~per l'infrastruttura transfrontaliera specializzata~~;

h) «norme nazionali ~~di sicurezza~~»: tutte le norme ⇨ vincolanti ⇦ contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria ⇨ o obblighi tecnici ⇦, prescritte a livello di Stato membro e applicabili ~~a più di un'~~ ⇨ alle ⇦ impres~~a~~e ferroviari~~a~~e, indipendentemente dall'organismo che le emana;

i) «sistema di gestione della sicurezza»: l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;

j) «investigatore incaricato»: una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;

k) «incidente»: evento improvviso indesiderato ~~e~~o non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altro;

l) «incidente grave»: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente analogo avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; ⌦ per ⌫ «seri danni» ⌦ si intendono ⌫ ~~:~~ i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo ad almeno 2 milioni di EUR;

m) «inconveniente»: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio;

n) «indagine»: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti e inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;

o) «cause»: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente;

~~p) «Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea, vale a dire l'Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie;~~

⇩ nuovo

p) «trasporto leggero su rotaia»: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano la cui capacità e velocità sono inferiori a quelle del sistema di trasporto ferroviario pesante e delle metropolitane, ma superiori a quelle dei tram. I sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o condividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)
⇨ nuovo

q) «organismi notificati»: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi⌦ ; ⌫~~, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;~~

r) «componenti di interoperabilità»: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario ⇨quali definiti all'articolo 2 della direttiva XX relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario ⇦. ~~convenzionale o ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. Il concetto di «componente» comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.~~

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 2 (adattato)
⇨ nuovo

s) «detentore»: soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che possa farne uso e che sia registrato in quanto tale nel registro nel registro di immatricolazione nazionale di cui ⌦ all'articolo 43 della direttiva XX ⌫ ~~all'articolo 33 della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008,~~ relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario ~~comunitario (rifusione)~~[17] ~~(in seguito denominata "direttiva sull'interoperabilità ferroviaria")~~;

t) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale ⌦ nel registro di immatricolazione nazionale ⌫~~nel RIN~~;

---

[17] ~~GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.~~

u) «veicolo»: veicolo ferroviario adibito alla circolazione con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione ⇨ , in una composizione fissa o variabile ⇦. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali ~~o di parti di tali sottosistemi~~;.

⇩ nuovo

v) «fabbricante»: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica o fa progettare o fabbricare un componente di interoperabilità o un sottosistema e lo commercializza con il proprio nome o marchio;

w) «speditore»: l'impresa che spedisce le merci per proprio conto o per conto terzi;

x) «caricatore»: l'impresa che carica merci imballate, anche quelle pericolose, piccoli contenitori o cisterne mobili su un carro o un contenitore o che carica su un carro un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas ad elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile;

y) «riempitore»: l'impresa che riempie con merci, anche pericolose, una cisterna (carro-cisterna, carro con cisterne amovibili, cisterna mobile, contenitore-cisterna o un carro-batteria o un contenitore per gas ad elementi multipli), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa.

🡻 Rettifica, GU L 220 del, 21.6.2004, pag. 16 (adattato)
⇨ nuovo

CAPO II

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA

Articolo 4

⇨ Ruolo degli attori del sistema ferroviario nello ⇦ ~~S~~sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria

1. Gli Stati membri ⇨ e l'Agenzia ⇦ garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione della normativa ⌦ dell'Unione ⌫~~comunitaria~~, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.

~~Gli Stati membri provvedono affinché l'emanazione, l'applicazione e il controllo dell'applicazione delle norme di sicurezza avvengano in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico.~~

~~2. Gli Stati membri provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato) →1 2008/110/CE, articolo 1, paragrafo 3 ⇨ nuovo

2. Gli Stati membri provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, obbligandoli:

a) a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente,

b) ad applicare le norme ⌦ unionali e le norme ⌫ ~~e gli standard di sicurezza~~ nazionali e

c) ad istituire sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva.

Fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi. ⇨ Nei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie si tiene anche conto dei rischi associati alle attività di terzi. ⇦

3~~4~~. ~~Resta impregiudicata la responsabilità di ciascun~~ ⌦ Ciascun ⌫ fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, ~~addetto alla manutenzione dei vagoni,~~ →1 detentore, ←fornitore di servizi o ente appaltante~~, di assicurare~~ ⌦ assicura ⌫ che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori, ~~e~~ i materiali ~~nonché~~ e i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore ⌦ dell'infrastruttura ⌫ ~~delle infrastrutture~~ in modo sicuro.

⇩ nuovo

4. Tutti gli attori che svolgono un ruolo importante nelle attività inerenti alla sicurezza pongono in essere le necessarie misure di controllo del rischio, se del caso in collaborazione con gli altri. Oltre alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura sono annoverati fra tali attori:

(a) i soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli,

(b) gli speditori, i caricatori e i riempitori, che svolgono un ruolo importante nella sicurezza delle operazioni di carico,

(c) i fabbricanti, che sono responsabili della progettazione e della fabbricazione di veicoli ferroviari sicuri, di parti, componenti o sottounità di veicoli e di infrastrutture ferroviarie sicure, di sottosistemi energia e controllo-comando a terra sicuri nonché dell'elaborazione della documentazione preliminare di manutenzione del veicolo.

5. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio. A tal fine le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti

responsabili della manutenzione applicano i metodi comuni relativi al processo di monitoraggio di cui al regolamento (UE) n. 1078/2012[18]. Le loro imprese appaltatrici applicano tale processo mediante accordi contrattuali. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione comunicano i rispettivi accordi contrattuali su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

6. Qualsiasi attore del sistema ferroviario che individui un rischio di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, anche dei sottosistemi strutturali, segnala tali rischi alle altre parti interessate per consentire loro di prendere le necessarie misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario.

7. Nel caso dello scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, gli attori si scambiano tutte le informazioni pertinenti per lo svolgimento sicuro dell'operazione. Tali informazioni comprendono dati sulla situazione e sulla storia del veicolo, determinati elementi dei diari di manutenzione, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura. Esse sono sufficientemente dettagliate da consentire all'impresa ferroviaria di valutare i rischi connessi all'esercizio del veicolo.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

Articolo 5

Indicatori comuni di sicurezza

1. Per facilitare la valutazione della realizzazione dei CST e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, gli Stati membri acquisiscono le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo18.

~~Il primo anno di riferimento per i CSI è il 2006; essi saranno oggetto della relazione annuale dell'anno successivo.~~

I CSI sono stabiliti secondo quanto indicato nell'allegato I.

⇩ nuovo

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 26 per la revisione dell'allegato I, in particolare per aggiornare i CSI tenendo conto del progresso tecnico e per adeguare i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

🡻 2008/110/CE, articolo 1, paragrafo 4 (adattato)

~~2. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'allegato I è soggetto a revisione, in particolare al fine di includervi le definizioni comuni dei CSI e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis~~.

[18] GU L 320 del 17.11.2012, pag. 8.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

Articolo 6

Metodi comuni di sicurezza

↓ 2008/110/CE, articolo 1, paragrafo 5, lettera a) (adattato)

~~1. Anteriormente al 30 aprile 2008 la Commissione adotta una prima serie di CSM, che comprende almeno i metodi descritti nel paragrafo 3, lettera a). Essi sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.~~

~~Anteriormente al 30 aprile 2010 la Commissione adotta una prima serie di CSM, che comprende almeno i metodi descritti nel paragrafo 3, lettera a). Essi sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.~~

~~Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)
⇨ nuovo

~~2. I progetti di CSM e i progetti riveduti di CSM sono elaborati dall'Agenzia sulla base di mandati conferiti secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.~~

~~I progetti di CSM si basano su un esame dei metodi esistenti negli Stati membri.~~

~~3~~1. I CSM descrivono come siano valutati ~~il livello~~ ⌦ i livelli ⌫ di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, elaborando e definendo:

a) metodi di valutazione del rischio ~~e di valutazione~~,

b) metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 11,

~~e~~

↓ 2008/110/CE, articolo 1, paragrafo 5, lettera b)

~~c) qualora non siano contemplati dalle STI, metodi atti a verificare che i sottosistemi strutturali del sistema ferroviario siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.~~

⇩ nuovo

c) metodi di supervisione che devono essere applicati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e metodi di monitoraggio che devono essere applicati dalle

imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura e dai soggetti responsabili della manutenzione;

d) eventuali altri metodi relativi a un processo del sistema di gestione della sicurezza che debbano essere armonizzati a livello dell'Unione.

↓ 2008/110/CE, articolo 1, paragrafo 5, lettera c)

~~4. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria e degli obblighi imposti agli Stati membri di cui all'articolo 4, paragrafo 1. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.~~

⇩ nuovo

2. La Commissione conferisce all'Agenzia i mandati per l'elaborazione del progetto dei nuovi CSM di cui al paragrafo 1, lettera d), per la revisione e l'aggiornamento di tutti i CSM, al fine di tener conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali, e per la presentazione alla Commissione delle relative raccomandazioni.

Nel redigere le raccomandazioni l'Agenzia tiene conto del parere degli utenti e delle parti interessate. Le raccomandazioni comprendono una relazione sui risultati di tale consultazione e una relazione sulla valutazione d'impatto dei nuovi CSM da adottare.

3. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche che tengono conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria, nell'ottica di mantenere in generale la sicurezza e, ove ragionevolmente praticabile, di migliorarla costantemente.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati con riguardo alla fissazione dei CSM e dei CSM riveduti, conformemente all'articolo 26.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

5. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle loro norme ~~di sicurezza~~ nazionali, alla luce dell'adozione dei CSM e delle loro revisioni.

