RETTIFICHE

Rettifica del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 3 del 5 gennaio 2005)

Pagina 1, nota a pié di pagina 1:

anziché: «(1) Parere espresso il 30 marzo 2004 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).»

leggasi: «(1) Parere espresso il 30 marzo 2004 (GU C 103E del 29.4.2004, pag. 412).»

Rettifica della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 138 del 26 maggio 2016)

La direttiva (UE) 2016/798 deve essere letta come segue:

«**DIRETTIVA (UE) 2016/798 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

dell'11 maggio 2016

sulla sicurezza delle ferrovie

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

visto il parere del Comitato delle regioni (2),

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria (3),

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (4) ha subito varie e sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.

(1) GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.
(2) GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.
(3) Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 10 dicembre 2015 (GU C 57 del 12.2.2016, pag. 64). Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).
(4) Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

(2) La direttiva 2004/49/CE ha istituito un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie armonizzando il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti. Tuttavia, per dar seguito all'impegno finalizzato all'ulteriore sviluppo di uno spazio ferroviario europeo unico, è necessario rivedere la direttiva 2004/49/CE in modo approfondito.

(3) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali e sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]). Per agevolare l'attuazione della presente direttiva e della direttiva (UE) 2016/797, entrambe le direttive dovrebbero avere lo stesso ambito di applicazione. È opportuno pertanto escludere tali sistemi locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva.

(4) Nella misura in cui alcuni concetti della presente direttiva possono essere utilmente applicati alle metropolitane e ad altri sistemi locali, gli Stati membri dovrebbero poter decidere, fatto salvo l'ambito di applicazione della presente direttiva, di applicare ad essi talune disposizioni della presente direttiva che ritengano appropriate. In tal caso, si dovrebbe consentire agli Stati membri di non applicare obblighi quali la notifica delle norme nazionali e la presentazione di relazioni.

(5) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere generalmente mantenuta e, ove praticabile, continuamente migliorata, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico e dello sviluppo del diritto dell'Unione e internazionale. Dovrebbe essere data priorità alla prevenzione degli incidenti. Si dovrebbe inoltre tenere conto dell'impatto del fattore umano.

(6) Nel caso in cui uno Stato membro introduca un livello più elevato di sicurezza, esso dovrebbe garantire che la norma adottata non crei un ostacolo all'interoperabilità o dia luogo a discriminazioni.

(7) I principali attori nel sistema ferroviario dell'Unione, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, dovrebbero assumere piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema. Ogniqualvolta appropriato, essi dovrebbero cooperare nell'attuare le misure di controllo del rischio.

(8) Fatta salva la responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie per sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, non dovrebbe essere precluso agli altri attori, come soggetti responsabili della manutenzione, fabbricanti, trasportatori, speditori, consegnatari, riempitori, svuotatori, caricatori, scaricatori, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi ed enti appaltanti, di assumersi la responsabilità dei loro prodotti, servizi e processi. Ciascun attore del sistema ferroviario dell'Unione dovrebbe avere la responsabilità nei confronti degli altri attori di comunicare in modo completo ed esatto tutte le informazioni pertinenti necessarie per verificare se i veicoli siano idonei a circolare. Si tratta in particolare delle informazioni riguardanti la situazione e la storia di un dato veicolo, i dossier di manutenzione, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.

(9) Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione dovrebbero provvedere affinché le proprie imprese appaltatrici e le altre parti attuino misure di controllo del rischio. A tal fine ciascuna impresa ferroviaria, ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascun soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe applicare i metodi relativi al monitoraggio descritti nei metodi comuni di sicurezza (common safety methods — CSM). Le loro imprese appaltatrici dovrebbero applicare tale processo mediante accordi contrattuali. In considerazione del fatto che tali accordi costituiscono una parte essenziale del loro sistema di gestione della sicurezza, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero darne comunicazione su richiesta dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ('l'Agenzia') istituita dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]) o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza nell'ambito delle attività di supervisione.

(10) Gli Stati membri dovrebbero promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura sia incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza garantendo, nel contempo la riservatezza.

(11) 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 CSM. Essi dovrebbero 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.

(12) Le norme nazionali, spesso fondate su standard tecnici nazionali, sono 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 è opportuno ridurre il volume di norme nazionali, incluse le norme di

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

([2]) Regolamento (UE) n. 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo all'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

esercizio, a seguito dell'ampliamento dell'ambito 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 auspicabile che gli Stati membri tengano aggiornato il loro sistema di norme nazionali, sopprimano le norme obsolete e ne informino senza indugio la Commissione e l'Agenzia.

(13) Le norme nazionali dovrebbero essere redatte e pubblicate in modo tale da risultare comprensibili per qualsiasi potenziale utente di una rete nazionale. Tuttavia tali norme si riferiscono spesso ad altri documenti, quali standard nazionali, standard europei, standard internazionali o altre specifiche tecniche, che potrebbero essere parzialmente o totalmente tutelati da diritti di proprietà intellettuale. È pertanto opportuno che l'obbligo di pubblicazione non si applichi ai documenti cui fa riferimento, direttamente o indirettamente, la norma nazionale.

(14) Le norme nazionali comprendono spesso requisiti pertinenti sia a fini di interoperabilità che a fini di sicurezza. Poiché la sicurezza è un requisito essenziale della direttiva (UE) 2016/797, una norma nazionale può essere pertinente per la direttiva (UE) 2016/797 e per la presente direttiva. La distinzione tra norme nazionali di sicurezza e norme tecniche nazionali definite rispettivamente nella direttiva 2004/49/CE e nella direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) dovrebbe pertanto essere soppressa e sostituita dal concetto di norme nazionali che devono essere notificate ai sensi della direttiva (UE) 2016/797 e/o della presente direttiva. Le norme nazionali devono essere notificate ai sensi della direttiva (UE) 2016/797 principalmente allorché si riferiscono all'immissione sul mercato o alla messa in servizio di sottosistemi strutturali. Esse dovrebbero essere notificate ai sensi della presente direttiva allorché si riferiscono al funzionamento del sistema ferroviario dell'Unione, o ad aspetti specifici della direttiva stessa, tra cui il ruolo degli attori, la certificazione di sicurezza, l'autorizzazione di sicurezza e le indagini sugli incidenti.

(15) Considerato l'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione 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, fatta eccezione per le situazioni specifiche contemplate dalla presente direttiva. Il sistema di gestione della sicurezza è lo strumento riconosciuto per il controllo dei rischi, mentre i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono responsabili dell'adozione immediata di misure correttive per evitare il ripetersi di incidenti. Gli Stati membri dovrebbero evitare di stabilire nuove norme nazionali immediatamente dopo un incidente, a meno che tali nuove norme non siano richieste quale misura preventiva urgente.

(16) I sistemi di controllo e segnalamento dei treni svolgono un ruolo fondamentale nel garantire la sicurezza ferroviaria. A questo proposito l'introduzione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System — ERTMS) sulla rete ferroviaria dell'Unione rappresenta un contributo importante per il miglioramento dei livelli di sicurezza.

(17) 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 dell'Unione e contenga elementi comuni. È opportuno 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.

(18) Attraverso i suoi processi, il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe garantire che le capacità e i limiti umani e le influenze sulle prestazioni umane siano affrontati applicando la conoscenza dei fattori umani e utilizzando metodi riconosciuti.

(19) I servizi di trasporto ferroviario di merci dovrebbero comprendere anche il trasporto di merci pericolose. Tuttavia, è opportuno operare una distinzione tra l'obiettivo della presente direttiva, di mantenere e, ove possibile, migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione, e quello della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]), che è quello di disciplinare principalmente la classificazione delle sostanze e la specificazione delle relative modalità di contenimento, compresi la sicurezza del carico, lo scarico e il ricorso a modalità di contenimento nell'ambito del sistema ferroviario esistente. Conseguentemente, fatta salva la direttiva 2008/68/CE, il sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe tenere in debito conto i rischi potenziali aggiuntivi generati dal trasporto di mezzi di contenimento di merci pericolose.

(20) Tutte le imprese ferroviarie dovrebbero essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque. Un'impresa ferroviaria dovrebbe essere in possesso di un certificato di sicurezza come condizione per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria. Il certificato di sicurezza dovrebbe 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 della pertinente area di esercizio. Se l'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico a un'impresa ferroviaria la cui area di esercizio si estende a uno o più Stati membri, essa dovrebbe essere l'unica autorità idonea a valutare se l'impresa ferroviaria abbia istituito correttamente o meno il proprio sistema di gestione della sicurezza. Per valutare i requisiti stabiliti dalle pertinenti norme nazionali è opportuno coinvolgere le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dall'area di esercizio prevista.

([1]) Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

([2]) 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).

(21) Sulla base della direttiva 2004/49/CE sono stati stabiliti metodi armonizzati in materia di monitoraggio, valutazione della conformità, controllo e valutazione del rischio per essere applicati agli attori nel sistema ferroviario dell'Unione e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale quadro normativo è sufficientemente evoluto da consentire il passaggio graduale a un 'certificato di sicurezza unico' valido nell'ambito dell'area di esercizio dell'impresa ferroviaria interessata.

(22) Per rendere più efficaci e coerenti le procedure di rilascio dei certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie, è necessario assegnare all'Agenzia un ruolo centrale nel rilascio di tali certificati. Se l'area di esercizio è limitata a un solo Stato membro, il richiedente dovrebbe avere la possibilità di scegliere se presentare la domanda di un certificato di sicurezza unico, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796 all'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro oppure all'Agenzia. La scelta effettuata dal richiedente dovrebbe essere vincolante fino a quando la domanda non sia completata o terminata. Questo nuovo regime dovrebbe rendere il sistema ferroviario dell'Unione più efficace ed efficiente grazie alla riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese ferroviarie.

(23) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare ed eventualmente condividere le competenze per il rilascio dei certificati di sicurezza unici. È opportuno stabilire precise disposizioni procedurali e di arbitrato per affrontare le situazioni in cui l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza siano in disaccordo con le valutazioni effettuate in relazione al rilascio dei certificati di sicurezza.

(24) La nuova ripartizione delle funzioni e dei compiti tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia dovrebbe essere operata in modo efficace. A tal fine, è opportuno stabilire accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

(25) In particolare, gli accordi di cooperazione sono necessari per tener conto della specifica situazione geografica o storica di taluni Stati membri, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato interno. Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, dovrebbe essere possibile che gli accordi di cooperazione che saranno conclusi tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dispongano l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva la responsabilità ultima dell'Agenzia per il rilascio del certificato di sicurezza unico.

(26) Le reti ferroviarie situate negli Stati baltici (Estonia, Lettonia e Lituania) hanno uno scartamento di 1 520 mm, identico a quello dei paesi terzi limitrofi, ma diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione. Queste reti baltiche hanno ereditato requisiti tecnici e operativi comuni che garantiscono di fatto l'interoperabilità tra di esse e, a tale riguardo, il certificato di sicurezza rilasciato in uno di detti Stati membri potrebbe essere esteso al resto di tali reti. Per agevolare la ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per la certificazione di sicurezza e ridurre gli oneri finanziari e amministrativi per il richiedente in siffatti casi, le disposizioni specifiche sulla cooperazione tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero includere, ove necessario, la possibilità di appaltare compiti a dette autorità nazionali.

