



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 3 marzo 2008
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2006/0272 (COD)**

**16133/3/07
REV 3**

**TRANS 404
CODEC 1410**

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: Posizione comune adottata dal Consiglio il 3 marzo 2008 in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)

**DIRETTIVA 2008/.../CE DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO**

del

**che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie
(Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato²,

¹ GU C 256 del 27.10.2007, pag. 39.

² Parere del Parlamento europeo del 29 novembre 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di portare avanti gli sforzi per creare un mercato unico dei servizi di trasporto ferroviario, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2004/49/CE¹ che istituisce un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie.
- (2) Inizialmente le procedure di autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli ferroviari erano disciplinate dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità² e dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale³ per le parti nuove o adattate del sistema ferroviario comunitario e nella direttiva 2004/49/CE per i veicoli già in servizio. Conformemente alle disposizioni sul miglioramento della legislazione e al fine di semplificare e attualizzare la normativa comunitaria, tutte le disposizioni relative alle autorizzazioni di messa in servizio di veicoli ferroviari dovrebbero essere incorporate in un unico atto legislativo. Pertanto, l'attuale articolo 14 della direttiva 2004/49/CE dovrebbe essere abrogato e una nuova disposizione relativa all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli già in servizio dovrebbe essere inserita nella direttiva xxx/xxx/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario⁴, in prosieguo denominata "direttiva sull'interoperabilità ferroviaria", che ha sostituito le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

¹ 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). Versione rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

² GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).

³ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione.

⁺ GU: si prega di inserire il numero e la data della direttiva.

⁴ Cfr. pag. ... di questa Gazzetta ufficiale.

- (3) Con l'entrata in vigore, il 1° luglio 2006, della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 1999 (COTIF) diventano applicabili nuove regole in materia di contratti di utilizzazione dei veicoli. Conformemente all'appendice CUV (norme uniformi relative ai contratti di utilizzazione dei veicoli) della stessa i detentori di carri merci non sono più soggetti all'obbligo di immatricolare i loro carri presso un'impresa ferroviaria. Il vecchio accordo, il Regolamento Internazionale Veicoli (RIV), tra le imprese ferroviarie ha cessato di essere applicabile ed è stato in parte sostituito da un nuovo accordo privato volontario (Contratto generale di utilizzazione dei carri, GCU) tra le imprese ferroviarie e i detentori di carri merci in virtù del quale questi ultimi sono responsabili della manutenzione dei propri carri. Per dare un seguito a tali cambiamenti e rendere più agevole l'applicazione della direttiva 2004/49/CE relativamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, bisognerebbe definire i concetti di "detentore" e "soggetto responsabile della manutenzione" e precisare i rapporti tra tali soggetti e le imprese ferroviarie.
- (4) La definizione di "detentore" dovrebbe essere il più possibile simile a quella utilizzata nella convenzione COTIF 1999. Vari sono i soggetti che possono essere identificati come detentori di un veicolo: il proprietario, un'impresa che svolge attività con un parco carri, un'impresa che noleggia veicoli ad un'impresa ferroviaria, un'impresa ferroviaria, o un gestore dell'infrastruttura che utilizza veicoli per la manutenzione della propria infrastruttura. I suddetti soggetti dispongono del veicolo ai fini del suo impiego come mezzo di trasporto da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura. Onde evitare qualsiasi dubbio, il detentore dovrebbe essere chiaramente identificato nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.

- (5) Prima di mettere in servizio un veicolo o utilizzarlo sulla rete, il soggetto responsabile della sua manutenzione dovrebbe figurare nel RIN. Il detentore e il soggetto responsabile della manutenzione possono essere la stessa persona o organismo. Tuttavia, in casi eccezionali quali, ad esempio, i veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese terzo, i veicoli rimorchiati per la messa in servizio in un altro punto della rete o per l'impiego in servizi di trasporto speciale, è impossibile o inadeguato identificare il soggetto responsabile della manutenzione. In tali casi eccezionali l'autorità di sicurezza nazionale competente dovrebbe essere autorizzata ad accettare sulla rete i veicoli di sua competenza senza che venga loro assegnato un soggetto responsabile della manutenzione.
- (6) Se il suddetto soggetto responsabile della manutenzione è un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il suo sistema di gestione della sicurezza include un sistema di manutenzione e nessuno dei due necessita di ulteriore certificazione. Se invece non si tratta né di un'impresa ferroviaria né di un gestore dell'infrastruttura, il soggetto responsabile della manutenzione può ottenere la certificazione con un sistema che sarà elaborato dall'Agenzia ferroviaria europea e adottato dalla Commissione. Il certificato rilasciato a tale soggetto garantirebbe che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi veicolo di cui esso è responsabile e dovrebbe essere valido in tutta la Comunità.

