



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 7 marzo 2014 (17.03)
(Or. en)**

6822/14

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0016 (COD)**

**CODEC 524
TRANS 83
PE 111**

NOTA INFORMATIVA

del: Segretariato generale

al: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (Rifusione)
- Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, dal 24 al 27 febbraio 2014)

I. INTRODUZIONE

Il relatore, Michael CRAMER (Verts/ALE, DE), ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta in oggetto. La relazione conteneva 102 emendamenti (emendamenti 1-102).

In aggiunta sono stati presentati dal gruppo S&D altri 5 emendamenti (emendamenti 103-107).

II. DISCUSSIONE

La discussione sulla proposta, che si è svolta il 25 febbraio 2014, è stata una discussione congiunta sulle sei proposte che costituiscono il quarto pacchetto ferroviario (spazio ferroviario europeo unico; apertura del mercato per i passeggeri del trasporto nazionale; interoperabilità del sistema ferroviario; sicurezza delle ferrovie; Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e norme comuni per i conti delle aziende ferroviarie). Una sintesi della discussione figura nel doc. 6815/14¹.

III. VOTAZIONE

La votazione relativa alla proposta ha avuto luogo il 26 febbraio 2014. Il Parlamento europeo ha adottato 103 emendamenti alla proposta.

Sono stati adottati tutti e 102 gli emendamenti della commissione. È stato inoltre adottato l'emendamento 103 del gruppo S&D.

Gli emendamenti adottati figurano nell'allegato unitamente alla risoluzione legislativa.

¹ Cfr. anche i documenti 6816/14, 6821/14, 6829/14 e 6830/14.

Sicurezza delle ferrovie *I****Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)****(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))****(Procedura legislativa ordinaria – rifusione)***Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0031),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0028/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visti i pareri motivati inviati dal parlamento lituano, dal senato rumeno e dal parlamento svedese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 luglio 2013¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni dell'8 ottobre 2013²,
 - visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi³,
 - vista la lettera della commissione giuridica alla commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, del suo regolamento,
 - visti gli articoli 87 e 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0015/2014),
- A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta in questione non contiene modificazioni sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto concerne la codificazione delle disposizioni immutate degli atti precedenti e di tali modificazioni, la proposta si limita a una mera codificazione degli atti esistenti, senza modificazioni sostanziali;

¹ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

² GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

³ GU C 77 del 28.3.2002, pag 1.

1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso, tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione;
2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di direttiva
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Il trasporto ferroviario è già la modalità di trasporto più sicura nell'Unione e negli ultimi decenni ha ulteriormente migliorato la propria sicurezza. Mentre la performance di trasporto è aumentata da circa 200 miliardi di passeggeri-chilometro nel 1970 agli oltre di 300 miliardi di oggi, il numero medio annuale di decessi di passeggeri di treni si è ridotto da circa 400 all'inizio degli anni 1970 a meno di 100 oggi.

Emendamento 2

Proposta di direttiva
Considerando 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 ter) È opportuno garantire la sicurezza non solo dei passeggeri e dei dipendenti, incluso il personale delle imprese appaltatrici, ma anche degli utenti dei passaggi a livello e dei residenti nelle vicinanze di linee ferroviarie.

Emendamento 3

Proposta di direttiva
Considerando 1 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 quater) La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere ulteriormente migliorata alla luce del progresso tecnico e scientifico e tenendo conto del miglioramento previsto nella competitività del trasporto su rotaia.

Emendamento 4

Proposta di direttiva

Considerando 1 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 quinquies) L'ambiente ferroviario nell'Unione ha attraversato profondi cambiamenti, innescati tra l'altro dai tre pacchetti ferroviari dell'Unione adottati dall'inizio degli anni 1990. La creazione graduale dello spazio ferroviario europeo unico è caratterizzata da una moltiplicazione di attori, da un maggiore utilizzo di subappaltatori e da ingressi sul mercato più frequenti. In questo contesto di maggiore complessità, la sicurezza ferroviaria dipende in modo decisivo dall'interazione tra tutti gli attori, segnatamente le imprese, i gestori dell'infrastruttura, il settore ferroviario e le autorità preposte alla sicurezza. La legislazione in materia di sicurezza dovrebbe tenere conto di questi sviluppi e istituire procedure e strumenti adeguati di informazione, gestione ed emergenza.

Emendamento 5

Proposta di direttiva

Considerando 2

Testo della Commissione

Emendamento

(2) La direttiva 2004/49/CE ha istituito un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie armonizzando il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti. ***Tuttavia, per dar seguito all'impegno finalizzato alla creazione*** di un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia, tale direttiva deve essere riveduta in modo approfondito.

(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. ***L'attuale istituzione*** di un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia ***determina una moltiplicazione di diversi attori e interfacce di comunicazione. Al fine di garantire la sicurezza ferroviaria all'interno di tale ambiente,*** la presente direttiva deve essere riveduta in modo approfondito.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Alla luce delle considerevoli differenze tra i requisiti di sicurezza che influenzano il funzionamento ottimale del trasporto ferroviario nell'Unione, è particolarmente importante continuare il processo di armonizzazione delle norme operative e di sicurezza, nonché delle regole sull'indagine degli incidenti.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) L'armonizzazione non dovrebbe, tuttavia, compromettere il livello di sicurezza esistente di alcuno Stato membro.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 quater) Una corretta attuazione e un ulteriore miglioramento della direttiva del Consiglio 96/49/CE^{12bis} e della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{12ter} rivestono la massima importanza per la sicurezza ferroviaria e la tutela della vita umana, della salute pubblica e dell'ambiente.