Articolo 7

Obiettivi comuni di sicurezza

~~1. I CST sono sviluppati, adottati e riveduti secondo le procedure di cui al presente articolo.~~

~~2. I progetti di CST e i progetti riveduti di CST sono redatti dall'agenzia sulla base di mandati conferiti secondo la procedura di cui all'articolo27, paragrafo 2.~~

↓ 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 6, lettera a) (adattato)

~~3. La prima serie di progetti di CST si basa su un esame degli obiettivi esistenti e dei risultati conseguiti dagli Stati membri in materia di sicurezza e garantisce che l'attuale sicurezza del sistema ferroviario non sia ridotta in nessuno Stato membro. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2009 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.~~

~~La seconda serie di progetti di CST si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di CST e la relativa attuazione. Essi riflettono tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2011 e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

1.~~4.~~ I CST definiscono ~~in particolare~~ i livelli minimi di sicurezza che ~~devono almeno essere~~ ⌦ sono ⌫ raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario e dal sistema nel suo insieme in ogni Stato membro, espressi in criteri di accettazione del rischio per:

a) i rischi individuali a cui sono esposti passeggeri, personale (compreso quello delle imprese appaltatrici), utenti dei passaggi a livello e altri, e, fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, i rischi individuali cui sono ⌦ esposti i trasgressori ⌫ ~~esposte le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari~~;

b) i rischi per la società.

⇩ nuovo

2. La Commissione conferisce all'Agenzia un mandato per elaborare il progetto di revisione dei CST e per presentare alla Commissione le relative raccomandazioni.

3. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, alla luce dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. I CST riveduti riflettono tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati con riguardo alla fissazione dei CST riveduti, conformemente all'articolo 26.

↓ 2008/110/CE, articolo 1, paragrafo 6, lettera b) (adattato)

~~5. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, tenendo conto dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

5~~6~~ Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme ~~di sicurezza~~ nazionali al fine di attuare almeno i CST e tutti i CST riveduti, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Essi notificano dette norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8~~, paragrafo 3~~.

Articolo 8

Norme nazionali ~~di sicurezza~~

~~In applicazione della presente direttiva gli Stati membri stabiliscono norme nazionali di sicurezza vincolanti e provvedono affinché siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati.~~

⇩ nuovo

1. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali solo nei casi seguenti:

a) quando norme relative ai metodi di sicurezza esistenti non sono contemplate dai CSM;

b) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente.

Gli Stati membri provvedono affinché le disposizioni nazionali tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico.

2. Se uno Stato membro intende introdurre una nuova norma nazionale, ne notifica il progetto all'Agenzia e alla Commissione utilizzando il sistema informatico appropriato, in conformità all'articolo 23 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia].

3. Se l'Agenzia viene a conoscenza di una norma nazionale, notificata o no, che è divenuta ridondante o che è in conflitto con i CSM o con altra normativa dell'Unione adottata dopo l'applicazione della norma nazionale, si applica la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento (UE) n. …/… [regolamento sull'Agenzia].

4. Gli Stati membri provvedono affinché le norme nazionali siano messe a disposizione gratuitamente, in un linguaggio comprensibile per tutte le parti interessate.

5. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva 98/34/CE.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

~~2. Anteriormente al 30 aprile 2005 gli Stati membri notificano alla Commissione tutte le pertinenti norme nazionali di sicurezza in vigore, ai sensi dell'allegato II, indicandone l'ambito di applicazione.~~

~~La notifica contiene altresì informazioni relative al contenuto principale delle norme con i relativi riferimenti giuridici, al tipo di strumento legislativo e all'organismo o organizzazione preposta alla pubblicazione.~~

~~3. Entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, l'Agenzia valuta il modo in cui le norme nazionali di sicurezza sono pubblicate e messe a disposizione in conformità del paragrafo 1. Essa formula inoltre appropriate raccomandazioni all'indirizzo della Commissione per la pubblicazione di tali norme al fine di rendere tali informazioni più facilmente accessibili.~~

~~4. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione di ogni modifica delle norme nazionali di sicurezza notificate e di qualsiasi nuova norma di sicurezza eventualmente adottata, salvo se la norma riguarda esclusivamente l'attuazione delle STI.~~

~~5. Per limitare al massimo l'introduzione di nuove norme nazionali specifiche, ed evitando in tal modo la creazione di ulteriori ostacoli, e per consentire la progressiva armonizzazione delle norme di sicurezza, la Commissione vigila sull'introduzione di nuove norme nazionali di sicurezza da parte degli Stati membri.~~

~~6. Qualora, dopo l'adozione dei CST, uno Stato membro intenda introdurre una nuova norma nazionale di sicurezza che prescriva un livello di sicurezza superiore ai CST, o qualora uno Stato membro intenda introdurre una nuova norma nazionale di sicurezza che può riguardare operazioni di imprese ferroviarie di altri Stati membri nel territorio dello Stato membro interessato, lo Stato membro consulta a tempo debito tutte le parte interessate e si applica la procedura di cui al paragrafo 7.~~

~~7. Lo Stato membro presenta il progetto di norma di sicurezza alla Commissione, indicando le ragioni per introdurla.~~

~~La Commissione, se giudica che il progetto di norma di sicurezza è incompatibile con i CSM o con la realizzazione almeno dei CST, o che costituisce un mezzo di discriminazione arbitraria o una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, adotta una decisione indirizzata allo Stato membro interessato, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.~~

~~La Commissione, se nutre seri dubbi sulla compatibilità del progetto di norma di sicurezza con i CSM o con la realizzazione almeno dei CST, o se ritiene che esso costituisca un mezzo di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, informa senza indugi lo Stato membro interessato, il quale sospende l'adozione, l'entrata in vigore o l'attuazione della norma finché non viene adottata una decisione entro sei mesi, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.~~

Articolo 9

Sistemi di gestione della sicurezza

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario possa attuare almeno i CST, sia conforme ~~alle norme di sicurezza nazionali di cui all'articolo 8 e all'allegato II, nonché~~ ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM ⌦ e le norme di cui all'articolo 8 ⌫.

2. Il sistema di gestione della sicurezza soddisfa i requisiti ~~e contiene gli elementi di cui all'allegato III~~, adattati in funzione del carattere, delle dimensioni e delle altre condizioni dell'attività svolta. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di terzi.

⇩ nuovo

La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, gli elementi del sistema di gestione della sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI ~~e~~ nonché delle norme nazionali ~~di sicurezza~~ e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. ~~Il sistema, inoltre, è concepito~~ ⌦ I sistemi di gestione della sicurezza sono concepiti ⌫ in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

4. Anteriormente al 30 giugno di ogni anno tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno civile precedente. La relazione contiene:

a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'organismo e i risultati dei piani di sicurezza;

b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza, e dei CSI di cui all'allegato I, se pertinente per l'organismo che trasmette la relazione;

c) i risultati degli audit di sicurezza interni;

d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16
⇨ nuovo

CAPO III

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Articolo 10

~~Certificati di sicurezza~~ ⇨ Certificato di sicurezza unico ⇦

⇩ nuovo

1. L'accesso all'infrastruttura ferroviaria è concesso solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico.

2. Il certificato di sicurezza unico è rilasciato dall'Agenzia sulla base della prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza in conformità

all'articolo 9 e soddisfa i requisiti delle STI e di altre pertinenti disposizioni normative ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.

3. Il certificato di sicurezza unico specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. Esso è valido in tutta l'Unione europea per attività equivalenti.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza di cui al presente capo. Il certificato di sicurezza può valere per l'intera rete ferroviaria di uno Stato membro o soltanto per una parte delimitata.~~

↓ 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 7, lettera a)

~~Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~2. Il certificato di sicurezza comprende:~~

~~a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 9 e all'allegato III,~~

~~e~~

↓ 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 7, lettera b)

~~b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza del funzionamento sulla rete in questione. I requisiti possono includere l'applicazione delle STI e le norme nazionali di sicurezza, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~3. L'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria inizia la propria attività rilascia la certificazione a norma del paragrafo 2.~~

~~La certificazione rilasciata a norma del paragrafo 2 deve specificare il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. La certificazione rilasciata a norma del paragrafo 2, lettera a), è valida in tutto il territorio della Comunità per le attività di trasporto ferroviario equivalenti.~~

~~4. L'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria intende effettuare servizi supplementari di trasporto ferroviario rilascia la certificazione nazionale aggiuntiva necessaria a norma del paragrafo 2, lettera b).~~

⇩ nuovo

4. Tre mesi prima dell'inizio dell'esercizio di un nuovo servizio l'impresa ferroviaria trasmette all'autorità nazionale preposta alla sicurezza la documentazione attestante che:

a) l'impresa ferroviaria applicherà le norme di esercizio, comprese le norme nazionali messe a disposizione in conformità all'articolo 8, paragrafo 4, e valuterà la sicurezza del loro esercizio, tenendo conto delle prescrizioni del regolamento (CE) n. 352/2009[19] della Commissione e garantendo la gestione di tutti i rischi tramite il proprio sistema di gestione della sicurezza e l'adozione di tutti i provvedimenti necessari per operare in modo sicuro;

b) l'impresa ferroviaria ha adottato le disposizioni necessarie per la cooperazione e il coordinamento con il o i gestori dell'infrastruttura della o delle reti su cui intende esercitare le proprie attività;

c) l'impresa ferroviaria ha preso i provvedimenti necessari a garantire l'esercizio sicuro del servizio;

d) l'impresa ferroviaria è titolare di una licenza rilasciata ai sensi della direttiva 95/18/CE[20] del Consiglio;

e) il tipo e la portata delle attività previste corrispondono a quelli indicati nel certificato di sicurezza unico.

Se l'autorità nazionale preposta alla sicurezza nutre dubbi sul rispetto di una o più condizioni, può chiedere ulteriori informazioni all'impresa ferroviaria. Tale scambio non può tuttavia avere l'effetto di sospendere o ritardare l'avvio dell'esercizio. Se l'autorità nazionale preposta alla sicurezza riscontra che una o più delle condizioni non sono soddisfatte, rinvia la questione all'Agenzia, che adotta le misure appropriate, inclusa la revoca del certificato.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16
⇨ nuovo

5. Il certificato di sicurezza unico è rinnovato su ~~a~~ richiesta dell'impresa ferroviaria ad intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale.

Il titolare del certificato di sicurezza unico informa senza indugio ⇨ l'Agenzia ⇦ ~~la competente autorità preposta alla sicurezza~~ in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio ~~della parte pertinente~~ del certificato di sicurezza unico. Il titolare notifica inoltre ⇨ all'Agenzia ⇦ ~~alla competente autorità preposta alla sicurezza~~ l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.

[19] GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4.
[20] GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70.

~~L'autorità preposta alla sicurezza~~ ⇨ L'Agenzia ⇦ può prescrivere la revisione ~~della parte pertinente~~ del certificato di sicurezza unico in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

~~6. Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi più le condizioni per la certificazione che è stata rilasciata, l'autorità preposta alla sicurezza revoca la parte a) e/o b) del certificato, motivando la propria decisione. L'autorità preposta alla sicurezza che abbia revocato una certificazione nazionale aggiuntiva rilasciata a norma del paragrafo 4 informa celermente della sua decisione l'autorità preposta alla sicurezza che ha rilasciato la certificazione a norma del paragrafo 2, lettera a).~~

~~Parimenti l'autorità preposta alla sicurezza deve revocare il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso.~~

⇩ nuovo

6. Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'Agenzia di revocare detto certificato. L'Agenzia può revocare il certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione. Essa ne informa immediatamente tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza sulle cui reti l'impresa ferroviaria esercita le sue attività.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16
⇨ nuovo

7~~6~~. L'⇨ Agenzia ⇦ ~~autorità preposta alla sicurezza~~ notifica entro un mese ⇨ alle autorità nazionali preposte alla sicurezza ⇦ ~~all'Agenzia~~ il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca ~~dei~~ di un certificato~~i~~ di sicurezza ⇨ unico ⇦ ~~di cui al paragrafo 2, lettera a)~~. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità del certificato ~~di sicurezza~~ e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

~~7. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'Agenzia valuta gli sviluppi della certificazione di sicurezza e presenta alla Commissione una relazione contenente raccomandazioni su una strategia di passaggio ad un certificato di sicurezza comunitario unico. La Commissione adotta le opportune misure di esecuzione di dette raccomandazioni.~~

⇩ nuovo

8. L'Agenzia effettua un monitoraggio continuo dell'efficacia delle misure relative al rilascio dei certificati di sicurezza unici e della supervisione svolta dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e, se del caso, formula raccomandazioni alla Commissione in merito a possibili miglioramenti. Si può trattare di raccomandazioni per un CSM relativo ad un processo del sistema di gestione della sicurezza che debba essere armonizzato a livello dell'Unione, come indicato all'articolo 6, paragrafo 1, lettera d).

⇩ nuovo

Articolo 11

Domande di certificati di sicurezza unici

1. Le domande di certificati di sicurezza unici sono presentate all'Agenzia. Essa decide in merito a una domanda senza indugio e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste. Se il richiedente è tenuto a trasmettere informazioni supplementari, esse sono trasmesse quanto prima.

2. L'Agenzia emana linee guida dettagliate sulle modalità di ottenimento del certificato di sicurezza unico. Essa elenca tutti i requisiti necessari ai fini dell'articolo 10, paragrafo 2, e pubblica tutta la documentazione pertinente.

3. È messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il certificato di sicurezza unico e l'elenco dei documenti prescritti. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano con l'Agenzia per diffondere tali informazioni.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura ~~deve ottenere~~ ⌦ ottiene ⌫ un'autorizzazione di sicurezza dall'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui è stabilito.

L'autorizzazione di sicurezza comprende~~:~~

~~(a)~~ l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9 ~~e all'allegato III~~, che comprende le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti ~~specifici~~ necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

~~e~~

~~b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.~~

2. L'autorizzazione di sicurezza è rinnovata a richiesta del gestore dell'infrastruttura ad intervalli ~~non superiori a~~ ⇨ di ⇦ cinque anni. Essa è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la

manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza in merito ad ogni modifica apportata.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza può prescrivere che l'autorizzazione di sicurezza sia riveduta in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

⇩ nuovo

3. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide in merito ad una domanda di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~3~~4. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza notifica entro un mese all'Agenzia il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

~~*Articolo 12*~~

~~**Requisiti per la domanda di certificazione della sicurezza e di autorizzazione di sicurezza**~~

~~1. L'autorità preposta alla sicurezza decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza o di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso non oltre quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste. Se il richiedente è tenuto a trasmettere informazioni supplementari, esse sono trasmesse quanto prima.~~

~~2. Per facilitare la costituzione di nuove imprese ferroviarie e la presentazione di domande da parte di imprese ferroviarie provenienti da altri Stati membri, l'autorità preposta alla sicurezza emana linee guida dettagliate sulle modalità per ottenere un certificato di sicurezza. L'autorità elenca tutti i requisiti necessari ai fini dell'articolo 10, paragrafo 2, e mette a disposizione dei richiedenti tutta la documentazione pertinente.~~

~~Sono messe a disposizione delle imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza per servizi su una parte delimitata di un'infrastruttura linee guida specifiche che individuano specificamente le norme applicabili alla parte di infrastruttura in oggetto.~~

~~3. È messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il certificato di sicurezza e l'elenco dei documenti da produrre. Tutte le domande di certificati di sicurezza sono presentate nella lingua richiesta dall'autorità preposta alla sicurezza.~~

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

Articolo 13

Accesso alle strutture di formazione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie ~~che richiedono un certificato di sicurezza~~ beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione per i macchinisti e il personale viaggiante, qualora tale formazione sia necessaria per l'esercizio dei servizi sulla loro rete o per il soddisfacimento ~~faccia parte~~ dei requisiti previsti per ottenere un certificato di sicurezza ⌦ e di quelli previsti per ottenere licenze e certificati a norma della direttiva 2007/59/CE ⌫[21].

La formazione impartita ~~deve~~ comprende~~re~~ la formazione relativa alla necessaria conoscenza delle linee, le regole e le procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.

Gli Stati membri provvedono inoltre affinché i gestori dell'infrastruttura e il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione.

Qualora la formazione non preveda esami e la concessione di certificati, gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie abbiano accesso a tale certificazione~~ se ciò è un requisito per ottenere il certificato di sicurezza~~.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza provvede affinché la prestazione di servizi di formazione o, se del caso, la concessione di certificati soddisfino i requisiti ~~di sicurezza~~ contenuti ⌦ nella direttiva 2007/59/CE, ⌫ nelle STI o nelle norme nazionali ~~di sicurezza~~ di cui all'articolo 8 ~~e all'allegato II~~.

2. Se le strutture di formazione sono accessibili soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o di un unico gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché le altre imprese ferroviarie vi possano accedere ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio, che sia proporzionato ai costi e possa includere un margine di profitto.

3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie ~~devono essere~~ sono in grado di tener conto della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.

4. ~~In tutti i casi, ogni impresa ferroviaria ed ogni gestore di infrastrutture è~~ ⌦ Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono ⌫ responsabil~~e~~i del livello di formazione e delle qualifiche del ~~suo~~ ⌦ proprio ⌫ personale incaricato di attività relative alla sicurezza ~~di cui all'articolo 9 e all'allegato III~~.

↓ 2008/57/CE articolo 40

---

[21] GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51.

↓ 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 8 (adattato)
⇨ nuovo

Articolo 14~~a~~

Manutenzione dei veicoli

1. A ciascun veicolo, prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato nel registro nazionale dei veicoli ~~RIN~~ conformemente all'articolo 43~~33~~ della direttiva XX relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario ~~sull'interoperabilità ferroviaria~~.

2. Il soggetto responsabile della manutenzione può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore.

3. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura per il funzionamento sicuro di un treno quale prevista nell'articolo 4, il soggetto assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione. A tal fine, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli siano mantenuti in conformità con:

a) il diario di manutenzione di ciascun veicolo;

b) i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni STI.

Il soggetto responsabile della manutenzione effettua la manutenzione esso stesso o la affida a officine di manutenzione.

4. Nel caso di carri ~~vagoni~~ merci, ciascun soggetto responsabile della manutenzione ~~deve essere~~ ⌦ è ⌫ certificato da un organismo accreditato o riconosciuto a norma del ⇨ regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione[22] ⇦ ~~paragrafo 5~~ o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. ~~Il processo di accreditamento deve essere fondato su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità, quali la serie di norme europee EN 45000.~~ Il processo di riconoscimento si basa anch'esso su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità.