- (7) I requisiti in materia di manutenzione sono in corso di elaborazione nell'ambito della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, in particolare come parte delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) relative al materiale rotabile. A seguito dell'entrata in vigore della presente direttiva, è necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e i requisiti del soggetto responsabile della manutenzione in materia di certificazione, che dovranno essere adottati dalla Commissione. Essa raggiungerà tale scopo modificando, se del caso, le pertinenti STI secondo la procedura prevista dalla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.
- (8) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, in particolare l'ulteriore sviluppo e miglioramento della sicurezza delle ferrovie comunitarie, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (9) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 2004/49/CE dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹.

¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

- (10) In particolare la Commissione dovrebbe avere il potere di rivedere e adeguare gli allegati della direttiva 2004/49/CE, adottare e rivedere metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza, nonché di istituire un sistema di certificazione ai fini della manutenzione. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della direttiva 2004/49/CE anche completandola con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (11) L'attuazione e l'applicazione della presente direttiva rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico di uno Stato membro che sia privo di sistema ferroviario e che non ne prospetti la costruzione nell'immediato futuro. Esso dovrebbe pertanto essere esonerato dall'obbligo di attuare e applicare la presente direttiva fintantoché sia privo di sistema ferroviario.
- (12) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"¹, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.
- (13) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2004/49/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹ GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

Articolo 1
Modifiche

La direttiva 2004/49/CE è modificata come segue.

1) All'articolo 3 sono aggiunti i seguenti punti:

- "s) "detentore": soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che possa farne uso e che sia registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 della direttiva 2008/xxx/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del ... relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (*) (+), prosiegua denominata "direttiva sull'interoperabilità ferroviaria";
- t) "soggetto responsabile della manutenzione": soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel RIN;
- u) "veicolo": veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi.

(*) G U L ...".

2) All'articolo 4, paragrafo 4, il termine "addetto alla manutenzione di vagoni" è sostituito dal termine "detentore".

+ GU: si prega di inserire il numero e la data della direttiva.

3) All'articolo 5, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

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

4) L'articolo 6 è modificato come segue:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

Anteriormente al 30 aprile 2010 la Commissione adotta una seconda serie di CSM, che contempla la restante parte dei metodi descritti nel paragrafo 3. Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Le suddette misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis."

b) Nel paragrafo 3 la lettera c) è sostituita dalla seguente:

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

c) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

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

5) L'articolo 7 è modificato come segue:

a) Nel paragrafo 3, il primo e il secondo comma sono sostituiti dal testo seguente:

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

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

b) Il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

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

6) L'articolo 10 è modificato come segue:

a) Nel paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

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

b) Nel paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la prestazione, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione. Detti requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, ivi comprese le norme per il funzionamento della rete, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli utilizzati dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV."

7) L'articolo 14 è sostituito dal seguente :

"Articolo 14

Manutenzione dei veicoli

1. Prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, a ciascun veicolo è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato nel registro di immatricolazione nazionale conformemente all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.
2. Le competenti autorità nazionali di sicurezza possono, in casi eccezionali limitati alle rispettive reti, decidere deroghe all'obbligo di cui al paragrafo 1.

3. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura quale prevista nell'articolo 4, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione.
4. Qualora il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, si provvede all'istituzione del sistema di cui al paragrafo 3 del presente articolo tramite il sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9.
5. Qualora il soggetto responsabile della manutenzione non sia né un'impresa ferroviaria né un gestore dell'infrastruttura, può essere certificato ai sensi del paragrafo 6.
6. In base ad una raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, entro ...*, una misura che introduce la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione rispetto al suo sistema di manutenzione. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis. Tale misura include i requisiti per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione sulla base dell'approvazione del suo sistema di manutenzione, il formato e la validità del certificato, l'organismo o gli organismi competenti per il suo rilascio nonché i controlli necessari per il funzionamento del sistema di certificazione.

* un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva.

7. I certificati rilasciati in conformità del paragrafo 6 del presente articolo confermano il rispetto dei requisiti di cui al paragrafo 3 del presente articolo e sono validi in tutta la Comunità. Se il soggetto responsabile della manutenzione non è certificato, un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura assicura, mediante il suo sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9, l'adeguata applicazione di tutte le pertinenti procedure di manutenzione.";
- 8) L'articolo 16, paragrafo 2, è modificato come segue:
- a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- "a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 15 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;"
- b) la lettera b) è abrogata.
- c) La lettera g) è sostituita dalla seguente:
- "g) assicurare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel RIN e che le informazioni in materia di sicurezza prescritte ivi contenute siano precise ed aggiornate."

9) All'articolo 18 è aggiunta la seguente lettera:

"e) le deroghe decise in conformità dell'articolo 14, paragrafo 2."

10) L'articolo 26 è sostituito dal seguente:

"Articolo 26

Adeguamento degli allegati

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

11) L'articolo 27 è così modificato:

a) è inserito il seguente paragrafo:

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

b) Il paragrafo 4 è abrogato.

12) Nell'allegato II è abrogato il punto 3.

Articolo 2
Attuazione e applicazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ...*. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3
Entrata in vigore

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

* 24 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente
