



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.12.2006  
COM(2006) 784 definitivo

2006/0272 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2006) 1640  
SEC(2006) 1641  
SEC(2006) 1642}

## RELAZIONE

### 1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Le procedure nazionali di omologazione dei locomotori sono considerate oggi una delle principali barriere alla creazione di nuove imprese ferroviarie nel settore del trasporto merci e un freno alla interoperabilità del sistema ferroviario europeo. Dato che nessuno Stato membro può decidere autonomamente che le autorizzazioni alla messa in servizio che esso rilascia abbia validità nel territorio di altri Stati membri, è necessaria una iniziativa della Comunità per armonizzare le procedure nazionali, semplificarle e ricorrere in modo più sistematico al principio del reciproco riconoscimento.

Questa iniziativa implica la necessità di modificare le direttive sull'interoperabilità ferroviaria (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE), il regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (nel seguito "l'Agenzia"), nonché la direttiva sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie (2004/49/CE).

La presente proposta di direttiva è finalizzata a modificare quest'ultima direttiva.

- **Contesto generale**

La presente proposta fa parte di una più ampia iniziativa legislativa intesa ad apportare miglioramenti alla parte tecnica della normativa ferroviaria, e precisamente alle direttive sull'interoperabilità, alla direttiva sulla sicurezza ferroviaria e al regolamento che istituisce l'Agenzia.

In primo luogo, uno degli aspetti cruciali che deve essere migliorato per agevolare la libera circolazione dei treni riguarda la procedura di omologazione dei locomotori. Secondo l'industria e le imprese ferroviarie queste procedure sono spesso molto lunghe e estremamente onerose; a loro parere, da parte delle autorità competenti vengono avanzate domande poco giustificate dal punto di vista puramente tecnico.

In secondo luogo, nell'ambito del programma di semplificazione legislativa, la Commissione intende consolidare e fondere le direttive sull'interoperabilità ferroviaria.

In terzo luogo, forte di un'esperienza decennale nell'attuazione delle direttive sull'interoperabilità, compete alla Commissione proporre varie modifiche migliorative alla parte tecnica del quadro normativo.

La presente proposta è finalizzata a modificare la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza ferroviaria e va letta in combinato disposto con le proposte, ad essa collegate, di fusione/rifusione delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE sull'interoperabilità ferroviaria, e con la proposta di modifica del regolamento n. 881/2004 istitutivo dell'Agenzia.

- **Disposizioni in vigore nel settore disciplinato dalla presente proposta**

La procedura di messa in servizio del materiale rotabile ferroviario è disciplinata dall'articolo 14 delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria e dall'articolo 14 della

direttiva sulla sicurezza ferroviaria. La notifica delle norme nazionali è disciplinata dall'articolo 16 delle direttive sull'interoperabilità e dall'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e politiche dell'Unione**

L'iniziativa qui illustrata consente di rendere più competitivo il trasporto ferroviario. Diminuendo i costi della filiera di trasporto, essa contribuisce ad accrescere la competitività di tutta l'industria dell'Unione europea. Un settore ferroviario dinamico consente anche di rafforzare la posizione di leader mondiale dell'industria ferroviaria europea e di salvaguardia dell'occupazione nel settore. Un trasporto ferroviario più competitivo contribuisce anche al conseguimento degli impegni fondamentali assunti dall'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile e di lotta contro il cambiamento climatico.

Conseguentemente, la presente iniziativa legislativa rientra nella nuova strategia per la crescita e l'occupazione. Inoltre, permette di ridurre i costi amministrativi connessi all'attività delle autorità nazionali di sicurezza.