Laddove il soggetto responsabile della ⌦ manutenzione ⌫ ~~certificazione~~ sia ~~un'impresa ferroviaria o~~ un gestore dell'infrastruttura, il rispetto ~~dei requisiti da adottare a norma~~ del ⇨ regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione ⇦ ~~paragrafo 5 deve essere~~ ⌦ è ⌫ verificato dalla pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui ⌦ all'articolo 12 ⌫ ~~agli articoli 10 o 11~~ ⌦ ed è ⌫ ~~ed essere~~ confermato sui certificati specificati in tali procedure.

~~5. In base ad una raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, entro il 24 dicembre 2010, una misura che introduce un sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione per i vagoni merci. I certificati rilasciati in base a tale sistema confermano il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 3.~~

~~La misura include i requisiti riguardanti:~~

~~a) il sistema di manutenzione istituito dal soggetto;~~

[22] GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22.

~~b) il formato e la validità del certificato rilasciato al soggetto;~~

~~c) i criteri per l'accreditamento o il riconoscimento dell'organismo o degli organismi responsabili del rilascio dei certificati e che assicurano i controlli necessari al funzionamento del sistema di certificazione;~~

~~d) la data di applicazione del sistema di certificazione, incluso un periodo di transizione di un anno per i soggetti incaricati della manutenzione già esistenti.~~

~~Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.~~

~~La Commissione, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia, entro il 24 dicembre 2018, riesamina la presente misura al fine di includervi tutti i veicoli e di aggiornare, ove necessario, il sistema di certificazione applicabile ai vagoni merci.~~

5~~6~~. I certificati rilasciati a norma del paragrafo 4~~5~~ sono validi in tutta ⌦ l'Unione ⌫ ~~la Comunità.~~

~~7. L'Agenzia valuta il processo di certificazione posto in atto a norma del paragrafo 5 presentando una relazione alla Commissione entro tre anni dall'entrata in vigore della misura in questione.~~

⇩ nuovo

6. Entro il 31 maggio 2014 l'Agenzia valuta il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci, esamina l'opportunità di estendere tale sistema a tutti i veicoli e presenta una relazione alla Commissione.

7. La Commissione adotta entro il 24 dicembre 2016, mediante atti di esecuzione, condizioni comuni per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione di tutti i veicoli.

Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

Il sistema di certificazione dei carri merci adottato con il regolamento (UE) n. 445/2011 continua ad essere applicato fino all'adozione degli atti di esecuzione di cui al primo comma.

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 8 (adattato)
⇨ nuovo

⌦ *Articolo 15* ⌫

⌦ Deroghe al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione ⌫

1~~8~~. Gli Stati membri possono decidere di adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione e della sua certificazione mediante misure alternative ⇨ rispetto al sistema di certificazione di cui all'articolo 14 ⇦ nei casi seguenti:

a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti a norma della legislazione di tale paese;

b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale ~~della Comunità~~ ⌦ dell'Unione ⌫ e

per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 14, ~~al~~ paragrafo 3, è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;

c) veicoli di cui all'articolo 2, ~~paragrafo 2,~~ attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima di essere messi in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

2. ~~Tali~~ Le misure alternative ⌦ di cui al paragrafo 1 sono ⌫ ~~saranno~~ attuate mediante deroghe concesse dalle autorità nazionali per la sicurezza competenti ⌦ o dall'Agenzia⌫ :

a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 43~~33~~ della direttiva xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario ~~sull'interoperabilità ferroviaria~~, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;

b) per il rilascio di certificati e autorizzazioni di sicurezza ~~e autorizzazioni~~ a imprese ferroviarie e gestori dell'~~e~~ infrastruttura~~e~~ a norma degli articoli 10 e 12~~11~~ della presente direttiva, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.

3. Tali deroghe ⌦ sono ⌫ ~~saranno~~ identificate e motivate nella relazione annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 18 ~~della presente direttiva~~. Laddove risulti che si stiano correndo rischi indebiti di sicurezza sul sistema ferroviario ⌦ dell'Unione ⌫ ~~comunitario~~, l'Agenzia ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione prende contatto con le parti interessate e, se del caso, invita lo Stato membro a ritirare le proprie decisioni di deroga.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

~~*Articolo 15*~~

~~Armonizzazione dei certificati di sicurezza~~

~~1. Anteriormente al 30 aprile 2009 si adottano, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, le decisioni in merito ai requisiti comuni armonizzati di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e all'allegato IV e ad un formato comune del fascicolo informativo per i richiedenti.~~

~~2. L'Agenzia raccomanda requisiti comuni armonizzati ed un formato comune per il fascicolo informativo per i richiedenti sulla base di un mandato conferito secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.~~

CAPO IV

AUTORITÀ ⌦ NAZIONALI ⌫ PREPOSTE~~A~~ ALLA SICUREZZA

Articolo 16

Compiti

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità preposta alla sicurezza. Tale autorità ~~può essere il ministero responsabile dei trasporti ed~~ è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante.

⇩ nuovo

2. All'autorità nazionale preposta alla sicurezza incombono almeno i seguenti compiti:

a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi energia e infrastruttura costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva XX relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;

b) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati dall'articolo [x] della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;

c) attribuire la numerazione europea dei veicoli in conformità all'articolo 42 della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;

d) coadiuvare l'Agenzia, su richiesta della stessa, nel rilascio, rinnovo, modifica e revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che le imprese ferroviarie esercitino la loro attività conformemente ai requisiti del diritto unionale o nazionale;

e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 12 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura esercitino la loro attività conformemente ai requisiti del diritto unionale o nazionale;

f) controllare, promuovere e, se del caso, imporre e aggiornare il quadro normativo in materia di sicurezza, compreso il sistema di norme nazionali;

g) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie in conformità all'allegato IV del regolamento (UE) n. 1158/2010[23] e al regolamento (UE) n. 1077/2012[24];

h) verificare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel registro nazionale dei veicoli e che le informazioni in materia di sicurezza ivi contenute siano precise ed aggiornate.

3. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria esercita la sua attività adotta le misure necessarie per coordinarsi con l'Agenzia ed altre autorità preposte alla sicurezza al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e la prestazione della stessa in materia di sicurezza. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza comunica tali informazioni anche ad altre autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio.

Essa informa immediatamente l'Agenzia se nutre preoccupazioni sulla prestazione in termini di sicurezza dell'impresa ferroviaria oggetto della supervisione. L'Agenzia prende i provvedimenti adeguati di cui all'articolo 10, paragrafo 6.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~2. All'autorità preposta alla sicurezza incombono almeno i seguenti compiti:~~

[23] GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11.
[24] GU L 320 del 17.11.2012, pag. 3.

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 9, lettera a)

~~a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 15 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;~~

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 9, lettera b)

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~c) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali fissati dall'articolo 12 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;~~

~~d) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI;~~

~~e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 11 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;~~

~~f) controllare, promuovere e, se del caso, imporre ed elaborare un quadro normativo in materia di sicurezza, compreso il sistema di disposizioni nazionali in materia di sicurezza;~~

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 9, lettera c)

~~g) assicurare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel RIN e che le informazioni in materia di sicurezza prescritte ivi contenute siano precise ed aggiornate.~~

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)
⇨ nuovo

4. Le attività di cui al paragrafo 2 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o ente appaltante.

Articolo 17

Principi che regolano le decisioni

1. ~~L'~~⌦ Le ⌫ autorità ⌦ nazionali ⌫ preposte~~a~~ alla sicurezza ~~svolge~~ ⌦ svolgono ⌫ i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. In particolare, ⌦ esse ⌫ ~~essa~~ ⌦ acquisiscono ⌫ ~~acquisisce~~ il parere di tutte le parti e ⌦ motivano ⌫ ~~motiva~~ le proprie decisioni.

~~Risponde~~ ⌦ Rispondono ⌫ prontamente alle domande e ⌦ comunicano ⌫ ~~comunica~~ le proprie richieste di informazioni senza indugio e ~~adotta~~ ⌦ adottano ⌫ le ~~sue~~ ⌦ proprie ⌫ decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni richieste. Allorquando ~~svolge~~ ⌦ svolgono ⌫ le funzioni di cui all'articolo 16, ⌦ possono ⌫ ~~può~~ chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori dell'~~e~~ infrastruttura~~e~~ e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

Nell'elaborare il quadro normativo nazionale, l'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza consulta tutti i soggetti interessati, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

2. L'⌦ Agenzia e le ⌫ autorità ⌦ nazionali ⌫ preposte~~a~~ alla sicurezza ~~ha~~ ⌦ hanno ⌫ la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini necessarie per l'assolvimento dei propri compiti e ~~può~~ ⌦ possono ⌫ accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei~~l~~ gestor~~e~~ dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni dell'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.