(27) La presente direttiva non dovrebbe comportare un livello ridotto di sicurezza né maggiori costi nel settore ferroviario dell'Unione. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza assumano la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilasciano, assumendo in particolare responsabilità contrattuali ed extracontrattuali a tale riguardo. Nel caso di una indagine giudiziaria che coinvolga l'Agenzia o il suo personale, è opportuno che essa cooperi pienamente con le competenti autorità dello Stato membro o degli Stati membri interessati.

(28) È opportuno operare una netta distinzione, da una parte, tra la responsabilità immediata dell'Agenzia e delle autorità nazionali preposte alla sicurezza per la sicurezza derivante dal rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza e, dall'altra, il compito delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di elaborare un quadro normativo nazionale e di vigilare, in modo continuo, sulle prestazioni di tutte le parti interessate. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza dovrebbe vigilare sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico imposto alle imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura di istituire un sistema di gestione della sicurezza. Per ottenere la prova di tale rispetto possono risultare necessari non solo ispezioni effettuate presso la sede dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura interessata, ma anche compiti di vigilanza da espletarsi a cura delle autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di verificare che l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura continuino ad applicare debitamente il proprio sistema di gestione della sicurezza dopo la concessione di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero coordinare le loro attività di supervisione in relazione alle imprese ferroviarie stabilite in differenti Stati membri e dovrebbero condividere le informazioni tra loro e, se del caso, con l'Agenzia. L'Agenzia dovrebbe assistere le autorità nazionali preposte alla sicurezza nella loro cooperazione. In tale contesto, è auspicabile che l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza fissino le disposizioni necessarie per agevolare lo scambio di informazioni tra loro.

(29) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare strettamente nei casi in cui l'autorità nazionale preposta alla sicurezza concluda che il titolare di un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia non soddisfi più le condizioni che hanno consentito il rilascio della certificazione. In tal caso, essa dovrebbe chiedere all'Agenzia di limitare o revocare tale certificato. È opportuno stabilire una procedura di arbitrato nei casi di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Se, durante la supervisione, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza individua un rischio grave per la sicurezza, essa dovrebbe informare l'Agenzia e qualsiasi altra autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata dell'area di esercizio dell'impresa ferroviaria. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dovrebbero poter applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. In tale contesto per rischio grave per la sicurezza dovrebbe intendersi un grave caso di non conformità agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave.

(30) L'Agenzia dovrebbe poter creare uno strumento che faciliti lo scambio di informazioni tra gli attori pertinenti che individuano o sono informati di un rischio per la sicurezza concernente difetti, non conformità nella costruzione o malfunzionamenti di attrezzature tecniche.

(31) Il certificato di sicurezza unico dovrebbe essere rilasciato sulla base della prova che un'impresa ferroviaria ha posto in essere il proprio sistema di gestione della sicurezza.

(32) È auspicabile che i gestori dell'infrastruttura abbiano la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della propria rete ferroviaria. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere soggetti al un'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.

(33) La certificazione del personale viaggiante potrebbe creare difficoltà per i nuovi operatori. È opportuno 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.

(34) Il soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe essere certificato per i carri merci. Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore dell'infrastruttura, la certificazione dovrebbe essere inclusa nella procedura relativa all'autorizzazione di sicurezza. Il certificato rilasciato a tale soggetto dovrebbe garantire che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi carro merci di cui esso è responsabile. È opportuno che tale 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, è opportuno che l'organismo di certificazione possa effettuare i propri controlli in tutta l'Unione. L'Agenzia dovrebbe valutare il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci e dovrebbe, se del caso, raccomandarne l'estensione a tutti i veicoli ferroviari.

(35) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero essere pienamente indipendenti sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione, soggetto appaltante o qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Esse dovrebbero svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio, dovrebbero collaborare con l'Agenzia per creare uno spazio ferroviario europeo unico e coordinare i rispettivi criteri decisionali. Se necessario, gli Stati membri dovrebbero poter decidere di includere le loro autorità nazionali preposte alla sicurezza nell'ambito del ministero responsabile dei trasporti, purché sia rispettata l'indipendenza di dette autorità nazionali. Al fine di adempiere le proprie funzioni, le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero disporre della necessaria capacità organizzativa interna ed esterna in termini di risorse umane e materiali.

(36) Gli organismi investigativi nazionali svolgono un ruolo centrale nel processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre indagini efficaci ed efficienti. Gli organismi investigativi nazionali dovrebbero cooperare al fine di scambiare informazioni e migliori prassi. Essi dovrebbero istituire un programma di valutazione *inter pares* al fine di monitorare l'efficacia delle loro indagini. Le relazioni sulla valutazione *inter pares* dovrebbero essere trasmesse all'Agenzia affinché essa possa monitorare le prestazioni di sicurezza complessive del sistema ferroviario dell'Unione.

(37) Incidenti ferroviari gravi accadono raramente, ma possono avere conseguenze disastrose e alimentare le preoccupazioni dell'opinione pubblica in merito alle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione. Tutti siffatti incidenti dovrebbero essere pertanto oggetto di un'indagine di sicurezza per scongiurare il ripetersi di tali eventi e i risultati di tali indagini dovrebbero essere resi pubblici. Gli altri incidenti e inconvenienti dovrebbero anch'essi formare oggetto di un'indagine di sicurezza quando comportano precursori significativi di un incidente grave.

(38) L'indagine di sicurezza dovrebbe essere separata da eventuali indagini giudiziarie relative allo stesso inconveniente e chi conduce tali indagini dovrebbe godere dell'accesso alle prove e alle testimonianze. Tale indagine dovrebbe essere condotta da un organismo permanente, indipendente dai soggetti del sistema ferroviario dell'Unione. Tale organismo 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 dovrebbe essere compromessa dal fatto che è strettamente connesso, a fini di organizzazione e di struttura giuridica, con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, con l'Agenzia o con l'ente di regolamentazione delle ferrovie. Le indagini dovrebbero essere effettuate nella massima trasparenza possibile. Per ogni evento, l'organismo investigativo dovrebbe designare un gruppo di investigatori dotato della competenza necessaria per individuarne tutte le cause dirette e indirette.

(39) Un'indagine su un incidente grave dovrebbe essere condotta in modo tale da dare la possibilità a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. In particolare, durante l'indagine l'organismo investigativo dovrebbe aggiornare le parti — che a suo giudizio hanno responsabilità connesse alla sicurezza — sui progressi e dovrebbe tener conto dei loro pareri e opinioni. L'organismo investigativo potrà in tal modo ricevere eventuali altre informazioni pertinenti ed essere al corrente di pareri diversi sul suo operato così da completare l'indagine nel modo più appropriato. Tale consultazione non dovrebbe in ogni caso mirare a stabilire colpe o responsabilità, ma piuttosto a raccogliere prove concrete e ad acquisire esperienza per il miglioramento della sicurezza. L'organismo investigativo dovrebbe tuttavia essere libero di scegliere le informazioni da condividere con le parti in questione, al fine di evitare qualsiasi pressione indebita, salvo se richiesto da chi conduce il procedimento giudiziario. Dovrebbe altresì tenere conto delle ragionevoli esigenze di informazione delle vittime e dei loro parenti.

(40) Affinché l'organismo investigativo migliori l'efficienza delle proprie attività e svolga più agevolmente le funzioni che gli incombono è opportuno che abbia accesso in tempo utile al luogo dell'incidente, se del caso collaborando con l'autorità giudiziaria eventualmente coinvolta. 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 dell'Unione. I destinatari delle raccomandazioni di sicurezza dovrebbero prendere le misure opportune e comunicarle all'organismo investigativo.

(41) Laddove la causa diretta di un incidente o di un inconveniente sembri essere legata ad azioni umane, si dovrebbe prestare attenzione alle circostanze specifiche nonché al modo in cui il personale esegue le attività di *routine* durante l'esercizio normale, ivi inclusi la progettazione dell'interfaccia uomo-macchina, l'idoneità delle procedure, l'esistenza di obiettivi confliggenti e problemi relativi al carico di lavoro, nonché altre circostanze con un impatto sull'evento, incluso lo stress fisico, da affaticamento e dovuto al lavoro, o l'idoneità psicologica.

(42) È opportuno adoperarsi per garantire un elevato livello di formazione e qualifiche avanzate in tutta l'Unione.

(43) Al fine di integrare e modificare determinati elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con riguardo ai CSM e ai CST, nonché alla loro revisione, 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 la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(44) Alla Commissione dovrebbero essere attribuiti poteri di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva in merito al mandato affidato all'Agenzia per l'elaborazione dei CSM e CST e delle loro modifiche e al fine di presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione; alle modalità pratiche ai fini della certificazione di sicurezza, alle disposizioni dettagliate che identificano quali dei requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini delle funzioni di manutenzione eseguite dalle officine di manutenzione, incluse le disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme della certificazione delle officine di manutenzione, conformemente al CSM e alle STI pertinenti; alle disposizioni dettagliate che identificano quali dei requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini della certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci, sulla base delle caratteristiche tecniche di tali veicoli, incluse le disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme delle condizioni di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci, conformemente al CSM e alle STI pertinenti e al formato della relazione d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tali poteri dovrebbero essere esercitati conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

(45) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e provvedere alla loro applicazione. Le sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.

([1]) 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 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(46) Poiché gli obiettivi della 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 CST, CSM, CSI e requisiti comuni dei certificati di sicurezza unici, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti delle azioni in questione, possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(47) L'obbligo di recepimento della presente direttiva nel diritto interno dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva 2004/49/CE. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano immutate discende da tale direttiva.

(48) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive di cui all'allegato IV, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce disposizioni volte a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario 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 gli attori interessati nel sistema ferroviario dell'Unione;

c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza (CST) e di metodi comuni di sicurezza (CSM) con l'obiettivo di eliminare gradualmente la necessità di norme nazionali;

d) la definizione dei principi per rilasciare, rinnovare, modificare e limitare o revocare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza;

e) l'istituzione da parte di ciascuno Stato membro di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza e di un organismo investigativo sugli incidenti e sugli inconvenienti; e

f) 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 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, i gestori dell'infrastruttura e altri attori nel sistema ferroviario dell'Unione.

2. La presente direttiva non si applica:

a) alle metropolitane;

b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli; o

c) alle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario dell'Unione e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese che operano esclusivamente su tali reti.

3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione delle misure che attuano la presente direttiva:

a) l'infrastruttura ferroviaria privata, ivi compresi i binari di raccordo, utilizzata dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tale infrastruttura;

b) le infrastrutture e i veicoli destinati a un uso strettamente locale, storico o turistico;

c) le infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario soltanto a fini di connettività di quei veicoli soltanto; e

d) i veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per consentire che il transito avvenga su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria pesanti soltanto a fini di connettività.

4. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono decidere di applicare, se del caso, le disposizioni della presente direttiva alle metropolitane e ad altri sistemi locali, conformemente al diritto nazionale.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

1. 'sistema ferroviario dell'Unione': il sistema ferroviario dell'Unione quale definito all'articolo 2, punto 1 della direttiva (UE) 2016/797;

2. 'gestore dell'infrastruttura': un gestore dell'infrastruttura, quale definito all'articolo 3, punto 2 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]);

3. 'impresa ferroviaria': un'impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3, punto 1 della direttiva 2012/34/UE e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

4. 'specifica tecnica di interoperabilità' (STI): una specifica adottata a norma della direttiva (UE) 2016/797 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 dell'Unione;

5. 'obiettivi comuni di sicurezza' (common safety target — CST): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario dell'Unione (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci);

6. 'metodi comuni di sicurezza' (common safety method — 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;

7. '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 a cui diversi Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato;

8. 'norme nazionali': tutte le norme vincolanti adottate in uno Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione o internazionali, e che sono applicabili all'interno di tale Stato membro alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;

9. 'sistema di gestione della sicurezza': l'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;

10. 'investigatore incaricato': una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;

11. 'incidente': evento improvviso indesiderato o non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi avente conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro;

12. '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 con le stesse conseguenze 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;

13. 'inconveniente': qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

14. '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;

([1]) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

15. 'cause': ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente;

16. 'trasporto leggero su rotaia': un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); 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;

17. 'organismo di valutazione della conformità': un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un 'organismo notificato' a seguito della notifica da parte di uno Stato membro; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un 'organismo designato' a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;

18. 'componenti di interoperabilità': componenti di interoperabilità come definiti dall'articolo 2, punto 7), della direttiva (UE) 2016/797;

19. 'detentore': persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo il diritto ad usarlo, lo sfrutta in quanto mezzo di trasporto ed è registrato come tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;

20. 'soggetto responsabile della manutenzione' (entity in charge of maintenance — ECM): soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;

21. 'veicolo': veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;

22. 'fabbricante': fabbricante quale definito all'articolo 2, punto 36, della direttiva (UE) 2016/797;

23. 'speditore': l'impresa che spedisce le merci per proprio conto o per conto terzi;

24. 'consegnatario': qualsiasi persona fisica o giuridica che riceve i beni ai sensi di un contratto di trasporto; se l'operazione di trasporto ha luogo senza un contratto di trasporto, la persona fisica o giuridica che prende in consegna le merci all'arrivo è il consegnatario;

25. 'caricatore': un'impresa che carica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili in o 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 a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile;

26. 'scaricatore': un'impresa che rimuove un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile da un carro, o qualsiasi impresa che scarica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili da un carro o contenitore, o qualsiasi impresa che scarica merci da una cisterna (carro-cisterna, cisterna amovibile, cisterna mobile o contenitore cisterna) o da un carro-batteria o un contenitore per gas a elementi multipli o da un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa o un contenitore per il trasporto alla rinfusa;

27. 'riempitore': un'impresa che riempie con merci una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o un carro batteria o un contenitore per gas a elementi multipli;

28. 'svuotatore': un'impresa che rimuove merci da una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o da un carro-batteria o da un contenitore per gas a elementi multipli;

29. 'trasportatore': qualsiasi impresa che effettua un'operazione di trasporto, ai sensi di un contratto di trasporto;

30. 'ente appaltante': un ente pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema;

31. 'tipo di attività': il tipo di attività caratterizzato dal trasporto di passeggeri, inclusi o esclusi i servizi ad alta velocità, il trasporto di merci, incluso o escluso il trasporto di merci pericolose, e i servizi di sola manovra;

32. 'portata dell'attività': la portata dell'attività caratterizzata dal numero di passeggeri e/o volume delle merci e dalla dimensione stimata di un'impresa ferroviaria in termini di numero di dipendenti occupati nel settore ferroviario (vale a dire una micro, piccola, media o grande impresa);

33. 'area di esercizio': la rete o le reti all'interno di uno o più Stati membri nel cui ambito un'impresa ferroviaria intende esercire.

CAPO II

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

Articolo 4

Ruolo degli attori del sistema ferroviario dell'Unione nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria

1. Allo scopo di sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, gli Stati membri nei limiti delle loro competenze:

a) garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti;

b) provvedono affinché l'applicazione di tutta la normativa applicabile avvenga in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico;

c) provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;

d) provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione e del controllo dei rischi che ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, ciascuno per la propria parte di sistema, obbligandoli a:

   i) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente;

   ii) applicare le norme dell'Unione e le norme nazionali;

   iii) istituire sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva;

e) fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, provvedono affinché ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento in sicurezza, compresa la fornitura di materiali e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e altri attori ai sensi del paragrafo 4;

f) elaborano e pubblicano piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure previste per conseguire i CST; e

g) se del caso, sostengono l'Agenzia nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione.

2. L'Agenzia garantisce, nei limiti delle sue competenze, il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.

3. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura:

a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente e con altri attori;

b) tengono conto, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi associati alle attività di altri attori e di terzi;

c) in caso obbligano per contratto gli altri attori di cui al paragrafo 4, che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione, a mettere in atto misure di controllo del rischio; e

d) provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione di CSM relativi ai processi di monitoraggio definiti nel CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

4. Fatte salve le responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3, i soggetti responsabili della manutenzione e tutti gli altri attori che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione, tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori:

a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando con altri attori;

b) assicurano che i sottosistemi, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti e alle condizioni di impiego richiesti, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura interessata in modo sicuro.

5. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e qualsiasi attore di cui al paragrafo 4 che individui o sia informato di un rischio di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, anche dei sottosistemi strutturali, nei limiti delle rispettive competenze:

a) adottano le misure correttive necessarie per far fronte al rischio di sicurezza individuato;

b) segnalano tali rischi alle pertinenti parti interessate per consentire loro di adottare le necessarie ulteriori misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione. L'Agenzia può creare uno strumento atto a facilitare tale scambio di informazioni tra gli attori interessati tenendo conto del rispetto della vita privata degli utenti coinvolti, dei risultati di un'analisi dei costi e dei benefici, nonché delle applicazioni e dei registri informatici già istituiti dall'Agenzia.

6. Nel caso dello scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, gli attori interessati si scambiano tutte le informazioni pertinenti per lo svolgimento sicuro dell'esercizio, compresi, ma non solo, la situazione e la storia del veicolo interessato, determinati elementi dei dossier di manutenzione ai fini della tracciabilità, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.

Articolo 5

Indicatori comuni di sicurezza (common safety indicators — CSI)

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 sui CSI mediante le relazioni annuali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo19.

2. I CSI sono indicati nell'allegato I.

Articolo 6

Metodi comuni di sicurezza (common safety methods — CSM)

1. I CSM descrivono come siano valutati i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, anche, ove appropriato, attraverso un organismo di valutazione indipendente, elaborando e definendo:

a) i metodi di valutazione del rischio;

b) i metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 12;

c) i metodi di supervisione che devono essere applicati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e i metodi di monitoraggio che devono essere applicati dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura e dai soggetti responsabili della manutenzione;

d) i metodi per valutare i livelli di sicurezza e le prestazioni in materia di sicurezza degli operatori ferroviari a livello nazionale e dell'Unione;

e) i metodi per valutare la realizzazione degli obiettivi di sicurezza a livello nazionale e dell'Unione; e

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

2. La Commissione, mediante atti di esecuzione, assegna un mandato all'Agenzia per elaborare i CSM e le modifiche agli stessi, nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di un CSM nuovo o modificato e del suo impatto sulle norme esistenti e sul livello di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Qualora il comitato di cui all'articolo 28 ('il comitato') non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

La redazione, l'adozione e la revisione dei CSM tengono conto dei pareri degli utenti, delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e delle parti interessate, incluse le parti sociali, se del caso. Le raccomandazioni comprendono una relazione sui risultati di tale consultazione e una relazione sulla valutazione d'impatto dei nuovi o modificati CSM da adottare.

3. Nel corso dell'esercizio del mandato di cui al paragrafo 2, il comitato è sistematicamente e regolarmente informato dall'Agenzia o dalla Commissione in merito ai lavori di elaborazione dei CSM. Durante tali lavori la Commissione può trasmettere all'Agenzia raccomandazioni utili riguardanti i CSM e un'analisi dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che l'Agenzia esamini soluzioni alternative e che la valutazione dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figuri nella relazione allegata ai progetti di CSM.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato.

4. La Commissione esamina la raccomandazione formulata dall'Agenzia al fine di verificare che il mandato di cui al paragrafo 2 sia rispettato. Se il mandato non è rispettato, la Commissione chiede all'Agenzia di esaminare la sua raccomandazione indicando i punti del mandato che non sono stati rispettati. Per motivi circostanziati, la Commissione può decidere di modificare il mandato assegnato all'Agenzia conformemente alla procedura di cui al paragrafo 2.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato.

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

6. Sulla base della raccomandazione formulata dall'Agenzia e dopo l'esame di cui al paragrafo 4 del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per quanto concerne il contenuto dei CSM ed eventuali modifiche.

7. Gli Stati membri apportano senza indugio tutte le necessarie modifiche alle loro norme nazionali, alla luce dell'adozione dei CSM e delle modifiche agli stessi.

Articolo 7

Obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets — CST)

1. I CST stabiliscono i livelli minimi di sicurezza che devono essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario in ogni Stato membro e nell'Unione. I CST possono essere espressi in termini di criteri di accettazione del rischio o di livelli di obiettivi di sicurezza e considerano in particolare:

a) i rischi individuali a cui sono esposti passeggeri, compresi i dipendenti o il personale 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;

b) i rischi per la società.

2. La Commissione, mediante atti di esecuzione, assegna un mandato all'Agenzia per elaborare i CST e le relative modifiche nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di un CST nuovo o modificato e del suo impatto sulle norme esistenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Durante l'esercizio del mandato di cui al paragrafo 2, il comitato di cui all'articolo 27 è sistematicamente e regolarmente informato dall'Agenzia o dalla Commissione in merito ai lavori di elaborazione dei CST. Durante tali lavori la Commissione può trasmettere all'Agenzia raccomandazioni utili riguardanti i CST e un'analisi dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che l'Agenzia esamini soluzioni alternative e che la valutazione dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figuri nella relazione allegata ai progetti di CST.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato di cui al primo comma.

4. La Commissione esamina la raccomandazione formulata dall'Agenzia al fine di verificare che il mandato di cui al paragrafo 2 sia rispettato. Se il mandato non è rispettato, la Commissione chiede all'Agenzia di esaminare la sua raccomandazione indicando i punti del mandato che non sono stati rispettati. Per motivi circostanziati, la Commissione può decidere di modificare il mandato assegnato all'Agenzia conformemente alla procedura di cui al paragrafo 2.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato di cui al paragrafo 3, primo comma.

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

6. Sulla base della raccomandazione formulata dall'Agenzia e dopo l'esame di cui al paragrafo 4 del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per quanto concerne il contenuto dei CST ed eventuali modifiche.

7. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme nazionali al fine di attuare almeno i CST e ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione a essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera f). Gli Stati membri notificano tali norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8.

Articolo 8

Norme nazionali in materia di sicurezza

1. Le norme nazionali notificate entro il 15 giugno 2016 a norma della direttiva 2004/49/CE si applicano se:

a) rientrano in una delle tipologie di cui all'allegato II; e

b) sono conformi al diritto dell'Unione, compresi in particolare le STI, i CST e i CSM; e

c) non danno luogo a discriminazione arbitraria o a una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.