## 2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E ANALISI D'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori consultati e profilo generale di chi ha risposto alla consultazione

L'iniziativa qui illustrata è nata a seguito della domanda insistente degli stessi interessati. Le prime avvisaglie delle difficoltà cui si è accennato in precedenza si sono manifestate nell'ambito di uno studio sulla certificazione e di sicurezza effettuato nel 2004. In seguito a questo studio la Commissione ha istituito un gruppo di lavoro che ha presentato le sue raccomandazioni alla fine del 2005. La Commissione ha quindi preparato, nell'aprile 2006, un documento di consultazione che individua varie opzioni e lo ha presentato a tutti gli interessati (autorità nazionali competenti per la sicurezza ferroviaria, industrie, operatori, gestori delle infrastrutture, enti europei di normalizzazione, ecc.) in occasione di un seminario. Le posizioni scritte di tutte le parti interessate sono state raccolte, vagliate ed analizzate da uno studio di impatto redatto secondo le norme vigenti.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Trattandosi di una iniziativa chiesta dai soggetti che operano nel settore, tutte le risposte sono state favorevoli ad una iniziativa della Commissione. Si rilevano alcune differenze di posizione rispetto alle varie opzioni prospettate nel documento. L'analisi d'impatto precisa le varie opzioni e la posizione dei singoli interessati rispetto alle opzioni stesse. La Commissione ha tenuto conto dei pareri espressi da tutti gli interessati nell'elaborare la sua proposta; questa si articola in due parti. In primo luogo, si tratta di avviare dei lavori che possono iniziare immediatamente, senza aspettare l'entrata in vigore di nuovi provvedimenti legislativi; in secondo luogo, si tratta di modificare la legislazione vigente per rendere più certo il quadro normativo che conferisce diritti e responsabilità alle parti durante la procedura di autorizzazione e

messa in servizio del materiale rotabile ferroviario.

- **Ricorso al parere di esperti**

Settori scientifici interessati

Procedure nazionali di omologazione del materiale rotabile ferroviario, norme nazionali tecniche e/o di sicurezza, costi e tempi relativi a tali procedure, ecc.

Metodologia utilizzata

È stata utilizzata la guida della Commissione SEC(2005)791 del 15 giugno 2005, aggiornata nel 2006.

Principali organizzazioni/principali esperti consultati

Sono state utilizzate le competenze specialistiche dell'Agenzia ferroviaria europea per valutare le diverse posizioni assunte dalle parti interessate e per studiare l'impatto delle varie opzioni.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Non è stata menzionata l'esistenza di potenziali rischi gravi dalle conseguenze irreversibili.

Fare riferimento all'analisi d'impatto.

Mezzi utilizzati per mettere a disposizione del pubblico i risultati della perizia

L'analisi d'impatto è consultabile su Internet.

- **Analisi d'impatto**

Scenario di riferimento: limitarsi all'applicazione della legislazione in vigore e intervenire soltanto in caso di reclamo.

Opzioni non normative: pubblicare le raccomandazioni del gruppo di lavoro per il riconoscimento transnazionale ("*cross-acceptance*") del materiale rotabile esistente e chiedere agli Stati membri di applicarle; chiedere all'Agenzia di classificare le norme nazionali e di identificare quelle equivalenti; chiedere all'Agenzia di svolgere un ruolo consultivo o di autorità di appello nelle procedure nazionali di messa in servizio; accelerare lo sviluppo e la revisione degli standard europei; verificare la corretta applicazione del principio del reciproco riconoscimento e, se necessario avviare i procedimenti di infrazione.

Opzioni normative: modificare la legislazione con i seguenti obiettivi: eliminare l'obbligo di ottenere un'autorizzazione in ciascuno Stato membro; chiarire la procedura applicabile per il materiale rotabile già in servizio; permettere all'Agenzia di rilasciare autorizzazioni di messa in servizio; permettere all'Agenzia di svolgere un ruolo di coordinatore, consulente e/o di organo di appello; permettere agli organismi competenti per la verifica della conformità e ai gestori delle infrastrutture di rilasciare

autorizzazioni di messa in servizio.

La Commissione ha proceduto ad un'analisi d'impatto come previsto dal programma legislativo e di lavoro della Commissione; la relazione è disponibile al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/transport/rail/index\\_fr.html](http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html).

### 3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

La soluzione proposta consiste nel definire una procedura a livello comunitario articolata in due fasi.