4. Le autorità ⌦ nazionali ⌫ preposte alla sicurezza procedono ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze ⇨ nell'ambito della rete istituita dall'Agenzia al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione. ⇦ ~~al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta la Comunità. La cooperazione mira in particolare a favorire e coordinare la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che hanno ottenuto linee internazionali secondo la procedura di cui all'articolo 15 della direttiva 2001/14/CE.~~

~~L'Agenzia assiste in tali compiti le autorità preposte alla sicurezza.~~

⇩ nuovo

5. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza stabiliscono nei loro accordi contrattuali o di altro tipo l'ambito della loro cooperazione in tutti gli aspetti inerenti alle ispezioni sul luogo cui è subordinato il rilascio del certificato di sicurezza unico e alla supervisione delle imprese ferroviarie dopo il rilascio del certificato di sicurezza unico.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

Articolo 18

Relazione annuale

Ogni anno l'autorità nazionale preposta alla sicurezza pubblica una relazione annuale sulle attività svolte nell'anno precedente e la trasmette all'Agenzia entro il 30 settembre. La relazione contiene informazioni circa:

a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI definiti nell'allegato I;

b) le modifiche sostanziali apportate alla legislazione e alla regolamentazione in materia di sicurezza ferroviaria;

c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;

d) i risultati e l'esperienza acquisita nella supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie;~~.~~

↓ 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 10 (adattato)
⇨ nuovo

e) le deroghe decise a norma dell'articolo 14 ~~bis~~, paragrafo 8~~.~~;

⇨f) tutte le ispezioni o gli audit delle imprese ferroviarie che esercitano la loro attività nello Stato membro effettuati nell'ambito delle attività di supervisione. ⇦

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

CAPO V

INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

Articolo 19

Obbligo di indagine

1. Gli Stati membri provvedono affinché, dopo incidenti gravi nel sistema ferroviario, siano svolte dall'organismo investigativo di cui all'articolo 21 indagini finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.

2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'organismo investigativo di cui all'articolo 21 può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni leggermente diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario europeo.

Spetta all'organismo investigativo decidere se indagare o meno in merito ad un siffatto incidente o inconveniente. Nella decisione esso tiene conto dei seguenti elementi:

a) la gravità dell'incidente o inconveniente;

b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;

c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria a ~~ad un~~ livello dell'Unione ~~comunitario;~~

~~e~~

d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o degli Stati membri.

3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto ~~dei principi e degli obiettivi~~ degli articoli 20 e 22 e in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

Articolo 20

Status dell'indagine

1. Gli Stati membri definiscono, nel quadro dei rispettivi ordinamenti giuridici, lo status giuridico dell'indagine che consenta agli investigatori incaricati di svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.

~~2. Conformemente alla legislazione vigente negli Stati membri e, ove opportuno, in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, gli investigatori possono quanto prima:~~

⇩ nuovo

2. Conformemente alla legislazione in vigore, gli Stati membri garantiscono la piena collaborazione delle autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria e provvedono affinché gli investigatori possano quanto prima:

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

a) accedere al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;

b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;

c) acquisire e utilizzare il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;

d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;

e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;

f) interrogare il personale ferroviario coinvolto e altri testimoni;

g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte e dell'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza.

3. L'indagine è condotta in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale inchiesta giudiziaria.

Articolo 21

Organismo investigativo

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 19 siano svolte da un organismo permanente, che comprende almeno un investigatore in grado di assolvere la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente o di inconveniente. Per quanto attiene all'organizzazione, alla struttura giuridica e alle prassi decisionali tale organismo è indipendente da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla

ripartizione delle capacità e organismo notificato, nonché da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'organismo investigativo. È altresì indipendente funzionalmente dall'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza e da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie.

2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto agli organismi indicati al paragrafo 1 e ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a far sì che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, l'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di segnalare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 19. L'organismo investigativo è in grado di reagire a tali comunicazioni e di predisporre l'apertura dell'indagine entro una settimana dal ricevimento della comunicazione concernente l'incidente o inconveniente.

4. Oltre ai compiti assegnatigli dalla presente direttiva, l'organismo investigativo può indagare su eventi diversi dagli incidenti ed inconvenienti ferroviari, purché tali indagini non compromettano la sua indipendenza.

5. Se necessario, l'organismo investigativo può chiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'Agenzia per consulenza o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.

6. Gli Stati membri possono affidare all'organismo investigativo il compito di indagare su incidenti ed inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 19.

7. Gli organismi investigativi promuovono un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza dell'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico.

L'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito.

Articolo 22

Procedura ~~investigativa~~ ⌦ d'indagine ⌫

1. Un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 19 è oggetto di indagine da parte dell'organismo investigativo dello Stato membro in cui si è verificato. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato o qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri, gli organismi competenti decidono di comune accordo quale di essi svolgerà ~~rà~~ l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione. Nel primo caso, l'altro organismo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati.

Gli organismi investigativi di altri Stati membri sono invitati a partecipare ad un'indagine ogniqualvolta sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita ed ha ottenuto una licenza di esercizio in detti Stati.

Il presente paragrafo non osta a che gli Stati membri convengano che in altre circostanze gli organismi pertinenti svolgano le indagini in cooperazione.

2. Per ciascun incidente o inconveniente l'organismo responsabile dell'indagine predispone i mezzi necessari, comprese le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento dell'indagine. Si può ricorrere a risorse operative o tecniche all'interno o all'esterno dell'organismo, a seconda del carattere dell'inconveniente o dell'incidente su cui indagare.

3. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti sono regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e devono, per quanto fattibile, poter presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione.

4. L'organismo investigativo conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla e aprirla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

Articolo 23

Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 19 è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.

2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma entro dodici mesi dalla data dell'evento. ~~La relazione è redatta seguendo il più possibile il formato riportato nell'allegato V.~~ La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate di cui all'articolo 22, paragrafo 3, e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.

⇩ nuovo

La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il contenuto delle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisce sulle indagini svolte nell'anno precedente, sulle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate e sulle azioni intraprese in seguito alle raccomandazioni formulate in precedenza.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

Articolo 24

Informazioni da trasmettere all'Agenzia

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.

2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia una copia della relazione finale di cui all'articolo 23, paragrafo 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 23, paragrafo 3.

Articolo 25

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate da un organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.

2. Le raccomandazioni sono indirizzate ⌦ all'Agenzia, ⌫ all'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, ad altri organismi o autorità dello Stato membro o ad altri Stati membri. Gli Stati membri e le rispettive autorità ⌦ nazionali ⌫ preposte alla sicurezza adottano le misure necessarie per garantire che si tenga debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dagli organismi investigativi e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.

3. L'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza e le altre autorità od organismi o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'organismo investigativo almeno ogni anno le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 11 (adattato)

~~*Articolo 26*~~

~~Adeguamento degli allegati~~

~~Gli allegati sono adeguati al progresso scientifico e tecnico. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis.~~

⇩ nuovo

Articolo 26

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 7, paragrafo 2, è conferita alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato.

3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 7, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal

giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, e dell'articolo 7, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16
⇨ nuovo

Articolo 27

Procedura di comitato

~~1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE.~~

⇨ 1. La Commissione è assistita da un comitato. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. ⇦

~~2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

⇨ 2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. ⇦

~~Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.~~

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 12, lettera a) (adattato)

~~2a. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

~~3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

🡻 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 12, lettera b)

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

Articolo 28

Misure di attuazione

1. Gli Stati membri possono sottoporre all'attenzione della Commissione qualsiasi misura concernente l'attuazione della presente direttiva. Le opportune decisioni sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni relative alla certificazione di sicurezza e all'autorizzazione di sicurezza e nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata. La Commissione comunica la decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

CAPO VII

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 29

Modifiche della direttiva 95/18/CE

La direttiva 95/18/CE è così modificata:

1. l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

Sono soddisfatti i requisiti in materia di competenza professionale allorché l'impresa ferroviaria che richiede la licenza dispone o disporrà di un'organizzazione gestionale dotata delle conoscenze e/o dell'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo e una supervisione sicuri ed efficaci sulle operazioni del tipo specificato nella licenza.»

2. La sezione II dell'allegato è abrogata.

Articolo 30

Modifiche della direttiva 2001/14/CE

La direttiva 2001/14/CE è così modificata:

1. il titolo è sostituito dal seguente:

«Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.»

~~2. All'articolo 30, paragrafo 2, la lettera f), è sostituita dalla seguente:~~

~~«f) accordi per l'accesso di cui all'articolo 10 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie[25], modificata dalla direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie[26].»~~

~~3. L'articolo 32 è abrogato.~~

~~4. All'articolo 34, il paragrafo 2, è sostituito dal seguente:~~

~~'2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni relative all'imposizione di diritti, e alla ripartizione di capacità e nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 35, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o meno. La Commissione comunica la decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.»~~

Articolo ~~31~~ 28

Relazioni ed altre azioni dell'Unione ~~comunitarie~~

~~Anteriormente al 30 aprile 2007 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva.~~

⇩ nuovo

Sulla base di informazioni pertinenti fornite dall'Agenzia la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, anteriormente al [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *cinque anni dopo l'entrata in vigore*] e successivamente ogni cinque anni, una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

La relazione è corredata, se del caso, di proposte relative a nuove azioni dell'Unione ~~comunitarie~~.

Articolo ~~32~~ 29

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per la loro attuazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, non discriminatorie e dissuasive.

25 ~~GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.~~

26 ~~GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164.~~

Gli Stati membri notificano le relative norme alla Commissione entro la data di cui all'articolo ~~33~~⌦ 32, paragrafo 1, ⌫ e provvedono poi a notificare immediatamente le eventuali modifiche successive.

⇩ nuovo

Articolo 30

Disposizioni transitorie

Gli allegati III e V della direttiva 2004/49/CE si applicano fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 6, paragrafi 2 e 3, all'articolo 9, paragrafo 2, all'articolo 14, paragrafo 7, e all'articolo 23, paragrafo 2, della presente direttiva.

Fino al [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *due anni dopo l'entrata in vigore*] le autorità nazionali preposte alla sicurezza continuano a rilasciare i certificati di sicurezza in conformità alle disposizioni della direttiva 2004/49/CE. Tali certificati di sicurezza sono validi fino alla data di scadenza.