2. Entro il 16 giugno 2018 gli Stati membri riesaminano le norme nazionali di cui al paragrafo 1 e abrogano:

a) le norme nazionali che non sono state notificate o che non soddisfano i criteri specificati al paragrafo 1;

b) le norme nazionali rese superflue dal diritto dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM.

A tal fine, gli Stati membri possono avvalersi dello strumento di gestione delle norme di cui all'articolo 27, paragrafo 4 del regolamento (UE) 2016/796 e possono chiedere all'Agenzia di esaminare norme specifiche alla luce dei criteri specificati al presente paragrafo.

3. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali a norma della presente direttiva solo nei casi seguenti:

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

b) quando norme di esercizio della rete ferroviaria non sono ancora oggetto di una STI;

c) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente o inconveniente;

d) quando è necessario rivedere una norma già notificata;

e) quando norme relative ai requisiti relativamente al personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo fisico e psicologico e formazione non sono ancora coperte da una STI o dalla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]).

4. Prima dell'introduzione prevista nel sistema giuridico nazionale della nuova norma proposta, gli Stati membri, motivandone l'introduzione, presentano, tramite il sistema informatico appropriato, in conformità dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, il relativo progetto all'Agenzia e alla Commissione affinché lo esaminino, a tempo debito e nei termini di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796. Gli Stati membri provvedono affinché il progetto sia sufficientemente sviluppato per consentire all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

5. In caso di misure preventive d'urgenza, gli Stati membri possono adottare e applicare una nuova norma immediatamente. Tale norma è notificata conformemente all'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796 e soggetta alla valutazione dell'Agenzia conformemente all'articolo 26, paragrafi 1, 2 e 5 del regolamento (UE) 2016/796.

6. Se l'Agenzia viene a conoscenza di una norma nazionale, notificata o meno, che sia divenuta superflua o che sia in conflitto con i CSM o con qualsiasi altra normativa dell'Unione adottata dopo l'applicazione della norma nazionale in questione, si applica la procedura di cui all'articolo 26 del regolamento (UE) 2016/796.

7. Gli Stati membri notificano all'Agenzia e alla Commissione le norme nazionali adottate. Essi utilizzano il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796. Gli Stati membri provvedono affinché le norme nazionali esistenti siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e redatte in termini comprensibili a tutte le parti interessate. Agli Stati membri può essere chiesto di fornire ulteriori informazioni sulle proprie norme nazionali.

8. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri menzionano tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797 o indicano nel prospetto informativo della rete, di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, ove sono pubblicate tali norme e restrizioni.

9. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]).

10. I progetti di norme nazionali e le norme nazionali in vigore sono esaminati dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 25 e 26 del regolamento (UE) 2016/796.

11. Fatto salvo il paragrafo 8, le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

([1]) Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).

([2]) Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

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 dell'Unione possa raggiungere almeno i CST, sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM e le norme nazionali a norma dell'articolo 8.

2. Il sistema di gestione della sicurezza è documentato in tutti i suoi elementi pertinenti e descrive in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Il sistema indica come la direzione garantisce un controllo a diversi livelli, come è garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo è garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza. È necessario un chiaro impegno ad applicare in modo coerente le conoscenze e i metodi derivanti dal fattore umano. Tramite il sistema di gestione della sicurezza, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie promuovono una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza e, nel contempo, è garantita la riservatezza.

3. Il sistema di gestione della sicurezza contiene i seguenti elementi essenziali:

a) una politica di sicurezza approvata dall'amministratore delegato dell'organizzazione e comunicata a tutto il personale;

b) obiettivi dell'organizzazione 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 condizioni prescrittive così come previste nelle STI, nelle norme nazionali di cui all'articolo 8 e all'allegato II, in altre norme pertinenti o in decisioni dell'autorità;

d) procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante il ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;

e) procedure e metodi per l'individuazione dei rischi, la valutazione del rischio e l'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'introduzione di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per l'interfaccia uomo-macchina-organizzazione;

f) la previsione 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, incluse disposizioni sull'idoneità sotto il profilo fisico e psicologico;

g) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra le organizzazioni del sistema ferroviario;

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

i) 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;

j) la previsione di piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti; e

k) la previsione di audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie includono qualsiasi altro elemento necessario a coprire i rischi per la sicurezza, in conformità alla valutazione dei rischi derivanti dalla loro attività.

4. Il sistema di gestione della sicurezza deve essere adattato in funzione del tipo, delle dimensioni, dell'area di esercizio 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, fatto salvo l'articolo 14, la fornitura del materiale e il ricorso a 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 altri attori ai sensi dell'articolo 4.

5. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura deve tenere 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 nonché delle norme nazionali e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza.

I sistemi di gestione della sicurezza sono concepiti in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura e con i servizi di emergenza, in modo da facilitare l'intervento rapido dei servizi di soccorso, e con qualsiasi altro soggetto che possa essere coinvolto in una situazione di emergenza. Per le infrastrutture transfrontaliere, la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura pertinenti facilita il coordinamento e la preparazione necessari dei servizi di emergenza competenti sui due lati della frontiera.

A seguito di un incidente grave, l'impresa ferroviaria fornisce assistenza alle vittime aiutandole nelle procedure di ricorso ai sensi del diritto dell'Unione, in particolare del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), fatti salvi gli obblighi di altre parti. Tale assistenza utilizza canali di comunicazione con i familiari delle vittime e comprende il sostegno psicologico alle vittime di incidenti e ai loro familiari.

6. Anteriormente al 31 maggio 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'organizzazione e i risultati dei piani di sicurezza;

b) una relazione sull'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza, e dei CSI di cui all'articolo 5, se pertinente per l'organizzazione che trasmette la relazione;

c) i risultati degli audit di sicurezza interni;

d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'autorità preposta alla sicurezza, compresa una sintesi delle informazioni fornite dagli attori interessati ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, lettera b); e

e) una relazione sull'applicazione dei pertinenti CSM.

7. Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza a norma degli articoli 17 e 19, l'Agenzia può indirizzare una raccomandazione alla Commissione per un CSM relativo a elementi del sistema di gestione della sicurezza da armonizzare a livello dell'Unione, anche con norme armonizzate, come indicato all'articolo 6, paragrafo 1, lettera f). In tal caso, si applica l'articolo 6, paragrafo 2.

CAPO III

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Articolo 10

Certificato di sicurezza unico

1. Fatto salvo il paragrafo 9, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria è concesso solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia a norma dei paragrafi da 5 a 7 o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del paragrafo 8.

Lo scopo del certificato di sicurezza unico è di fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria interessata ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista.

2. Nella domanda di certificato di sicurezza unico, l'impresa ferroviaria precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio prevista.

3. La domanda di certificato di sicurezza unico è accompagnata da un fascicolo che include le prove documentali che:

a) l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza a norma dell'articolo 9 e soddisfa i requisiti previsti dalle STI, CSM e CST e da altre pertinenti disposizioni legislative ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza; e

b) se del caso, l'impresa ferroviaria soddisfa i requisiti previsti dalle norme nazionali pertinenti notificate a norma dell'articolo 8.

Tale domanda e le informazioni su tutte le domande, le fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (EU) 2016/796.

4. L'Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia il certificato di sicurezza unico, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, non oltre quattro mesi dalla presentazione da parte del richiedente di tutte le informazioni obbligatorie e di eventuali informazioni supplementari richieste. L'Agenzia o, nei casi previsti al paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza applica le modalità pratiche sulla procedura di certificazione da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 10.

([1]) Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14).

5. L'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie che hanno una area di esercizio in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tale certificato l'Agenzia:

a) valuta gli elementi di cui al paragrafo 3, lettera a), e

b) trasmette immediatamente l'intero fascicolo dell'impresa ferroviaria alle autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dalla area di esercizio prevista per una valutazione degli elementi di cui al paragrafo 3, lettera b).

Nell'ambito delle summenzionate valutazioni, l'Agenzia o le autorità nazionali preposte alla sicurezza sono autorizzate a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit e possono chiedere pertinenti informazioni complementari. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza coordinano l'organizzazione di tali visite, audit e ispezioni.

6. Entro un mese dal ricevimento di una domanda di un certificato di sicurezza unico, l'Agenzia informa l'impresa ferroviaria che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari, fissando un termine ragionevole per fornirle. Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi di cui al paragrafo 3, lettera b).

L'Agenzia, prima di prendere la sua decisione sul rilascio del certificato di sicurezza unico, tiene pienamente conto delle valutazioni di cui al paragrafo 5.

L'Agenzia si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia.

7. Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione negativa svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa tale o tali autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, l'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza possono decidere di includere l'impresa ferroviaria. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva a meno che la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza abbiano presentato richiesta di arbitrato alla commissione dei ricorsi prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. La commissione dei ricorsi decide se confermare il progetto di decisione dell'Agenzia entro un mese dalla richiesta della/e autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con l'Agenzia, quest'ultima adotta la decisione senza indugio.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con la valutazione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico con un'area di esercizio che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

Qualora l'Agenzia non sia d'accordo con una valutazione positiva svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, l'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza, possono decidere di includere il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

8. Qualora l'area di esercizio sia limitata a uno Stato membro, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico. Per rilasciare tali certificati l'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta il fascicolo in relazione a tutti gli elementi specificati al paragrafo 3 e applica le modalità pratiche da stabilirsi negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 10. Nell'ambito delle succitate valutazioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari. Il certificato di sicurezza unico è altresì valido senza un'estensione dell'area di esercizio per le imprese ferroviarie che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete e norme di esercizio similari, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti. Tale consultazione può essere effettuata caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra gli Stati membri o le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia.

9. Uno Stato membro può consentire a operatori di paesi terzi di raggiungere una stazione ferroviaria nel suo territorio deputata a operazioni transfrontaliere e vicina alla frontiera di tale Stato membro senza richiedere un certificato di sicurezza unico, purché sia garantito un livello di sicurezza adeguato mediante:

a) un accordo transfrontaliero tra lo Stato membro interessato e il paese terzo confinante, o

b) accordi contrattuali tra l'operatore del paese terzo e l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura titolare di un certificato di sicurezza unico o dell'autorizzazione di sicurezza per esercire sulla rete in questione, purché gli aspetti relativi alla sicurezza di tali accordi siano stati debitamente considerati nel loro sistema di gestione della sicurezza.

10. Entro il 16 giugno 2018 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, modalità pratiche che specificano:

a) in che modo il richiedente soddisfa i requisiti per il certificato di sicurezza unico di cui al presente articolo e l'elenco dei documenti prescritti;

b) i dettagli del processo di certificazione, come le fasi della procedura e i tempi per ogni fase del processo;

c) le modalità con cui l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rispettano i requisiti di cui al presente articolo nelle diverse fasi del processo di richiesta e di certificazione, compresa la valutazione dei fascicoli dei richiedenti, e

d) il periodo di validità dei certificati di sicurezza unici rilasciati dall'Agenzia o dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare in caso di aggiornamenti del certificato di sicurezza unico a seguito di modifiche del tipo, della portata e dell'area di esercizio.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Essi tengono conto dell'esperienza acquisita durante l'attuazione del regolamento (CE) n. 653/2007 ([1]) della Commissione e del regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione ([2]) e dell'esperienza acquisita durante la preparazione degli accordi di cooperazione di cui all'articolo 11, paragrafo 1.