In primo luogo, si chiede all'Agenzia di fare un inventario delle diverse procedure e norme tecniche nazionali in vigore e predisporre e tenere aggiornato l'elenco dei requisiti che possono essere verificati una sola volta. In pari tempo, in attesa delle modifiche della legislazione, si chiede agli Stati membri di applicare su base volontaria le raccomandazioni del gruppo di lavoro che la Commissione ha già pubblicate.

In seguito, si rende obbligatorio il ricorso al principio del reciproco riconoscimento delle autorizzazioni di messa in servizio già rilasciate da uno Stato membro. In base a questo principio, il materiale rotabile la cui messa in servizio è già stata autorizzata in uno Stato membro non dovrà essere oggetto di una certificazione complementare in un altro Stato membro tranne per quanto attiene ai requisiti nazionali supplementari derivanti, per esempio, dalle caratteristiche della rete locale.

- **Base giuridica**

Articolo 71

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non rientra tra le materie di competenza esclusiva della Comunità.

Gli scopi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente dagli Stati membri per le seguenti ragioni:

La presente iniziativa intende risolvere il problema del materiale rotabile la cui messa in servizio è stata autorizzata in uno Stato membro ma non è automaticamente accettata in un altro Stato membro. Questo problema comporta aspetti transnazionali che non possono trovare una soluzione attraverso iniziative nazionali, poiché nessuno Stato membro può autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile sul territorio di un altro Stato membro.

Gli obiettivi della proposta possono essere realizzati con maggiore efficacia grazie ad un intervento della Comunità per le seguenti ragioni:

L'efficacia territoriale delle autorizzazioni di messa in servizio è sancita dalle direttive

sull'interoperabilità ferroviaria e sulla sicurezza ferroviaria e nessuna iniziativa a livello semplicemente nazionale può conseguire l'obiettivo che si prefigge la presente proposta. Pertanto, la misura più adeguata per conseguire l'obiettivo proposto dalla presente proposta di direttiva consiste nel modificare la direttiva sulla sicurezza ferroviaria.

Nella realizzazione degli obiettivi della presente proposta gli indicatori più significativi sono dati dall'elaborazione di un quadro di riferimento contenente le norme nazionali, dalla sua adozione ad opera della Commissione, dalle future decisioni della Commissione che stabiliranno l'equivalenza di alcune norme nazionali, nonché dalla durata e dai costi dell'omologazione del materiale rotabile.

Con la modifica dell'articolo 14 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria si precisa quale parte di un'autorizzazione dev'essere reciprocamente riconosciuta e quale parte è strettamente legata alla compatibilità del veicolo in questione con l'infrastruttura interessata. Non è stata accettata l'opzione che prevedeva di centralizzare, in capo all'Agenzia, la decisione di autorizzare la messa in servizio del materiale rotabile: questa scelta dimostra che la proposta si è limitata agli obiettivi che gli Stati membri non possono realizzare attraverso iniziative a livello nazionale.

La proposta rispetta quindi il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le seguenti ragioni.

La proposta fa parte di un pacchetto che comprende:

- una comunicazione
- una proposta di modifica del regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea
- una proposta relativa alla fusione/rifusione delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria (96/48/CE e 2001/16/CE)
- una proposta di modifica della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie (2004/49/CE).

Tutte le proposte sono state redatte in modo ridurre al minimo le modifiche necessarie.

La presente proposta ha un impatto praticamente pari a zero sul bilancio di funzionamento della Commissione. Per l'Agenzia l'impatto è inferiore a 2,2 milioni di € per i primi cinque anni, per scendere successivamente a meno di 0,5 milioni di €. Alle autorità competenti per l'industria si prevedono solo benefici poiché il suo obiettivo principale consiste nel semplificare le procedure di autorizzazione della messa in servizio, abolendo verifiche superflue e riducendo la regolamentazione.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: direttiva.

Strumenti diversi non sarebbero adeguati per le seguenti ragioni:

si tratta di modificare una direttiva in vigore.