Articolo 31

Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, in conformità all'articolo 15 del regolamento …/… [regolamento sull'Agenzia], ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Tali raccomandazioni e pareri costituiscono la base di ogni misura adottata dall'Unione a norma della presente direttiva.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)
⇨ nuovo

Articolo ~~33~~⌦ 32 ⌫

~~Attuazione~~ ⌦ Recepimento ⌫

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi ~~alla presente direttiva~~ ⌦ agli articoli 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18 e 20 e all'allegato I ⌫ entro ⇨ [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *due anni dopo la data di entrata in vigore*] ⇦ ~~il 30 aprile 2006.~~ ~~Essi ne informano immediatamente la Commissione.~~ ⇨Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. ⇦

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. ⇨Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, si intendono come riferimenti alla presente direttiva. Gli Stati membri determinano le modalità di detto riferimento e la formulazione di detta indicazione. ⇦ ~~Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.~~

⇩ nuovo

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

3. Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno dei rispettivi territori.

Tuttavia, non appena un organismo pubblico o privato presenta una domanda ufficiale per la costruzione di una linea ferroviaria in vista del suo esercizio da parte di una o più imprese ferroviarie, lo Stato membro interessato adotta la legislazione atta ad applicare la presente direttiva entro un anno dalla ricezione della domanda.

Articolo 33

Abrogazione

La direttiva 2004/49/CE, quale modificata dalle direttive elencate nell'allegato II, parte A, è abrogata a decorrere dal [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *due anni dopo la data di entrata in vigore*], fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nella legislazione nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato II, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III.

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

Articolo 34

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ⌦ ventesimo ⌫ giorno ⌦ successivo alla ⌫ ~~della~~ pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⇩ nuovo

Gli articoli 10 e 11 si applicano a decorrere dal [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *due anni dopo la data di entrata in vigore*].

🡻 Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16 (adattato)

Articolo 35

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

⌦ Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio ⌫*
⌦ Il presidente	*Il presidente ⌫*

↓ 2009/149/CE articolo 1 e allegato (adattato)

ALLEGATO I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Le autorità ⌦ nazionali ⌫ preposte alla sicurezza ⌦ devono notificare ⌫ ~~notificano~~ ogni anno gli indicatori comuni di sicurezza. ~~Il primo periodo di riferimento è il 2010.~~

~~Gli indicatori relativi alle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a) e b), sono trasmessi a parte.~~

Qualora emergano nuovi fatti o errori successivamente all'invio della relazione, l'autorità ⌦ nazionale ⌫ preposta alla sicurezza ⌦ deve provvedere ⌫ ~~provvede~~ a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile e al più tardi all'atto della pubblicazione della relazione annuale successiva.

Laddove l'informazione è disponibile, per gli indicatori relativi a incidenti di cui al punto 1 si ⌦ deve applicare ⌫ ~~applica~~ il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio~~, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari~~[1].

1. ***Indicatori relativi a incidenti***

1.1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti gravi e suddivisione in base alla seguente tipologia:

i) ⌦ collisione ⌫ ~~collisioni~~ di treni ⌦ con veicoli ferroviari ⌫~~, comprese le collisioni provocate da ostacoli sulla sagoma libera dei binari~~,

⌦ ii) collisione di treni, provocata da ostacoli sulla sagoma libera dei binari, ⌫

iii) ⌦ deragliamento ⌫ ~~deragliamenti~~ di treni,

iv) incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono i pedoni,

v) incidenti alle persone ~~provocati da~~ ⌦ che coinvolgono ⌫ materiale rotabile in movimento, eccetto i suicidi,

vi) incendi al materiale rotabile,

vii) ~~altri~~ ⌦ altro ⌫.

Ogni incidente grave ⌦ deve essere ⌫ ~~viene~~ comunicato con riferimento al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi, ad esempio un incendio che divampa in seguito a un deragliamento.

1.2. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di persone gravemente ferite o morte per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

i) ⌦ passeggero ⌫ ~~passeggeri~~ (anche in rapporto al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per chilometro-treno),

ii) ⌦ addetto ⌫ ~~addetti~~, compreso il personale delle imprese appaltatrici,

iii) utilizzatori dei passaggi a livello,

[1] GU L 14 del 21.1.2003, pag. 1.

iv) ⌦ trasgressori ⌫ ~~persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari~~,

v) ~~altri~~ ⌦ altro ⌫.

2. ***Indicatori relativi alle merci pericolose***

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose, suddiviso in base alle seguenti categorie:

i) incidenti che coinvolgono almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in appendice,

ii) numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.

3. ***Indicatori relativi ai suicidi***

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di suicidi.

4. ***Indicatori relativi ai precursori di incidenti***

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di:

i) rotaie danneggiate,

ii) sghembi ⌦ e disallineamento ⌫ dei binari,

iii) guasti all'apparato di segnalamento laterale,

iv) superamento segnale disposto a via impedita,

v) ruote ~~e assali~~ danneggiate~~i~~ sul materiale rotabile in servizio,

⌦ vi) assali danneggiati sul materiale rotabile in servizio. ⌫

Devono essere comunicati tutti i precursori, anche quelli che non hanno dato luogo a incidenti. I precursori che danno luogo a incidenti devono essere notificati nei CSI relativi ai precursori; gli incidenti verificatisi, se gravi, devono essere notificati nei CSI relativi agli incidenti di cui al paragrafo 1.

5. ***Indicatori per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti***

~~Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro:~~

~~– numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il valore della prevenzione delle vittime di incidenti (VPC, Value of Preventing a Casualty),~~

~~– costo dei danni all'ambiente,~~

~~– costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,~~

~~– costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.~~

~~Le autorità preposte alla sicurezza notificano l'impatto economico di tutti gli incidenti o unicamente degli incidenti gravi. La scelta effettuata deve essere chiaramente indicata nella relazione annuale di cui all'articolo 18.~~

~~Il VPC è il valore attribuito dalla società alla prevenzione di vittime di incidenti e, in quanto tale, non costituisce un riferimento per il risarcimento delle parti coinvolte in incidenti.~~

⇩ nuovo

L'Agenzia stabilisce i costi unitari sulla base dei dati raccolti fino all'entrata in vigore della presente direttiva.

↓ 2009/149/CE articolo 1 e allegato (adattato)

6. ***Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione***

6.1. Percentuale di binari dotati del sistema di protezione automatica del treno (Automatic Train Protection, ATP) in servizio, percentuale di chilometri-treno dotati del sistema ATP.

6.2. Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti otto tipi:

a) passaggio a livello attivo con:

i) allarme automatico lato utente;

ii) protezione automatica lato utente;

iii) protezione e allarme automatici lato utente;

iv) protezione e allarme automatici lato utente e protezione ⌦ mediante dispositivo di interblocco ⌫ lato rotaia;

v) allarme manuale lato utente;

vi) protezione manuale lato utente;

vii) protezione e allarme manuali lato utente.

b) passaggi a livello con misure di sicurezza passiva.

7. ***Indicatori relativi alla gestione della sicurezza***

Audit interni svolti dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie quali previsti nella documentazione relativa al sistema di gestione della sicurezza. Numero totale degli audit effettivamente realizzati e percentuale rispetto a quelli richiesti (e/o programmati).

8. ***Definizioni***

Le definizioni comuni per i CIS e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti sono riportate in appendice.

Appendice

DEFINIZIONI COMUNI PER I CIS E LE MODALITÀ DI CALCOLO DELL'IMPATTO ECONOMICO DEGLI INCIDENTI

1. ***Indicatori relativi a incidenti***

1.1. «Incidente grave», qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente oppure un'interruzione prolungata del traffico. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi.

1.2. «Danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente», danni quantificabili in 150 000 EUR o più.

1.3. «Interruzione prolungata del traffico», i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o più.

1.4. «Treno», uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici oppure un'automotrice che viaggia sola, identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, che viaggiano da un punto d'origine fisso a un punto di destinazione fisso. Una locomotiva che viaggia sola è considerata un treno.

1.5. «Collisione di treni~~, comprese le collisioni provocate da ostacoli sulla sagoma libera dei binari~~», una collisione frontale, laterale o da dietro fra una parte di un treno e una parte di un altro ~~treno o con~~ ⌦ treno o veicolo ferroviario o con materiale rotabile di manovra ⌫:

~~i) materiale rotabile di manovra,~~

~~ii) oggetti fissi o temporaneamente presenti su o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello smarriti da un veicolo o un utilizzatore che attraversa i binari).~~

⌦ 1.6. "collisione~~i~~i provocata~~e~~e da ostacoli sulla sagoma libera dei binari", una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti su o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello smarriti da un veicolo o un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con il materiale aereo. ⌫

1.~~6~~7. «Deragliamento di un treno», tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari.

1.~~7~~8. «Incidenti ai passaggi a livello», incidenti ai passaggi a livello che coinvolgono almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, o altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo/utilizzatore durante l'attraversamento dei binari.

1.~~8~~9. «Incidenti a persone ~~causati da~~ ⌦ che coinvolgono ⌫ materiale rotabile in movimento», incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli.

1.~~9~~10. «Incendi a bordo del materiale rotabile», incendi ed esplosioni che si verificano nei veicoli ferroviari (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie e durante le operazioni di smistamento dei carri.

1.~~10~~11. «Altri tipi di ~~incidenti~~ ⌦ incidente ⌫ », gli incidenti diversi da quelli già menzionati (collisioni e deragliamenti di treni, incidenti a passaggi a livello, incidenti a

persone ~~causati da~~ ⌦ che coinvolgono ⌫ materiale rotabile in movimento e incendi a bordo di materiale rotabile).

1.~~11~~12. «Passeggero», qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia. Sono inclusi nelle statistiche degli infortuni i passeggeri che tentano di salire/scendere da un treno in movimento.

1.~~12~~13. «Personale (compreso quello delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti)», le persone che lavorano per le ferrovie e che sono in servizio al momento dell'incidente. Sono inclusi l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture.

1.~~13~~14. «Utilizzatore dei passaggi a livello», chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con un mezzo di trasporto o a piedi.

1.~~14~~15. «~~Persone non autorizzate negli impianti ferroviari~~ ⌦ Trasgressore ⌫ », qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione degli utenti dei passaggi a livello.

1.~~15~~16. «Altri (terzi)», tutte le persone che non rientrano nella definizione di «passeggeri», «personale incluso il personale delle imprese appaltatrici», «~~utilizzatori~~ ⌦ utilizzatore ⌫ dei passaggi a livello» o «~~persone non autorizzate negli impianti ferroviari~~ ⌦ trasgressore ⌫».

1.~~16~~17. «Decesso (persona uccisa)», qualsiasi persona uccisa immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi.

1.~~17~~18. «~~Lesioni~~ ⌦ Ferito ⌫ (ferito grave)», qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di 24 ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

2. ***Indicatori relativi alle merci pericolose***

2.1. «Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose», qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID[1]/ADR, punto 1.8.5.

2.2. «Merci pericolose», le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte.

3. ***Indicatori relativi ai suicidi***

3.1. «Suicidio», atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, conformemente alla registrazione e classificazione dell'autorità nazionale competente.

4. ***Indicatori relativi ai precursori di incidenti***

4.1. «~~Rotaie danneggiate~~ ⌦ Rotaia danneggiata ⌫ », una rotaia che si separa in due o più pezzi o una rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento.

4.2. «~~Sghembi di binari~~ ⌦ Sghembo e disallineamento del ⌫ di binario», difetti nel binario continuo e nella geometria del binario che richiedono la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita ~~per garantire condizioni di sicurezza~~.

4.3. «Guasto all'apparato di segnalamento laterale», guasto ⌦ tecnico ⌫ del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste.

---

[1] RID, regolamento riguardante il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia adottato ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

4.4. «Superamento segnale disposto a via impedita», i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato.

Per movimento non autorizzato si intende:

– un segnale luminoso colorato di via o un semaforo a via impedita, un ordine di arrestarsi, quando non è in funzione un sistema di controllo della marcia del treno (*Automatic Train Control System*, ATCS) o un sistema ATP,

– la fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema ATCS o ATP,

– un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,

– pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

Sono esclusi i casi in cui veicoli senza unità di trazione agganciata o di un treno senza macchinista non rispettano un segnale di via impedita. Sono esclusi i casi in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è posizionato in modalità via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono notificare separatamente i quattro indici e ~~trasmettono~~ ⌦ devono trasmettere ⌫ almeno un indicatore aggregato contenente dati sulle quattro voci.

4.5. «~~Ruote e assali danneggiati~~ ⌦ Ruota danneggiata ⌫», una rottura che interessa le parti essenziali della ruota ~~e dell'assale~~ creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione).

4.6. «~~Ruote e assali danneggiati~~ ⌦ Assale danneggiato ⌫», una rottura che interessa le parti essenziali dell'assale creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione).

5. ***Metodologie comuni per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti***

⇩ nuovo

L'Agenzia elabora una metodologia per il calcolo dei costi unitari a partire dai dati raccolti prima dell'entrata in vigore della presente direttiva.

🡻 2009/149/CE articolo 1 e allegato (adattato)

~~5.1. Il valore della prevenzione di vittime di incidenti (value of preventing a casualty, VPC) è composto dai seguenti elementi:~~

~~1. valore intrinseco della sicurezza: valori della disponibilità a pagare (willingness to pay, WTP) basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;~~

~~2. costi economici diretti e indiretti: costi stimati nello Stato membro, costituiti dalle seguenti voci:~~

~~– spese mediche e di riabilitazione,~~

~~– spese legali e processuali, spese di polizia, indagini private relative agli incidenti, servizi di pronto intervento e costi amministrativi connessi all'assicurazione,~~

– perdite di produzione: valore per la società dei beni e servizi che la persona in questione avrebbe potuto produrre se l'incidente non si fosse verificato.

5.2. Principi comuni per calcolare il valore intrinseco della sicurezza e i costi economici diretti/indiretti.

Per quanto riguarda il valore intrinseco della sicurezza, la determinazione dell'adeguatezza delle stime disponibili si basa sulle considerazioni seguenti:

– le stime devono riguardare un sistema di valutazione di riduzione del rischio di mortalità nel settore dei trasporti e seguire un approccio basato sull'elemento WTP secondo i metodi delle preferenze dichiarate,

– il campione di intervistati utilizzato per i valori deve essere rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione deve rispecchiare la distribuzione di età e di reddito così come altre pertinenti caratteristiche socioeconomiche/demografiche della popolazione,

– metodo per ottenere i valori WTP: lo studio deve essere concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

I costi economici diretti e indiretti devono essere calcolati in base ai costi reali sostenuti dalla società.

5.3. «Costo dei danni causati all'ambiente», i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie o dai gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario.

5.4. «Costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura», il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente. I due costi sono stimati dalle imprese ferroviarie o dai gestori dell'infrastruttura sulla base della loro esperienza. Sono inclusi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati.

5.5. «Costo dei ritardi a seguito di un incidente», il valore monetario dei ritardi subiti dagli utenti del trasporto ferroviario (passeggeri e clienti del comparto merci) a seguito di incidenti, calcolato in base al modello seguente:

VT	=	valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un'ora) VTP = [VT dei passeggeri che viaggiano per lavoro] * [percentuale media annuale dei passeggeri che viaggiano per lavoro] + [VT dei passeggeri che non viaggiano per lavoro]*[percentuale media annuale dei passeggeri che non viaggiano per lavoro] VT è misurato in euro per passeggero e per ora Valore del tempo per un treno merci (per un'ora) VTF = [VT dei treni merci] * [(t-km)/(treno-km)] VT è misurato in euro per tonnellata di merci e per ora Media delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno

		~~(t/km)/(treno/km)~~
~~CM~~	~~=~~	~~costo di 1 minuto di ritardo di un treno~~ ~~*Treno passeggeri*~~ ~~CMP = K1 * (VTP/60) * [(passeggeri-km)/(treno-km)]~~ ~~Media del numero di passeggeri per treno in un anno = (passeggeri/km)/(treno/km)~~ ~~*Treno merci*~~ ~~CMF = K2 * (VTF/60)~~ ~~I fattori K1 e K2 sono compresi fra il valore del tempo e quello del ritardo, come stimati negli studi delle preferenze dichiarate, per tenere conto del fatto che la perdita di tempo dovuta ai ritardi è percepita in modo molto più negativo del normale tempo di percorrenza.~~ ~~Costo dei ritardi a seguito di un incidente = CMP * (minuti di ritardo dei treni passeggeri) + CMF * (minuti di ritardo dei treni merci)~~

~~*Campo di applicazione del modello*~~

~~Il costo dei ritardi deve essere calcolato per tutti gli incidenti, sia gravi che leggeri.~~

~~I ritardi devono essere calcolati come segue:~~

– ~~ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti,~~

– ~~ritardi reali o, qualora ciò non fosse possibile, ritardi stimati sulle altre linee interessate.~~

6. ***Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione***

6.1. «Sistema di protezione automatica dei treni (*Automatic Train Protection*, ATP)», un sistema che costringe a rispettare i segnali e le limitazioni di velocità mediante controllo della velocità, compreso l'arresto automatico ai segnali.

6.2. «Passaggio a livello», un'intersezione a livello tra la ferrovia e un passaggio, quale riconosciuto dal gestore dell'infrastruttura e aperto a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi riservati al personale.

6.3. «Passaggio», una strada, via o autostrada pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili, o un'altra via adibita al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.

6.4. «Passaggio a livello attivo», un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.

– Protezione mediante l'uso di dispositivi fisici:
  – barriere complete o semibarriere,
  – cancelli.
– Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:
  – dispositivi visibili: luci,
  – dispositivi sonori: campane, trombe, claxon, ecc.,

– dispositivi fisici, per esempio vibrazioni causate da dossi stradali.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

1. «passaggio a livello con protezione e/o allarme automatico lato utente», un passaggio a livello in cui la protezione e/o l'allarme sono attivati dal treno in avvicinamento ⌦ o in cui esista una protezione lato rotaia mediante un dispositivo di interblocco ⌫.

I passaggi a livello in questione sono classificati come segue:

i) allarme automatico lato utente;

ii) protezione automatica lato utente;

iii) protezione e allarme automatici lato utente;

iv) protezione e allarme automatici lato utente e protezione lato rotaia.

«Protezione lato rotaia ⌦ mediante dispositivo di interblocco ⌫», un segnale o un altro sistema di protezione dei treni che autorizza un treno a procedere soltanto se il passaggio a livello è protetto lato utente ed è libero da ostacoli; in quest'ultimo caso si utilizzano strumenti di sorveglianza e/o rilevamento di ostacoli;

2. «passaggio a livello con protezione e/o allarme manuale lato utente», un passaggio a livello in cui la protezione e/o l'allarme sono attivati manualmente ⌦ da un dipendente delle ferrovie ⌫ e in cui non esiste ⌦ una protezione lato rotaia mediante dispositivo ⌫ ~~un segnale ferroviario~~ di interblocco ~~che segnala al treno che può proseguire solo quando la protezione e/o l'allarme del passaggio a livello sono attivati~~.