11. Il certificato di sicurezza unico specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio. Il certificato di sicurezza unico può inoltre contemplare i binari di raccordo di proprietà dell'impresa ferroviaria se questi sono inclusi nel suo sistema di gestione della sicurezza.

12. Le decisioni negative riguardo al rilascio di un certificato di sicurezza unico o all'esclusione di una parte della rete sulla base della valutazione negativa di cui al paragrafo 7 sono debitamente motivate. Entro un mese dal ricevimento della decisione, il richiedente può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, ove applicabile, una domanda di riesame della loro decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione.

Se la decisione negativa dell'Agenzia è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796.

Se la decisione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi a un organo competente per i ricorsi conformemente al diritto nazionale. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE. In tal caso si applica l'articolo 18, paragrafo 3 della presente direttiva.

13. Un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia o dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del presente articolo è rinnovato su richiesta dell'impresa ferroviaria a intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato integralmente o parzialmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale.

14. Se un richiedente è già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato a norma dei paragrafi da 5 a 7 e desidera estendere la propria area di esercizio o se è già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato a norma del paragrafo 8 e desidera estendere la propria area di esercizio a un altro Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti l'area aggiuntiva di esercizio. L'impresa ferroviaria presenta il fascicolo all'Agenzia, che, dopo aver seguito le procedure di cui ai paragrafi da 4 a 7, rilascia un certificato di sicurezza unico aggiornato che copre l'estensione dell'area di esercizio. In tal caso, per la valutazione del fascicolo di cui al paragrafo 3, lettera b), è consultata unicamente l'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata dall'estensione dell'esercizio.

Se l'impresa ferroviaria riceve un certificato di sicurezza unico a norma del paragrafo 8 e desidera estendere l'area di esercizio all'interno di quello Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti l'area aggiuntiva di esercizio. Presenta il fascicolo, attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796, all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, che, dopo aver seguito le procedure di cui al paragrafo 8, rilascia un certificato di sicurezza unico aggiornato che copre l'estensione dell'area di esercizio.

15. L'Agenzia e le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza possono prescrivere la revisione dei certificati di sicurezza unici da esse rilasciati in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

16. L'Agenzia notifica, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, alle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza il rilascio di un certificato di sicurezza unico. In caso di rinnovo, modifica o revoca di un certificato di sicurezza unico, l'Agenzia ne dà immediata notifica alle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, il tipo, la portata, la validità e l'area di esercizio del certificato di sicurezza unico e, in caso di revoca, la motivazione della decisione. In caso di certificati di sicurezza unici rilasciati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, le stesse informazioni sono comunicate all'Agenzia dalla o dalle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza entro i medesimi termini.

([1]) Regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione, del 13 giugno 2007, sull'uso di un formato europeo comune per i certificati di sicurezza e i relativi modelli di domanda conformemente all'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e sulla validità dei certificati di sicurezza rilasciati nell'ambito della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 153 del 14.6.2007, pag. 9).

([2]) Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria (GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11).

Articolo 11

Cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il rilascio dei certificati di sicurezza unici

1. Ai fini dell'articolo 10, paragrafi 5 e 6 della presente direttiva, l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza concludono accordi di cooperazione a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796. Gli accordi di cooperazione devono essere accordi specifici o accordi quadro e coinvolgere una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza. Gli accordi di cooperazione contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe pagabili dal richiedente.

2. Gli accordi di cooperazione possono includere altresì specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi per il richiedente. Nel caso tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, tali specifici accordi sulla cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per la certificazione. Tali accordi di cooperazione sono predisposti prima che l'Agenzia svolga i compiti di certificazione in conformità dell'articolo 31, paragrafo 3.

3. Nel caso di Stati membri le cui reti hanno uno scartamento diverso da quello della rete principale all'interno dell'Unione e che condividono identici requisiti tecnici e operativi con paesi terzi confinanti, tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate in tali Stati membri concludono, oltre agli accordi di cooperazione di cui al paragrafo 2, un accordo multilaterale con l'Agenzia che comprende le condizioni volte ad agevolare l'estensione dell'area di esercizio dei certificati di sicurezza negli Stati membri interessati, ove opportuno.

Articolo 12

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura ottiene un'autorizzazione di sicurezza dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui è situata l'infrastruttura ferroviaria.

L'autorizzazione di sicurezza comprende un'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9, e che contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza spiega i requisiti delle autorizzazioni di sicurezza e i documenti prescritti, se del caso sotto forma di un documento informativo per la compilazione della domanda.

2. L'autorizzazione di sicurezza è valida per cinque anni ed può essere rinnovata su richiesta del gestore dell'infrastruttura. Essa è rivista integralmente o parzialmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento o energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il gestore dell'infrastruttura informa senza indugio l'autorità nazionale preposta alla sicurezza in merito a 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.

3. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide in merito a 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 richieste che sono state presentate dal richiedente.

4. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza notifica all'Agenzia, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, 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 il periodo di validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

5. Nel caso di infrastrutture transfrontaliere, le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano ai fini del rilascio delle autorizzazioni di sicurezza.

Articolo 13

Accesso alle strutture di formazione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nonché il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali 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.

I servizi di formazione comprendono 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.

Qualora la formazione non preveda esami e la concessione di certificati, gli Stati membri provvedono affinché il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura abbiano accesso a tali certificati.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza provvede affinché i servizi di formazione soddisfino i requisiti contenuti rispettivamente nella direttiva 2007/59/CE, nelle STI o nelle norme nazionali di cui all'articolo 8, paragrafo 3, lettera e), della presente direttiva.

2. Se le strutture di formazione sono accessibili soltanto attraverso un'unica impresa ferroviaria o 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 che possa includere un margine di profitto.

3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, è possibile per le imprese ferroviarie 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. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione e delle qualifiche del loro personale incaricato di attività di sicurezza essenziali.

Articolo 14

Manutenzione dei veicoli

1. A ciascun veicolo, prima dell'utilizzo sulla rete, deve essere assegnato un soggetto responsabile della manutenzione e tale soggetto è registrato nel registro dei veicoli conformemente all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797.

2. 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 responsabile della manutenzione assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in condizioni sicure per la circolazione. A tal fine, il soggetto responsabile della manutenzione pone in essere un sistema di manutenzione per tali veicoli, mediante il quale:

a) assicura che i veicoli siano mantenuti in conformità con il piano di manutenzione di ciascun veicolo e con i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni delle STI pertinenti;

b) mette in atto i necessari metodi di valutazione del rischio definiti nei CSM di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando con altri attori;

c) provvede affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione dei CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza; e

d) assicura la tracciabilità delle attività di manutenzione.

3. Il sistema di manutenzione è composto dalle funzioni seguenti:

a) la funzione di gestione, per supervisionare e coordinare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d) e assicurare lo stato di sicurezza del veicolo nel sistema ferroviario;

b) la funzione di sviluppo della manutenzione, responsabile della gestione della documentazione relativa alla manutenzione, ivi compresa la gestione della configurazione, sulla base dei dati di progetto e di esercizio, nonché delle prestazioni e dell'esperienza maturata;

c) la funzione di gestione della manutenzione della flotta, per gestire la rimozione dall'esercizio del veicolo che deve essere sottoposto a manutenzione e il suo ritorno in esercizio dopo la manutenzione;

d) la funzione di esecuzione della manutenzione, per eseguire la necessaria manutenzione tecnica di un veicolo o di parti di esso, ivi compresa la documentazione relativa alla reimmissione in servizio.

Il soggetto responsabile della manutenzione effettua esso stesso la funzione di gestione, ma può esternalizzare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d), o loro parti, ad altri enti appaltanti, come per esempio le officine di manutenzione.

Il soggetto responsabile della manutenzione garantisce che tutte le funzioni di cui alle lettere da a) a d) siano conformi ai requisiti e ai criteri di valutazione di cui all'allegato III.

Le officine di manutenzione applicano le sezioni pertinenti dell'allegato III, identificate negli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 8, lettera a), che corrispondono a funzioni e attività che dovranno essere certificate.

4. Nel caso di carri merci, e dopo l'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8, lettera b) nel caso di altri veicoli, ciascun soggetto responsabile della manutenzione è certificato e gli viene rilasciato un certificato di soggetto responsabile della manutenzione (certificato ECM) da un organismo accreditato o riconosciuto o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma delle condizioni seguenti:

a) i processi di accreditamento e di riconoscimento dei processi di certificazione si basano su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità;

b) il sistema di certificazione fornisce la prova che il soggetto responsabile della manutenzione ha posto in essere il sistema di manutenzione per garantire la circolazione in condizioni di sicurezza dei veicoli della cui manutenzione è responsabile;

c) il certificato ECM è basato su una valutazione della capacità del soggetto responsabile della manutenzione di soddisfare i pertinenti requisiti e criteri di valutazione di cui all'allegato III e di applicarli in modo coerente. Esso comprende un sistema di supervisione per garantire l'ininterrotta conformità ai requisiti ed ai criteri di valutazione summenzionati dopo il rilascio del certificato ECM;

d) la certificazione delle officine di manutenzione si basa sul rispetto delle pertinenti sezioni dell'allegato III applicate alle corrispondenti funzioni e attività che dovranno essere certificate.

Ove il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il rispetto delle condizioni di cui al primo comma può essere verificato dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui agli articoli 10 o 12 e può essere confermato sui certificati rilasciati in base a tali procedure.

5. I certificati rilasciati a norma del paragrafo 4 sono validi in tutta l'Unione.

6. Sulla base della raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate sulle condizioni di certificazione di cui al primo comma del paragrafo 4 per il soggetto responsabile della manutenzione di carri merci, ivi compresi i requisiti stabiliti nell'allegato III conformemente al CSM e alle STI pertinenti e, qualora necessario, modifica tali disposizioni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.

Il sistema di certificazione applicabile ai carri merci adottato con il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione ([1]) continua ad essere applicato fino a quando si applica l'atto di esecuzione di cui al presente paragrafo.

7. Entro il 16 giugno 2018, l'Agenzia valuta il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione di carri merci, prende in esame l'opportunità di estendere tale sistema a tutti i veicoli e la certificazione obbligatoria delle officine di manutenzione e presenta alla Commissione una relazione in proposito.

8. Sulla base della valutazione effettuata dall'Agenzia a norma del paragrafo 7, la Commissione, mediante atti di esecuzione, adotta se del caso e ove necessario modifica successivamente disposizioni dettagliate che individuano quali tra i requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini:

a) delle funzioni di manutenzione eseguite dalle officine di manutenzione, ivi comprese disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme della certificazione delle officine di manutenzione, conformemente al CSM e alle STI pertinenti;

b) della certificazione di soggetti responsabili della manutenzione di veicoli diversi dai carri merci, sulla base delle caratteristiche tecniche di tali veicoli, ivi comprese disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme delle condizioni di certificazione da parte del soggetto responsabile della manutenzione di veicoli diversi dai carri merci, conformemente al CSM e alle STI pertinenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.