#### 4) INCIDENZA SUL BILANCIO

Per l'Agenzia l'incidenza sul bilancio è inferiore a 2,2 milioni di € per i primi 5 anni, cifra che successivamente scende a meno di 0,5 milioni di € (si veda la scheda finanziaria allegata alla proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 881/2004<sup>1</sup>).

#### 5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Semplificazione**

La proposta istituisce una semplificazione delle procedure amministrative applicabili alle persone fisiche e alle persone giuridiche.

Il materiale rotabile che già fruisce di un'autorizzazione di messa in servizio in uno Stato membro dovrà eventualmente essere oggetto di una certificazione complementare in un altro Stato membro unicamente per quanto attiene ai requisiti nazionali supplementari derivanti, per esempio, dalle caratteristiche della rete locale.

La proposta figura nel programma legislativo e di lavoro della Commissione con il riferimento 2006/TREN/005.

- **Spazio economico europeo**

Il presente progetto di direttiva rientra in un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

- **Illustrazione dettagliata della proposta, per capo o per articolo**

1. Certificazione del materiale rotabile esistente (articolo 14<sup>2</sup> e nuovo allegato VI)
  - Il fascicolo da presentare si suddivide in quattro parti: le prime due riguardano informazioni che sono già state controllate al momento della prima messa in servizio; la terza parte riguarda la vita del veicolo dopo la sua prima messa in servizio (e quindi può essere oggetto di verifiche); la quarta parte riguarda la compatibilità tecnica tra veicolo e infrastruttura (e, di conseguenza, deve essere soggetta a verifiche).
  - Se l'autorità competente di un altro Stato membro ha già rilasciato un'autorizzazione di messa in servizio, si applica il principio del mutuo riconoscimento. Di conseguenza, l'autorità non potrà, di norma, chiedere adempimenti supplementari rispetto al fascicolo già presentato.

---

<sup>1</sup> COM(2006) 785 del 13.12.2006.

<sup>2</sup> La numerazione degli articoli si riferisce alla direttiva 2004/49/CE.

- Per minimizzare l'eventualità che un'autorità pretenda adempimenti supplementari, si chiede all'Agenzia di predisporre un documento di riferimento contenente le norme nazionali in vigore e di procedere, per ciascun parametro, ad un confronto di tali norme allo scopo di determinare quali di queste norme possono essere oggetto di reciproco riconoscimento. L'elenco dei parametri e le modalità di compilazione del documento di riferimento sono riportati nel nuovo allegato VI. L'Agenzia presenterà delle raccomandazioni che la Commissione trasformerà successivamente in decisioni, sentito il parere del comitato.

2. Relazioni tra le imprese ferroviarie e i detentori di carri merci (nuovo articolo 14bis)

Con l'entrata in vigore della nuova convenzione COTIF 1999 diventano applicabili nuove regole in materia di contratti di utilizzazione dei veicoli con conseguente cessazione dell'efficacia del vecchio accordo RIV tra le imprese ferroviarie. Nell'ambito del nuovo regime, integrato dal nuovo accordo CUU che può essere sottoscritto tanto dalle imprese ferroviarie quanto dai detentori di carri merci, questi ultimi non sono più soggetti all'obbligo di immatricolare i loro vagoni presso un'impresa ferroviaria. La direttiva sulla sicurezza ferroviaria dev'essere modificata, in modo da dare una definizione di "detentore" e per precisare i rapporti tra i detentori di carri e le imprese ferroviarie, con particolare riferimento all'aspetto della manutenzione.