I passaggi a livello in questione sono classificati come segue:

v) allarme manuale lato utente;

vi) protezione manuale lato utente;

vii) protezione e allarme manuali lato utente.

6.5. «Passaggio a livello passivo», un passaggio a livello privo di sistema di allarme e/o protezione che si attiva quando è pericoloso per l'utente attraversare il passaggio.

7. ***Indicatori relativi alla gestione della sicurezza***

7.1. «Audit», un processo sistematico, indipendente e documentato per l'ottenimento di informazioni comprovanti e la valutazione oggettiva delle stesse al fine di determinare in che misura i criteri dell'audit sono rispettati.

8. ***Definizioni delle basi di calcolo***

8.1. «Km-treno», unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si ⌦ deve utilizzare ⌫ ~~utilizza~~ la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

8.2. «Passeggeri-km», unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. ~~Va~~ ⌦ Deve essere ⌫ presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

8.3. «Km di linea», la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui campo di applicazione è stabilito all'articolo 2. Per le linee ferroviarie a più binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.

8.4. «Km di binario», la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui campo di applicazione è stabilito all'articolo 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a più binari.

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~ALLEGATO II~~

~~NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA~~

~~Le norme nazionali di sicurezza da notificare alla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 8 comprendono:~~

~~1. norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale;~~

~~2. norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;~~

↓ 2008/110/CE articolo 1, paragrafo 13

↓ Rettifica, GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16

~~4. norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;~~

~~5. norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;~~

~~6. norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;~~

~~7. norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.~~

ALLEGATO III

SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

1. REQUISITI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Il sistema di gestione della sicurezza deve essere documentato in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Occorre indicare come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza.

2. ELEMENTI ESSENZIALI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Gli elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza sono i seguenti:

a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organismo e comunicata a tutto il personale;

b) obiettivi dell'organismo di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;

c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nuovi e modificati o altre prescrizioni contenuti:

– nelle STI,

o

– nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 8 e all'allegato II,

o

– in altre norme pertinenti,

o

– in decisioni dell'autorità,

nonché procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;

d) procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;

e) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;

f) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi che operano sulla stessa infrastruttura;

g) procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura di controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;

~~h) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;~~

~~i) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti;~~

~~j) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.~~

~~ALLEGATO IV~~

~~DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA PARTE DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA SPECIFICA DELLA RETE~~

~~Per consentire all'autorità preposta alla sicurezza di rilasciare la parte del certificato di sicurezza specifica della rete deve essere presentata la seguente documentazione:~~

- ~~la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle STI o a parti di STI e, se del caso, alle norme nazionali di sicurezza e alle altre norme applicabili alle sue operazioni, al personale e al materiale rotabile, precisando in che modo il sistema di gestione della sicurezza ne garantisce la conformità,~~
- ~~la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle diverse categorie di personale proprio o delle imprese appaltatrici, fornendo la prova che dette categorie soddisfano i requisiti previsti dalle STI o dalle norme nazionali vigenti e che sono state debitamente certificate,~~
- ~~la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa ai diversi tipi di materiale rotabile utilizzato, fornendo la prova che tale materiale è conforme alle STI o alle norme nazionali e che è stato debitamente certificato.~~

~~Per evitare duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni, per gli elementi conformi alle STI e agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica.~~

ALLEGATO V

CONTENUTO PRINCIPALE DELLA RELAZIONE D'INDAGINE SU INCIDENTI ED INCONVENIENTI

1. SINTESI

La sintesi riporta una breve descrizione dell'evento, l'ora e il luogo in cui questo si è verificato e le conseguenze. Indica inoltre le cause dirette, le concause e le cause indirette stabilite dall'indagine. Contiene infine le raccomandazioni principali formulate e i relativi destinatari.

2. FATTI IN IMMEDIATA RELAZIONE ALL'EVENTO

1. Evento:

– data, ora esatta e luogo dell'evento,

– descrizione degli eventi e del sito dell'incidente, comprese le attività dei servizi di soccorso e di emergenza,

– decisione di aprire un'indagine, composizione della squadra investigativa e svolgimento dell'indagine stessa.

2. Circostanze dell'evento:

– personale e imprese appaltatrici coinvolti, altre parti e testimoni,

– treni e relativa composizione, numero di immatricolazione del materiale rotabile coinvolto,

– descrizione dell'infrastruttura e del sistema di segnalamento - tipo di binari, deviatoi, intersezioni, segnali, protezioni del treno,

– mezzi di comunicazione,

– lavori svolti presso il sito dell'evento o nelle vicinanze,

– attivazione del piano di emergenza ferroviaria e relativa catena di eventi,

– attivazione del piano di emergenza dei servizi pubblici di soccorso, della polizia, dei servizi sanitari e relativa catena di eventi.

3. Decessi, lesioni e danni materiali:

– passeggeri e terzi, personale, compreso quello delle imprese appaltatrici,

– merci, bagagli e altri beni,

– materiale rotabile, infrastruttura e ambiente.

4. Circostanze esterne:

– condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

3. RESOCONTO DELL'INDAGINE

1. Sintesi delle testimonianze (nel rispetto della tutela dell'identità dei soggetti interessati):

– personale delle ferrovie, compreso quello delle imprese appaltatrici,

– altri testimoni.

2. Sistema di gestione della sicurezza:

– quadro organizzativo e modalità di assegnazione ed esecuzione degli incarichi,

– requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione,

– modalità dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati,

– interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.

3. Norme e regolamenti:

– pertinenti norme e regolamenti comunitari e nazionali,

– altre norme quali norme d'esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili.

4. Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici:

– sistema di segnalamento e controllo-comando, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dati,

– infrastrutture,

– apparecchiature di comunicazione,

– materiale rotabile, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dei dati.

5. Documentazione del sistema operativo:

– provvedimenti adottati dal personale per il controllo del traffico e il segnalamento,

– scambio di messaggi verbali in relazione all'evento, compresa la trascrizione delle registrazioni,

– provvedimenti adottati a tutela e salvaguardia del sito dell'evento.

6. Interfaccia uomo-macchina-organizzazione:

– tempo lavorativo del personale coinvolto,

– circostanze personali e mediche che influenzano l'evento, compreso lo stress fisico o psicologico,

– architettura degli impianti aventi un'incidenza sull'interfaccia uomo-macchina.

7. Eventi precedenti dello stesso tipo.

4. ANALISI E CONCLUSIONI

1. Resoconto finale della catena di eventi:

– conclusioni sull'evento, sulla base dei fatti rilevati nel capitolo 3.

2. Discussione:

– analisi dei fatti rilevati nel capitolo 3 per determinare le cause dell'evento e valutare le prestazioni dei servizi di soccorso.

3. Conclusione:

– cause dirette e immediate dell'evento, comprese le concause riferibili alle azioni delle persone coinvolte o alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici,

- cause indirette riferibili alle competenze, alle procedure e alla manutenzione,
- cause a monte riferibili alle condizioni del quadro normativo e all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

4. altre osservazioni:

- carenze rilevate durante l'indagine, ma non pertinenti ai fini della determinazione delle cause.

5. PROVVEDIMENTI ADOTTATI

- Resoconto dei provvedimenti già presi o adottati successivamente all'evento.

6. RACCOMANDAZIONI

↑

ALLEGATO II

PARTE A

Direttiva abrogata con elenco delle modifiche successive

(di cui all'articolo 32)

Direttiva 2004/49/CE	(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)
Direttiva 2008/57/CE	(GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1)
Direttiva 2008/110/CE	(GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62)
Direttiva 2009/149/CE della Commissione	(GU L 313 del 28.11.2009, pag. 65)
Rettifica della direttiva 2004/49/CE	(GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16)

PARTE B

Termini per il recepimento nella legislazione nazionale

(di cui all'articolo 32)

Direttiva	Termine ultimo per il recepimento
2004/49/CE	30 aprile 2006
2008/57/CE	19 luglio 2010
2008/110/CE	24 dicembre 2010
2009/149/CE	18 giugno 2010

ALLEGATO III

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 2004/49/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3	Articolo 3
Articolo 4	Articolo 4
Articolo 5	Articolo 5
Articolo 6	Articolo 6
Articolo 7	Articolo 7
Articolo 8	Articolo 8
Articolo 9	Articolo 9
Articolo 10	Articolo 10
Articolo 11	Articolo 12
Articolo 12	Articolo 11
Articolo 13	Articolo 13
Articolo 14 *bis*, paragrafi da 1 a 7	Articolo 14
Articolo 14 *bis*, paragrafo 8	Articolo 15
Articolo 15	--
Articolo 16	Articolo 16
Articolo 17	Articolo 17
Articolo 18	Articolo 18
Articolo 19	Articolo 19
Articolo 20	Articolo 20
Articolo 21	Articolo 21
Articolo 22	Articolo 22

Articolo 23	Articolo 23
Articolo 24	Articolo 24
Articolo 25	Articolo 25
Articolo 26	--
--	Articolo 26
Articolo 27	Articolo 27
Articolo 28	--
Articolo 29	--
Articolo 30	--
Articolo 31	Articolo 28
Articolo 32	Articolo 29
--	Articolo 30
--	Articolo 31
Articolo 33	Articolo 32
--	Articolo 33
Articolo 34	Articolo 34
Articolo 35	Articolo 35
Allegato I	Allegato I
Allegato II	--
Allegato III	--
Allegato IV	--
Allegato V	--
--	Allegato II