Articolo 15

Deroghe al sistema di certificazione di soggetti responsabili della manutenzione

1. Gli Stati membri possono adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione mediante misure alternative rispetto al sistema di manutenzione di cui all'articolo 14 nei casi seguenti:

a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti a norma del diritto di tale paese;

b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 14, paragrafo 2, è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;

c) carri merci e carrozze passeggeri in uso condiviso con paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione;

d) veicoli utilizzati sulle reti di cui all'articolo 2, paragrafo 3, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima della loro messa in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

2. Le misure alternative di cui al paragrafo 1 sono attuate mediante deroghe concesse dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti o dall'Agenzia:

a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;

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

([1]) Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, del 10 maggio 2011, relativo a un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007 (GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22).

3. Tali deroghe sono identificate e motivate nella relazione annuale di cui all'articolo 19. Laddove risulti che si stiano correndo rischi indebiti di sicurezza sul sistema ferroviario dell'Unione, l'Agenzia ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione prende contatto con le parti interessate e, se del caso, invita lo Stato membro interessato a ritirare le proprie decisioni di deroga.

CAPO IV

AUTORITÀ NAZIONALI PREPOSTE ALLA SICUREZZA

Articolo 16

Compiti

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità nazionale preposta alla sicurezza disponga della necessaria capacità organizzativa interna ed esterna, in termini di risorse umane e materiali. Tale autorità è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente o appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Purché detta indipendenza sia garantita, tale autorità può essere un dipartimento presso il ministero nazionale responsabile dei trasporti.

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

a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura costitutivi del sistema ferroviario dell'Unione, a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797;

b) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797;

c) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797 e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'articolo 24 della direttiva (UE) 2016/797;

d) supervisionare che sul suo territorio i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati dall'articolo 8 della direttiva (UE) 2016/797;

e) assicurare che la numerazione dei veicoli sia stata assegnata a norma dell'articolo 46 della direttiva (UE) 2016/797 e fatto salvo l'articolo 47, paragrafo 4, di detta direttiva;

f) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 5;

g) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 8;

h) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 12;

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

j) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 17;

k) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni a norma della direttiva 2007/59/CE;

l) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati rilasciati ai soggetti responsabili della manutenzione.

3. I compiti di cui al paragrafo 2 non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante.

Articolo 17

Supervisione

1. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza vigilano sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico che incombe alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura di usare un sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9.

A tal fine le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano i principi enunciati nel pertinente CSM per la supervisione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura:

a) del sistema di gestione della sicurezza per monitorarne l'efficacia;

b) di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso a imprese appaltatrici per monitorarne l'efficacia; e

c) dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6. Le attività di supervisione attinenti a questo aspetto si applicano anche ai soggetti responsabili delle manutenzione, se del caso.

2. Almeno due mesi prima dell'inizio di qualsiasi nuova attività di trasporto ferroviario le imprese ferroviarie ne informano le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza per consentire a queste ultime di pianificare le attività di supervisione. Le imprese ferroviarie forniscono inoltre una ripartizione delle categorie di personale e dei tipi di veicoli.

3. Il titolare di un certificato di sicurezza unico informa senza indugio le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza in merito a ogni modifica rilevante delle informazioni di cui al paragrafo 2.

4. Il monitoraggio del rispetto delle norme applicabili relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti è garantito dalle autorità competenti designate dagli Stati membri. Ove tale monitoraggio del rispetto delle norme applicabili non sia garantito dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, le autorità competenti cooperano con le autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di consentire a queste ultime di svolgere il loro ruolo di supervisione della sicurezza ferroviaria.

5. 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 limitare o revocare tale certificato. L'Agenzia ne informa immediatamente tutte le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Se l'Agenzia decide di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico, essa motiva la propria decisione.

In caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza si applica la procedura di arbitrato di cui all'articolo 10, paragrafo 7. Se da tale procedura di arbitrato risulta che il certificato di sicurezza unico non è né limitato né revocato le misure di sicurezza temporanee di cui al paragrafo 6 del presente articolo sono sospese.

Qualora sia stata la stessa autorità nazionale preposta alla sicurezza a rilasciare il certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, essa può limitare o revocare detto certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione e informandone l'Agenzia.

Il titolare del certificato di sicurezza unico al quale l'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano limitato o revocato il certificato, ha il diritto di proporre ricorso a norma dell'articolo 10, paragrafo 12.

6. Se, durante la supervisione, individua un rischio grave per la sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può in qualsiasi momento applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. Se il certificato di sicurezza unico è stato rilasciato dall'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ne informa immediatamente l'Agenzia stessa e fornisce prove a sostegno della sua decisione.

Se riscontra che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni di certificazione l'Agenzia limita o revoca immediatamente tale certificato.

Se riscontra che le misure applicate dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza sono sproporzionate l'Agenzia può chiederle di revocare o di adattare tali misure. L'Agenzia e l'autorità nazionale preposte alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario anche l'impresa ferroviaria è coinvolta nel processo. Qualora quest'ultima procedura fallisca la decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza che applica le misure temporanee resta in vigore.

La decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale nazionale a norma dell'articolo 18, paragrafo 3. In tal caso le misure di sicurezza temporanee possono applicarsi sino al termine del sindacato giurisdizionale, fatto salvo il paragrafo 5.

Se la durata di una misura di sicurezza temporanea è superiore a tre mesi l'autorità nazionale preposta alla sicurezza chiede all'Agenzia di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico e si applica la procedura di cui al paragrafo 5.

7. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza sottopone a supervisione i sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura e ne garantisce la conformità con i requisiti essenziali. In caso di infrastrutture transfrontaliere, essa realizzerà le sue attività di supervisione in cooperazione con le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti. Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza limita o revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

8. Nel sottoporre a supervisione l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono tener conto delle prestazioni in termini di sicurezza degli attori di cui all'articolo 4, paragrafo 4 della presente direttiva e, se del caso, dei centri di formazione di cui alla direttiva 2007/59/CE, nella misura in cui le loro attività abbiano un impatto sulla sicurezza ferroviaria. Il presente paragrafo si applica fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della presente direttiva.

9. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri in cui un'impresa ferroviaria esercita la sua attività cooperano per coordinare le loro attività di supervisione riguardanti tale impresa ferroviaria al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria in questione, 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 pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza e all'Agenzia se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio.

Tale cooperazione garantisce che l'attività di supervisione abbia una copertura sufficiente e che siano evitate duplicazioni delle ispezioni e degli audit. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono elaborare un piano di supervisione comune al fine di assicurare che gli audit e le altre ispezioni siano effettuati regolarmente, tenendo conto del tipo e della portata delle attività di trasporto in ciascuno degli Stati membri interessati.

L'Agenzia contribuisce a tali attività di coordinamento elaborando orientamenti.

10. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono trasmettere notifiche destinate a mettere in guardia i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie in casi di non conformità agli obblighi di cui al paragrafo 1.

11. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza usano le informazioni raccolte dall'Agenzia durante la valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10, paragrafo 5, lettera a), ai fini della supervisione di un'impresa ferroviaria dopo il rilascio del suo certificato di sicurezza unico. Esse usano le informazioni raccolte durante la procedura di autorizzazione di sicurezza a norma dell'articolo 12 ai fini della supervisione del gestore dell'infrastruttura.

12. Ai fini del rinnovo dei certificati di sicurezza unico l'Agenzia o le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza usano, nel caso di certificati di sicurezza rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, le informazioni raccolte durante le attività di supervisione. Ai fini del rinnovo delle autorizzazioni di sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa altresì le informazioni raccolte durante le sue attività di supervisione.

13. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza adottano le disposizioni necessarie per coordinare e garantire lo scambio di tutte le informazioni di cui ai paragrafi 10, 11 e 12.

Articolo 18

Principi che regolano le decisioni

1. L'Agenzia, nell'esaminare le domande di un certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, e le autorità nazionali preposte alla sicurezza svolgono i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. In particolare, esse acquisiscono il parere di tutte le parti interessate e motivano le proprie decisioni.

Rispondono prontamente a domande e richieste e comunicano le proprie richieste di informazioni senza indugio e adottano tutte le proprie decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura da parte del richiedente di tutte le informazioni pertinenti. Allorquando svolgono i compiti di cui all'articolo 16, possono chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

Nell'elaborare il quadro normativo nazionale, le autorità nazionali preposte alla sicurezza consultano tutti gli attori e le parti interessate, 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. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza hanno la facoltà di condurre le ispezioni, gli audit e le indagini necessari per l'assolvimento dei propri compiti e possono accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie nonché, se necessario, degli attori di cui all'articolo 4. L'Agenzia gode degli stessi diritti con riguardo alle imprese ferroviarie quando assolve i propri compiti di certificazione di sicurezza a norma dell'articolo 10, paragrafo 5.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni delle autorità nazionali preposte alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.

4. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza procedono a un attivo scambio di opinioni e di esperienze, in particolare, nell'ambito della rete istituita dall'Agenzia al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione.

Articolo 19

Relazione annuale

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza pubblicano una relazione annuale sulle loro attività svolte nell'anno precedente e la trasmettono 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 e a norma dell'articolo 5, paragrafo 1;

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 in relazione alla supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit;

e) le deroghe decise a norma dell'articolo 15; e

f) l'esperienza acquisita dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura nell'applicare i pertinenti CSM.

CAPO V

INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

Articolo 20

Obbligo di indagine

1. Gli Stati membri provvedono affinché, dopo incidenti gravi nel sistema ferroviario dell'Unione, sia svolta un'indagine dall'organismo investigativo di cui all'articolo 22. L'obiettivo dell'indagine è quello di migliorare, se possibile, la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti.

2. L'organismo investigativo di cui all'articolo 22 può altresì 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.

L'organismo investigativo può decidere se indagare o meno in merito a un siffatto incidente o inconveniente. Nel prendere la sua 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; 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 procedure da seguire nello svolgimento delle stesse, sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto degli articoli 21 e 23 e in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

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

Articolo 21

Status dell'indagine

1. Gli Stati membri definiscono, nell'ambito 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 nazionale, gli Stati membri garantiscono la piena collaborazione delle autorità responsabili delle inchieste giudiziarie e provvedono affinché gli investigatori possano quanto prima accedere alle informazioni e alle prove pertinenti per l'indagine. In particolare è consentito loro di:

a) accedere immediatamente 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 senza limitazioni 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 nell'incidente o nell'inconveniente e altri testimoni; e

g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dei soggetti responsabili della manutenzione e dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessati.

3. L'Agenzia coopera con l'organismo investigativo allorché l'indagine interessa veicoli autorizzati dall'Agenzia o da imprese ferroviarie certificate dall'Agenzia. Appena possibile presenta tutte le informazioni e le registrazioni richieste all'organismo investigativo e fornisce spiegazioni ove richiesto.

4. L'indagine è condotta in modo indipendente rispetto a ogni eventuale inchiesta giudiziaria.

Articolo 22

Organismo investigativo

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 20 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 di valutazione della conformità, 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, dall'Agenzia e da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie.

2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto alle altre entità di cui 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 dispongono che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di notificare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 20, fornendo tutte le informazioni disponibili. Se del caso, tale notifica deve essere aggiornata non appena diventino disponibili le informazioni mancanti.