Si propone di inserire un nuovo articolo 14 bis contenente i seguenti principi:

- ogni volta che un veicolo viene messo in servizio è necessario identificare chiaramente un "responsabile" della manutenzione; ciò è già stato previsto nella STI "carri merci" adottata il 28 luglio 2006;
- il responsabile può essere lo stesso detentore dei veicoli. Il termine "detentore" non è definito dalla normativa comunitaria e, allo scopo di evitare nuove incompatibilità rispetto alle disposizioni della COTIF 1999, si propone di riprodurre la definizione di questa convenzione;
- quando chiede un certificato di sicurezza, l'impresa ferroviaria dovrà dimostrare che i carri che utilizza sono utilizzati e mantenuti in conformità a quanto prescritto dalle norme vigenti, siano esse comunitarie (in primo luogo la STI "carri merci") o nazionali;
- a tal fine si chiede alle imprese ferroviarie di illustrare, nell'ambito del loro sistema di gestione della sicurezza, il sistema e le procedure che hanno istituito per assicurarsi che l'utilizzo misto di carri provenienti da detentori diversi non metta a rischio la sicurezza ferroviaria;
- è previsto che l'Agenzia valuti le procedure istituite dalle imprese ferroviarie per gestire i loro rapporti con i detentori di carri e che possa presentare, se necessario, una raccomandazione sull'istituzione del sistema di certificazione di questi detentori.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie  
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<sup>3</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>4</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>5</sup>,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>6</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2004/49/CE<sup>7</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio istituisce un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie e rappresenta un'ulteriore tappa verso la creazione di un mercato unico di servizi di trasporto ferroviario.
- (2) L'articolo 14 della direttiva 2004/49/CE ha istituito una procedura comune per l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile. L'esperienza ha tuttavia dimostrato che l'applicazione di questa procedura a livello nazionale è spesso complicata e soggetta a prescrizioni nazionali disomogenee poco trasparenti e talvolta ripetitive. Essa finisce quindi per rappresentare un serio ostacolo alla creazione di nuove imprese ferroviarie, soprattutto nel settore del trasporto merci. È pertanto opportuno precisare la procedura di certificazione del materiale rotabile già in servizio e di definirne i limiti e le modalità di applicazione. In particolare, nell'ottica del principio del reciproco riconoscimento, è necessario facilitare il rilascio di un'autorizzazione alla messa in servizio in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato una prima autorizzazione, limitando il numero di requisiti che l'autorità competente può esaminare.
- (3) A tal fine, è opportuno classificare il complesso delle norme tecniche e delle norme di sicurezza vigenti in ciascuno Stato membro in tre gruppi e presentare i risultati di

---

<sup>3</sup> GU C del , pag. .

<sup>4</sup> GU C del , pag. .

<sup>5</sup> GU C del , pag. .

<sup>6</sup> GU C del , pag. .

<sup>7</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44. Versione rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

questa classificazione in un documento di riferimento. Il primo gruppo conterrà le norme internazionali e le norme nazionali dichiarate equivalenti, per le quali, in relazione alla sicurezza ferroviaria, è sufficiente una verifica effettuata in un solo Stato membro. Il secondo gruppo dovrà comprendere tutte le altre norme nazionali, nonché le norme che non sono ancora state oggetto di classificazione. Il terzo gruppo conterrà le norme necessarie per garantire la compatibilità tecnica tra il materiale rotabile e l'infrastruttura considerata.

- (4) L'Agenzia ferroviaria europea, istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004<sup>8</sup> dispone di un mandato per sviluppare specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e deve pertanto, nella prima fase, esaminare le norme tecniche in vigore negli Stati membri. Inoltre, deve pubblicare le norme di sicurezza nazionali di cui alla direttiva 2004/49/CE. Infine, deve armonizzare i criteri per la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, il che comporta la definizione di requisiti ai fini dell'accettazione del materiale rotabile utilizzato da queste imprese. Di conseguenza, l'Agenzia risulta il soggetto più idoneo per elaborare il documento di riferimento sopra richiamato.
- (5) In seguito agli sviluppi a livello internazionale, in particolare all'entrata in vigore della nuova convenzione COTIF 1999, è opportuno definire, a livello comunitario, la nozione di detentore di carri merci e di precisare i rapporti intercorrenti tra le imprese ferroviarie e i detentori, con particolare riferimento alla manutenzione.
- (6) Poiché lo scopo principale dell'iniziativa proposta, cioè la semplificazione della procedura comunitaria di certificazione del materiale rotabile ferroviario, non può essere realizzato in misura sufficiente negli Stati membri e può quindi, in ragione delle dimensioni dell'azione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo in ottemperanza al principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo.
- (7) La direttiva 2004/49/CE prevede che talune misure vengano adottate in conformità con le disposizioni della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>9</sup>.
- (8) La decisione 1999/468/CE è stata modificata dalla decisione 2006/512/CE, che ha istituito la procedura di regolamentazione con controllo per le misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali di un atto di base adottato secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, anche sopprimendo alcuni di questi elementi, o completandolo mediante l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali.
- (9) È opportuno, in particolare, abilitare la Commissione a rivedere e adeguare gli allegati, adottare e rivedere misure comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza, nonché ad adottare un sistema di certificazione dei detentori di carri merci ai fini della manutenzione. Poiché hanno portata generale ed hanno lo scopo di modificare elementi non essenziali della direttiva 2004/49/CE o di completarla mediante l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, queste misure devono essere adottate

---

<sup>8</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

<sup>9</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L200 del 22.7.2006, pag. 11).

secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

(10) La direttiva 2004/49/CE deve essere modificata di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### *Articolo 1*

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

1) All'articolo 3 è aggiunta la seguente definizione:

«s) "detentore", il soggetto che utilizza per fini economici, in maniera durevole, un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che possa disporne"

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

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

"Anteriormente al 30 aprile 2009, l'allegato I è rivisto, in particolare al fine di includervi le definizioni comuni dei CSI (indicatori comuni di sicurezza) e dei metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. Tale misura che è 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 testo seguente:

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

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

b) Il paragrafo 4 è sostituito dal testo seguente:

"4. I CSM sono periodicamente soggetti a revisione, tenendo conto dell'esperienza acquisita attraverso la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria, nonché degli obblighi imposti agli Stati membri di cui all'articolo 4, paragrafo 1. Tale misura, che è intesa a modificare elementi non

essenziali della presente direttiva, completandone le disposizioni, 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) Al paragrafo 3, il primo e il secondo comma sono sostituiti dal testo seguente:

"La prima serie 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. Essa è adottata dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2009 e pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Questa misura, che è intesa a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, completandone le disposizioni, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis."

La seconda serie di progetti CST si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di CST e la loro applicazione. Essi contemplano tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. È adottata dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2011 e pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Tale misura, che è intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandone le disposizioni, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 bis."

b) Il paragrafo 5 è sostituito dal testo seguente:

"5. I CST sono periodicamente soggetti a revisione, tenendo conto dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. Questa misura, che è intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, completandone le disposizioni, 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) Al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal testo 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 fornitura di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.»

b) Al paragrafo 2, la lettera b) è sostituita dal testo seguente:

«b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la fornitura, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione. I requisiti possono comprendere 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 a mettere in servizio il materiale rotabile utilizzato 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 testo seguente:

*"Articolo 14*

Messa in servizio di materiale rotabile già in servizio

1. Il materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio in uno Stato membro a norma dell'articolo 10 è autorizzato ad essere messo in servizio in uno o più altri Stati membri, se da questi è prescritta un'autorizzazione.

Tuttavia, nel caso del materiale rotabile recante una dichiarazione di verifica «CE» si applica l'articolo 14, paragrafo 8, della direttiva .../.../CE (\*) [la direttiva relative all'interoperabilità del sistema ferroviario].

2. Chi richiede l'autorizzazione presenta alla competente autorità preposta alla sicurezza un fascicolo tecnico completo relativo al materiale rotabile o al tipo di materiale rotabile, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

- a) l'attestazione che il materiale rotabile è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione relativa alla procedura seguita per dimostrare che il materiale rotabile era conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza;
- b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative;
- c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al materiale rotabile dopo l'autorizzazione;
- d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il materiale rotabile è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse (sistema di fornitura dell'energia, sistema di segnalamento e controllo-comando, con lo scartamento dei binari e la sagoma dell'infrastruttura, con il carico assiale massimo ammissibile e con gli altri parametri restrittivi della rete).