L'organismo investigativo decide, senza indugio e in ogni caso entro due mesi dal ricevimento della notifica concernente l'incidente o l'inconveniente, se avviare l'indagine.

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

5. L'organismo investigativo può chiedere, se necessario e purché non ne sia compromessa l'indipendenza di cui al paragrafo 1, 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 e inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 20.

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.

Fatto salvo il paragrafo 1, l'Agenzia sostiene gli organismi investigativi nello svolgimento di questo compito a norma dell'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

Gli organismi investigativi, con il sostegno dell'Agenzia a norma dell'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, istituiscono un programma di valutazione *inter pares* a cui tutti gli organismi investigativi sono incoraggiati a partecipare in modo da monitorarne l'efficacia e l'indipendenza. Gli organismi investigativi con il sostegno del segretariato di cui all'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, pubblicano:

a) il programma comune di valutazione *inter pares* e i criteri di revisione; e

b) una relazione annuale sul programma, in cui siano messi in evidenza i punti di forza individuati e le proposte di miglioramento.

Le relazioni sulla valutazione *inter pares* sono fornite a tutti gli organismi investigativi e all'Agenzia. Tali relazioni sono pubblicate su base volontaria.

Articolo 23

Procedura d'indagine

1. Un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 20 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 investigativi competenti decidono di comune accordo quale di essi svolge l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione tra loro. Nel primo caso, l'altro organismo investigativo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati.

Gli organismi investigativi di altri Stati membri sono, se del caso, invitati a partecipare a un'indagine ogniqualvolta:

a) sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita e ha ottenuto una licenza di esercizio in uno di questi Stati membri, o

b) sia implicato nell'incidente o nell'inconveniente un veicolo registrato o mantenuto in uno di questi Stati membri.

Gli organismi investigativi di Stati membri invitati sono dotati dei poteri necessari che consentono loro, se richiesto, di assistere alla raccolta delle prove per un organismo investigativo di un altro Stato membro.

Agli organismi investigativi di Stati membri invitati è dato accesso alle informazioni e alle prove necessarie che consentono loro di partecipare effettivamente all'indagine nel debito rispetto della legislazione nazionale sui procedimenti giudiziari.

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

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, l'Agenzia, 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 devono poter fornire le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine. L'organismo investigativo tiene conto altresì delle ragionevoli esigenze delle vittime e dei loro parenti e li tiene informati dei progressi compiuti nell'indagine.

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 24

Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 20 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 20, 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 12 mesi dalla data dell'evento. Se la relazione finale non può essere pubblicata entro 12 mesi, l'organismo investigativo pubblica una dichiarazione intermedia almeno a ogni anniversario dell'incidente, specificando i progressi dell'indagine e le eventuali questioni di sicurezza emerse. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate di cui all'articolo 23, paragrafo 3, e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.

Tenendo conto dell'esperienza acquisita dagli organismi investigativi, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il formato da seguire il più strettamente possibile nelle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tale formato comprende i seguenti elementi:

a) una descrizione dell'evento e il suo contesto;

b) il resoconto di indagini e inchieste, anche per quanto riguarda il sistema di gestione della sicurezza, le norme e i regolamenti applicati, il funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici, l'organizzazione della manodopera, la documentazione del sistema operativo e gli eventi precedenti di carattere analogo;

c) l'analisi e le conclusioni relative alle cause dell'evento, comprese le concause riferibili:

   i) alle azioni delle persone coinvolte;

   ii) alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici;

   iii) alle competenze, procedure e manutenzione;

   iv) alle condizioni del quadro normativo; e

   v) all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.

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.

Articolo 25

Informazioni da trasmettere all'Agenzia

1. Entro sette giorni 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 24, paragrafo 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 24, paragrafo 3.

Articolo 26

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'autorità nazionale preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, all'Agenzia, ad altri organismi o autorità dello Stato membro interessato o ad altri Stati membri. Gli Stati membri, le rispettive autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia adottano, nell'ambito delle rispettive competenze, 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'Agenzia, 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 periodicamente le misure adottate o previste in rapporto a una data raccomandazione.

CAPO VI

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 27

Esercizio della delega

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 6, paragrafo 6 e all'articolo 7, paragrafo 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 15 giugno 2016. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi gli esperti degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

4. La delega di potere di cui all'articolo 6, paragrafo 6, e all'articolo 7, paragrafo 6, 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.

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 6, e dell'articolo 7, paragrafo 6, 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.

Articolo 28

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 29

Relazioni ed altre azioni dell'Unione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 16 giugno 2021 e successivamente ogni cinque anni, una relazione sull'attuazione della presente direttiva, in particolare, ai fini del monitoraggio dell'efficacia delle misure relative al rilascio dei certificati di sicurezza unici.

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

2. L'Agenzia valuta l'evoluzione della cultura della sicurezza, compresa la segnalazione di eventi. Entro il 16 giugno 2024, l'Agenzia presenta alla Commissione una relazione contenente, se del caso, i miglioramenti da apportare al sistema. La Commissione, sulla base di tali raccomandazioni, prende le misure appropriate e, se necessario, propone modifiche della presente direttiva.

3. Entro il 16 dicembre 2017, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alle azioni intraprese al fine di conseguire i seguenti obiettivi:

a) l'obbligo per i fabbricanti di contrassegnare con un codice di identificazione i componenti critici per la sicurezza che circolano sulle reti ferroviarie europee, con la garanzia che il codice di identificazione indichi chiaramente il componente, il nome del fabbricante e i dati di produzione significativi;

b) la completa tracciabilità di detti componenti critici per la sicurezza, la tracciabilità delle relative attività di manutenzione e l'identificazione della relativa vita operativa; nonché

c) l'individuazione di principi comuni obbligatori per la manutenzione di detti componenti.

Articolo 30

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

Articolo 31

Disposizioni transitorie

1. L'allegato V della direttiva 2004/49/CE si applica fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, paragrafo 2, della presente direttiva.

2. Fatto salvo il paragrafo 3 del presente articolo, le imprese ferroviarie che necessitano di essere certificate tra 15 giugno 2016 e il 16 giugno 2019, sono soggette alla direttiva 2004/49/CE. Tali certificati di sicurezza sono validi fino alla data di scadenza.

3. Al più tardi a partire dal 16 giugno 2019 l'Agenzia svolge i compiti di certificazione ai sensi dell'articolo 10 relativamente alle aree di esercizio negli Stati membri che non hanno effettuato la notifica all'Agenzia e alla Commissione in conformità dell'articolo 33, paragrafo 2. In deroga all'articolo 10, le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri che hanno effettuato la notifica all'Agenzia e alla Commissione ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 2, possono continuare a rilasciare certificati conformemente alla direttiva 2004/49/CE fino a 16 giugno 2020.

Articolo 32

Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, a norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) 2016/796, ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Allorché l'Unione adotta atti giuridici ai sensi della presente direttiva le raccomandazioni e i pareri in questione possono essere presi in considerazione.

Articolo 33

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 2, 3, 4, agli articoli da 8 a 11, all'articolo 12, paragrafo 5, all'articolo 15, paragrafo 3, agli articoli da 16 a 19, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 22, paragrafi 3 e 7, all'articolo 23, paragrafo 3, all'articolo 24, paragrafo 2, all'articolo 26, paragrafo 3, e agli allegati II e III entro il 16 giugno 2019. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

2. Gli Stati membri possono prorogare il periodo di recepimento di cui al paragrafo 1 per un periodo supplementare di un anno. A tal fine, entro il 16 dicembre 2018, gli Stati membri che nel corso del periodo transitorio di cui al paragrafo 1 non hanno messo in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative lo notificano all'Agenzia e alla Commissione e forniscono una motivazione per tale proroga.

3. 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, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva si intendono fatti a quest'ultima. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

4. Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano a Cipro e a 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 le misure atte ad applicare la presente direttiva entro un anno dalla ricezione della domanda.

Articolo 34

Abrogazione

La direttiva 2004/49/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato IV, parte A, è abrogata a decorrere da 16 giugno 2020, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato IV, 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 V.

Articolo 35

Entrata in vigore

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

Articolo 36

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, l'11 maggio 2016

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
M. SCHULZ	J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

ALLEGATO I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA (COMMON SAFETY INDICATORS — CSI)

Gli indicatori comuni di sicurezza (CSI) sono comunicati ogni anno dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

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

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

1. **Indicatori relativi a incidenti**

1.1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti gravi e suddivisione in base alle seguenti tipologie:

— collisione di treno con veicolo ferroviario,

— collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,

— deragliamento di treno,

— incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,

— incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,

— incendio a bordo del materiale rotabile,

— altro.

Ogni incidente significativo 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 deragliamento seguito da un incendio).

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

— passeggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per chilometro-treno),

— dipendente o impresa appaltatrice,

— utilizzatore del passaggio a livello,

— persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,

— altra persona sul marciapiede,

— altra persona che non si trova sul marciapiede.

2. **Indicatori relativi alle merci pericolose**

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

— incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in appendice,

— numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.

3. **Indicatori relativi ai suicidi**

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

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

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di precursori di incidenti e suddivisione in base alle seguenti tipologie di precursore:

— rotaia rotta,

— deformazione del binario e altro disallineamento del binario,

— guasto all'apparato di segnalamento laterale,

— superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,

— superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,

— ruota rotta su materiale rotabile in servizio,

— assile rotto su materiale rotabile in servizio.

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze. (Un precursore che ha causato un incidente significativo viene segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo viene segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

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 (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 nazionali preposte alla sicurezza comunicano l'impatto economico degli incidenti significativi.

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

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

6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (Train Protection Systems — TPS) in funzione e percentuale di chilometri-treno che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:

— allarme,

— allarme e arresto automatico,

— allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità,

— allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità.

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

a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva,

b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:

   i) manuale,

   ii) allarme automatico lato utente,

   iii) protezione automatica lato utente,

   iv) protezione lato rotaia.

Appendice

Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza (CSI) e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti

1. **Indicatori relativi a incidenti**

1.1. 'Incidente significativo', qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e 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 da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ossia una locomotiva che viaggia da sola;

1.5. 'collisione di treno con veicolo ferroviario', una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;

1.6. 'collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari', una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;

1.7. 'deragliamento di treno', tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;

1.8. 'incidente al passaggio a livello', qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;

1.9. 'incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento', gli 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;

1.10. 'incendio a bordo del materiale rotabile', incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (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, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;

1.11. 'altro (incidente)', qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;

1.12. 'passeggero', qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;

1.13. 'dipendente o impresa appaltatrice', qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;

1.14. 'utilizzatore del passaggio a livello', chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;

1.15. 'persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria', qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell'utilizzatore dei passaggi a livello;

1.16. 'altra persona sul marciapiede', qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie 'passeggero', 'dipendente o impresa appaltatrice', 'utilizzatore del passaggio a livello', 'altra persona che non si trova sul marciapiede' o 'persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria';

1.17. 'altra persona che non si trova sul marciapiede', qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie 'passeggero', 'dipendente o impresa appaltatrice', 'utilizzatore del passaggio a livello', 'altra persona sul marciapiede' o 'persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria';

1.18. 'decesso (persona deceduta)', qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;

1.19. 'lesione grave (persona gravemente ferita)', 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', un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente;

3.2. 'tentato suicidio', un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

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

4.1. 'Rotaia rotta', qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi o qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;

4.2. 'deformazione del binario o altro disallineamento del binario', qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;

4.3. 'guasto all'apparato di segnalamento laterale', qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;

4.4. 'superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto', i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;

4.5. 'superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto', i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

Per 'movimento non autorizzato', di cui ai punti 4.4 e 4.5, si intende il superamento:

— di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi, quando non è in funzione un sistema di protezione del treno (Train Protection System — TPS),

— della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,

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

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

È escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. È escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è disposto a 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 di movimento non autorizzato di cui ai trattini del presente punto e trasmettono almeno un indicatore aggregato contenente dati su tutte quattro le voci.