3. I dati di cui al paragrafo 2, lettere a) e b) non possono essere contestati dall'autorità preposta alla sicurezza, a meno che questa non dimostri l'esistenza di un rischio sotto il profilo della sicurezza. Una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 14 *bis*, l'autorità preposta alla sicurezza non può richiamarsi a questo riguardo a una norma rientrante nel gruppo A di tale documento.

4. L'autorità preposta alla sicurezza può esigere che le vengano trasmesse informazioni complementari e vengano effettuate analisi del rischio o che vengano effettuati collaudi sulla rete per verificare la conformità degli elementi di cui al paragrafo 2, lettere c) e d), rispetto alle norme nazionali vigenti che

sono state notificate alla Commissione a norma dell'articolo 8 della presente direttiva o dell'articolo 16 della direttiva ..././CE [direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario]. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 14 bis, tale verifica può essere fatta solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale documento.

L'autorità preposta alla sicurezza definisce, d'intesa con il richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. In caso di collaudi, l'autorità preposta alla sicurezza interviene presso il gestore dell'infrastruttura in modo che essi possano essere effettuati entro di tre mesi dalla domanda di autorizzazione.

5. L'autorità preposta alla sicurezza decide in merito alle domande presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:
  - a) entro quattro mesi dall'invio della documentazione tecnica di cui al paragrafo 2;
  - b) se del caso, entro due mesi dall'invio delle informazioni complementari o delle analisi del rischio richieste dall'autorità preposta alla sicurezza ai sensi del paragrafo 4;
  - c) se del caso, due mesi dopo la comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti dall'autorità preposta alla sicurezza ai sensi del paragrafo 4.

In assenza di decisione entro i termini prescritti, l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile interessato si presume concessa.

L'autorizzazione di messa in servizio può contemplare condizioni di utilizzazione ed altre restrizioni.

6. Le decisioni negative della competente autorità preposta alla sicurezza devono essere motivate e possono essere oggetto di una richiesta di riesame da parte del richiedente l'autorizzazione entro un mese dalla loro notifica. L'autorità preposta alla sicurezza dispone di un mese per confermare o riformare la propria decisione. Se la decisione resta negativa, può essere adito l'organismo di controllo ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE.
7. Quando debba essere messo in servizio materiale rotabile ai sensi del presente articolo, all'Agenzia può essere chiesto di emettere pareri tecnici ai sensi dell'articolo 8 bis del regolamento (CE) n. 881/2004.
8. Gli Stati membri possono rilasciare autorizzazioni di messa in servizio di materiale rotabile già in servizio limitatamente ad una determinata serie di materiale rotabile. A tal fine, le autorità preposte alla sicurezza comunicano al richiedente la procedura da seguire."
- 8) Sono inseriti i seguenti articoli 14 bis e 14 ter:

### *"Articolo 14bis*

#### Classificazione delle norme nazionali

1. Per facilitare lo svolgimento della procedura di autorizzazione di messa in servizio del materiale già in servizio di cui all'articolo 14, le norme nazionali vengono suddivise in tre gruppi come previsto all'allegato VI.
2. L'Agenzia provvede a suddividere le norme nazionali necessarie ai fini dell'adozione di un documento di riferimento di cui all'articolo 8 bis del regolamento n. 881/2004. A tal fine, le autorità nazionali cooperano con l'Agenzia.
3. La Commissione adotta, in base alle raccomandazioni dell'Agenzia e secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, il documento di riferimento, come pure le decisioni relative ai suoi adattamenti.