4.6. 'ruota rotta su materiale rotabile in servizio', una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione);

[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).

4.7. 'assile rotto su materiale rotabile in servizio', una rottura che interessa l'assale, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione).

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

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.

Nel calcolare i costi degli incidenti mortali, i decessi e le lesioni gravi devono essere considerati separatamente (VPC diversi per decesso e lesione grave).

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

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

— le stime riguardano un sistema di valutazione della riduzione del rischio di mortalità nel settore dei trasporti e seguono un approccio basato sull'elemento 'disponibilità a pagare' (Willingness To Pay, WTP) secondo i metodi delle preferenze dichiarate,

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

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

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

5.3. Definizioni

5.3.1. 'Costo dei danni causati all'ambiente', i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e 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;

5.3.2. '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, che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati;

5.3.3. '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)

VT_P = [VT dei passeggeri che viaggiano per lavoro] * [percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro] + [VT dei passeggeri che non viaggiano per lavoro] * [percentuale media annua dei passeggeri che non viaggiano per lavoro]

VT_P è misurato in euro per passeggero e per ora

'passeggero che viaggia per lavoro', un passeggero che viaggia in relazione alle proprie attività professionali, esclusi i pendolari.

Valore del tempo per un treno merci (per un'ora)

VT_F = [VT dei treni merci] * [(tonnellate-km)/(treno-km)]

VT_F è misurato in euro per tonnellata di merci e per ora

Media delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno (tonnellate/km)/(treno/km)

CM = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

Treno passeggeri

CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(passeggeri-km)/(treno-km)]

Media del numero di passeggeri per treno in un anno = (passeggeri/km)/(treno/km)

Treno merci

CM_F = K2 * (VT_F/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 = CM_P * (minuti di ritardo dei treni passeggeri) + CM_F * (minuti di ritardo dei treni merci)

Ambito di applicazione del modello

Per gli incidenti significativi il costo dei ritardi deve essere calcolato come segue:

— ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti misurati alla stazione terminale,

— 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 del treno', un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità.

6.2. 'Sistemi di bordo', sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in cabina di condotta, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità. I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:

a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;

b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale di disposto a via impedita;

c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui 'controllo discreto della velocità' indica il controllo della velocità in determinati punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale;

d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui 'controllo continuo della velocità' significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.

La tipologia d) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic Train Protection — ATP).

6.3. 'Passaggio a livello', qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.

6.4. 'Strada', ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.

6.5. 'Passaggio', qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.

6.6. 'Passaggio a livello passivo', un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente è pericoloso attraversare il passaggio.

6.7. '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.

— La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:

  — barriere complete o semibarriere,

  — cancelli.

— Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:

  — dispositivi visibili: luci,

  — dispositivi acustici: campane, trombe, claxon ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

a) manuale: un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;

b) automatico con allarme lato utente: un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente è attivato dall'approssimarsi del treno;

c) automatico con protezione lato utente: un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall'approssimarsi del treno. Ciò comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;

d) protetto lato ferrovia: un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.

7. **Definizioni delle basi di calcolo**

7.1. 'Treno-km', 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 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.

7.2. 'Passeggeri-km', unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.3. 'Km di linea', la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui ambito 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.

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

ALLEGATO II

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza notificate a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), 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;

3) 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;

4) 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;

5) 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;

6) norme relative alle indagini su incidenti e inconvenienti.

ALLEGATO III

REQUISITI E CRITERI DI VALUTAZIONE PER LE ORGANIZZAZIONI CHE CHIEDONO UN CERTIFICATO SRM O UN CERTIFICATO RELATIVO A FUNZIONI DI MANUTENZIONE ESTERNALIZZATE DA UN SOGGETTO RESPONSABILE DELLA MANUTENZIONE

La direzione dell'organizzazione deve essere documentata in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione e con subappaltatori. Indica come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei relativi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante.

I requisiti di base seguenti si applicano alle quattro funzioni di un soggetto responsabile della manutenzione (ECM) che devono essere coperte dall'organizzazione stessa o mediante disposizioni contrattuali:

1. Leadership — impegno allo sviluppo e all'attuazione del sistema di manutenzione dell'organizzazione e al continuo miglioramento della sua efficacia;

2. Valutazione del rischio — un'impostazione strutturata intesa a valutare i rischi associati alla manutenzione di veicoli, inclusi quelli derivanti direttamente dai processi operativi e dalle attività di altre organizzazioni o persone, nonché a individuare le appropriate misure di controllo del rischio;

3. Monitoraggio — un'impostazione strutturata intesa a garantire che siano state adottate misure di controllo del rischio, che funzionino correttamente e che consentano di raggiungere gli obiettivi dell'organizzazione;

4. Miglioramento continuo — un'impostazione strutturata intesa a analizzare le informazioni raccolte attraverso periodico monitoraggio, audit o altre fonti pertinenti e utilizzare i risultati per acquisire conoscenze e adottare misure preventive o correttive al fine di mantenere o migliorare il livello di sicurezza;

5. Struttura e responsabilità — un'impostazione strutturata intesa a definire le responsabilità di individui e gruppi di esperti per garantire la realizzazione degli obiettivi dell'organizzazione in materia di sicurezza;

6. Gestione della competenza — un'impostazione strutturata intesa a garantire che i dipendenti abbiano le competenze necessarie per conseguire gli obiettivi dell'organizzazione in modo sicuro, efficiente ed efficace in tutte le circostanze;

7. Informazioni — un'impostazione strutturata intesa a garantire che le informazioni importanti siano a disposizione di quanti devono esprimere giudizi e prendere decisioni a tutti i livelli dell'organizzazione e garantire la completezza e l'adeguatezza delle informazioni;

8. Documentazione — un'impostazione strutturata intesa a garantire la tracciabilità di tutte le informazioni pertinenti;

9. Attività di imprese appaltatrici — un'impostazione strutturata intesa a garantire che le attività date in subappalto siano gestite in modo appropriato allo scopo di conseguire gli obiettivi dell'organizzazione e tutte le competenze ed i requisiti siano coperti;

10. Attività di manutenzione — un'impostazione strutturata intesa a garantire:

    — che tutte le attività di manutenzione che attengono alla sicurezza e i componenti critici per la sicurezza siano identificati e gestiti in modo corretto e che tutte le necessarie modifiche di tali attività di manutenzione che attengono alla sicurezza siano identificate, adeguatamente gestite sulla base dell'esperienza maturata e dell'applicazione dei metodi di sicurezza comuni per la valutazione dei rischi in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), e adeguatamente documentate;

    — la conformità ai requisiti essenziali per l'interoperabilità;

    — la realizzazione e il controllo di impianti, attrezzature e strumenti specificamente sviluppati e necessari per effettuare la manutenzione;

    — l'analisi della documentazione iniziale relativa al veicolo per sviluppare il primo dossier di manutenzione e garantirne la corretta esecuzione attraverso l'elaborazione di ordini di manutenzione;

    — che i componenti (incluse le parti di ricambio) e i materiali siano utilizzati come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore; che essi siano immagazzinati, movimentati e trasportati in maniera adeguata come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore e siano conformi alle pertinenti norme nazionali e internazionali nonché ai requisiti dei relativi ordini di manutenzione;

— che impianti, attrezzature e strumenti adeguati e idonei siano determinati, identificati, forniti, registrati e tenuti a disposizione per consentire di effettuare i servizi di manutenzione secondo gli ordini di manutenzione e le altre specifiche applicabili, garantendo lo svolgimento in sicurezza della manutenzione, l'ergonomia e la protezione della salute;

— che l'organizzazione disponga di processi per garantire che le sue apparecchiature di misurazione nonché tutti gli impianti, le attrezzature e gli strumenti siano correttamente utilizzati, tarati, conservati e mantenuti correttamente in conformità ai processi documentati.

11. Attività di controllo — un'impostazione strutturata intesa a garantire:

— che i veicoli siano rimossi dall'esercizio per la manutenzione programmata, su condizione o correttiva a tempo debito, o ogniqualvolta vengono riscontrati dei difetti o altre necessità;

— le necessarie misure di controllo della qualità;

— che i compiti di manutenzione siano eseguiti in conformità agli ordini di manutenzione e sia pubblicato l'avviso di ritorno in esercizio che comprende eventuali restrizioni d'uso;

— che eventuali casi di non conformità nell'applicazione del sistema di gestione che possano comportare incidenti, inconvenienti, semi incidenti o altri eventi pericolosi siano comunicati, investigati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive in conformità del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c);

— audit interni frequenti e processo di monitoraggio conforme al metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c).

ALLEGATO IV

PARTE A

Direttiva abrogata con un elenco di successive modifiche

(di cui all'articolo 34)

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)
Errata corrige 2004/49/CE	(GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16)
Direttiva 2014/88/UE della Commissione	(GU L 201 del 10.7.2014, pag. 9)

PARTE B

Termini per il recepimento nel diritto nazionale

(di cui all'articolo 34)

Direttiva	Termine per il recepimento
2004/49/CE	30 aprile 2006
2008/57/CE	19 luglio 2010
2008/110/CE	24 dicembre 2010
Direttiva 2009/149/CE della Commissione	18 giugno 2010
Direttiva 2014/88/UE della Commissione	30 luglio 2015

ALLEGATO V

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 11	Articolo 12
Articolo 12	—
Articolo 13	Articolo 13
Articolo 14 *bis*, paragrafi da1 a 7	Articolo 14
Articolo 14 *bis*, paragrafo8	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 28	—
Articolo 29	—
Articolo 30	—
Articolo 31	Articolo 29
Articolo 32	Articolo 30
—	Articolo 31
—	Articolo 32
Articolo 33	Articolo 33
—	Articolo 34

Direttiva 2004/49/CE	Presente direttiva
Articolo 34	Articolo 35
Articolo 35	Articolo 36
Allegato I	Allegato I
Allegato II	Allegato II
Allegato III	—
Allegato IV	—
Allegato V	—
—	Allegato III

Dichiarazione della Commissione sui documenti esplicativi

La Commissione ricorda che il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno riconosciuto, nella dichiarazione politica comune del 27 ottobre 2011 sui documenti esplicativi, che le informazioni che gli Stati membri forniscono alla Commissione per quanto riguarda il recepimento delle direttive nel diritto nazionale 'devono essere chiare e precise' al fine di facilitare il compito della Commissione di vigilare sull'applicazione del diritto dell'Unione. Nel caso in esame i documenti esplicativi avrebbero potuto essere utili a questo fine. La Commissione si rammarica che il testo finale non contenga disposizioni al riguardo.»