### *"Articolo 14ter*

#### Manutenzione del materiale rotabile

1. Quando viene messo in servizio materiale rotabile, è designato, per ciascun veicolo, un soggetto incaricato della sua manutenzione. Tale soggetto può essere un'impresa ferroviaria, un'impresa subappaltatrice dell'impresa ferroviaria o il detentore del veicolo.
  2. Per dimostrare, nell'ambito della certificazione di sicurezza di cui all'articolo 10, che il materiale rotabile è oggetto di manutenzione conforme ai requisiti applicabili, l'impresa ferroviaria indica i soggetti ai quali è affidata la responsabilità della manutenzione e fornisce la documentazione che illustra le procedure applicate da tali soggetti nell'effettuare la manutenzione.
  3. Quando utilizza i carri di detentori diversi che sono responsabili della loro manutenzione, l'impresa ferroviaria istituisce le procedure necessarie per verificare che siano rispettati i requisiti prescritti. Se necessario, la Commissione, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia, adotta un sistema di certificazione dei detentori in materia di manutenzione. Questa misura, che è intesa a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, completandone le disposizioni, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 27, paragrafo 2 *bis*."
- 9) L'articolo 26 è sostituito dal testo seguente:

### *"Articolo 26*

#### **Adeguamento degli allegati**

Gli allegati sono adeguati al progresso scientifico e tecnico. Tale misura, che è 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*."

- 10) All'articolo 27, è inserito il seguente paragrafo 2 *bis*:

"Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE nell'osservanza delle disposizioni del suo articolo 8."

11) Alla presente direttiva è aggiunto l'allegato VI il cui testo figura in allegato.

## *Articolo 2*

### **Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative e regolamentari amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva più tardi il [24 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni, nonché una tabella di concordanza tra queste disposizioni e quelle della presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono accompagnate da un tale riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

## *Articolo 3*

La presente direttiva entra in vigore il [...] giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

## *Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

## ALLEGATO

### Parametri da controllare per la messa in servizio di materiale rotabile già in servizio e per la classificazione delle norme nazionali

#### 1. PARAMETRI

##### (1) Informazioni generali

- Estremi della normativa nazionale in vigore
- Condizioni nazionali particolari
- Libretto di manutenzione
- Libretto di servizio

##### (2) Caratteristiche relative alle infrastrutture

- Pantografi
- Apparecchiature di bordo relative all'alimentazione e impatto sulla compatibilità elettromagnetica
- Ingombro
- Attrezzature di sicurezza diverse; ad esempio: controllo/comando, sistemi di comunicazione solo-treno

##### (3) Caratteristiche relative al materiale rotabile

- Dinamica del veicolo
- Sovrastruttura del veicolo
- Respingenti e organi di trazione
- Carrelli e organi di rotolamento
- Sale montate e loro alloggiamento
- Impianti di frenatura
- Sistemi che richiedono sorveglianza; per esempio, sistema ad aria compressa
- Vetri frontali e laterali
- Porte
- Sistemi di passaggio tra vagoni
- Sistemi di controllo (software)

- Impianti per l'acqua potabile e le acque di scarico
- Protezione dell'ambiente
- Protezione antincendio
- Salute e sicurezza dei dipendenti
- Cisterna e vagoni cisterna
- Contenitori con svuotamento a pressione
- Messa in sicurezza del carico
- Marcatura
- Tecniche di saldatura

## **2. CLASSIFICAZIONE DELLE NORME NAZIONALI**

Le norme nazionali relative ai parametri sopraindicati sono suddivise nei tre gruppi seguenti. Le norme e le restrizioni aventi natura esclusivamente locale non rientrano in questa classificazione; la loro verifica fa parte dei controlli che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura istituiranno di comune accordo.

### Gruppo A:

Il gruppo A comprende:

- norme internazionali;
- norme nazionali ritenute equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle norme nazionali di altri Stati membri.

### Gruppo B:

Il gruppo B comprende tutte le norme che non rientrano nel gruppo A o nel gruppo C, o che non sono ancora state classificate come appartenenti a uno di questi gruppi.

### Gruppo C:

Il gruppo C comprende le norme che sono strettamente necessarie e corrispondenti alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura ai fini di una utilizzazione sicura e interoperabile nella rete di cui trattasi (ad esempio, l'ingombro).