^{12bis} ***Direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia***

(GU L 235 del 17.9.1996, pag. 25).

^{12^{ter}} **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).**

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

(3) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a norme di sicurezza locali o regionali e sono spesso controllati da autorità locali o regionali, non essendo applicati i requisiti dell'Unione in materia di interoperabilità o rilascio di licenze. I tram sono inoltre spesso soggetti alla normativa sulla sicurezza stradale e potrebbero pertanto non rientrare integralmente nell'ambito di applicazione di norme sulla sicurezza ferroviaria. Per questi motivi è opportuno escludere tali sistemi di trasporto su rotaia locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri possono tuttavia applicare su base volontaria le disposizioni della presente direttiva a sistemi di trasporto su rotaia locali, se lo ritengono opportuno.

Emendamento

(3) In molti Stati membri le metropolitane, i tram, **i tram-treni** e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a norme di sicurezza locali o regionali e sono spesso controllati da autorità locali o regionali, non essendo applicati i requisiti dell'Unione in materia di interoperabilità o rilascio di licenze. I tram sono inoltre spesso soggetti alla normativa sulla sicurezza stradale e potrebbero pertanto non rientrare integralmente nell'ambito di applicazione di norme sulla sicurezza ferroviaria. Per questi motivi è opportuno escludere tali sistemi di trasporto su rotaia locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri possono tuttavia applicare su base volontaria le disposizioni della presente direttiva a sistemi di trasporto su rotaia locali, se lo ritengono opportuno.

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

(4) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. **Nella misura in cui ciò è** ragionevolmente praticabile, la sicurezza **dovrebbe** essere ulteriormente migliorata alla luce del progresso tecnico e scientifico

miglioramento previsto nella competitività del trasporto su rotaia.

e tenendo conto del miglioramento previsto nella competitività del trasporto su rotaia.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) La sicurezza dipende in modo critico dall'interazione tra le infrastrutture ferroviarie, le attività, i fabbricanti e le autorità preposte alla sicurezza. È opportuno utilizzare e mettere a punto strumenti adeguati al fine di garantire e incrementare la sicurezza.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

Emendamento

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

(5) Tutti gli attori del sistema ferroviario ***dovrebbero*** assumere piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema. Gli Stati membri *dovrebbero* operare una netta distinzione fra tale immediata responsabilità in materia di sicurezza e il compito delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di elaborare un quadro normativo nazionale e di vigilare sulle prestazioni di tutti gli operatori.

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 6

Testo della Commissione

Emendamento

(6) La responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese

(6) La responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese

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

ferroviarie relativa al funzionamento del sistema ferroviario non esclude che altri attori quali fabbricanti, trasportatori, speditori, riempitori, caricatori, **scaricatori**, **consegnatari**, soggetti responsabili della manutenzione, fornitori di servizi di manutenzione, **proprietari dei veicoli**, addetti alla manutenzione dei **veicoli**, fornitori di servizi ed enti appaltanti si assumano la responsabilità dei loro prodotti o servizi *nonché dell'introduzione di misure di controllo del rischio*. Per evitare il rischio che le responsabilità non siano adeguatamente assunte, ciascun attore interessato *dovrebbe* essere reso responsabile, *mediante accordi contrattuali*, del proprio processo specifico. Ciascun attore del sistema ferroviario *dovrebbe* avere la responsabilità nei confronti degli altri attori, *incluse le autorità responsabili*, di comunicare in modo completo ed esatto tutte le informazioni pertinenti necessarie *ad assicurare la sicurezza del funzionamento di un veicolo*, in particolare le informazioni riguardanti la situazione e la storia del veicolo, i diari di manutenzione, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Il verificarsi di incidenti gravi che coinvolgono carri merci ha dimostrato la necessità di norme obbligatorie, armonizzate a livello di Unione, sulla frequenza e sugli intervalli di manutenzione dei carri merci ferroviari, del materiale rotabile per il trasporto di passeggeri e delle locomotive.

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Considerando 7 bis (nuovo)

(7 bis) L'intensità della cooperazione tra i fabbricanti, gli addetti alla manutenzione e le imprese ferroviarie è diminuita negli ultimi decenni. Ciò rende necessario armonizzare gli intervalli minimi di manutenzione e i requisiti di qualità per garantire la sicurezza dell'intero sistema ferroviario.

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

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

Emendamento

(8) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e per migliorarlo, sono stati progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets – CST) e metodi comuni di sicurezza. 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.

Emendamento 17

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(9) Le norme nazionali, spesso fondate su standard tecnici nazionali, sono ***state*** gradualmente sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base dei CST, dei CSM e delle specifiche

Emendamento

(9) 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 occorre ridurre il numero di norme nazionali a seguito dell'ampliamento *del campo* di applicazione delle STI al sistema ferroviario di tutta l'Unione e della definizione di alcuni punti in sospeso nelle STI. A tale scopo è necessario che gli Stati membri tengano aggiornato il loro sistema di norme nazionali, sopprimano le norme obsolete e ne informino la Commissione e l'Agenzia.

tecniche di interoperabilità (STI). Per eliminare gli ostacoli all'interoperabilità occorre ridurre il numero di norme nazionali 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 necessario 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.

Emendamento 18

Proposta di direttiva Considerando 10

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 19

Proposta di direttiva Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) I sistemi di controllo e segnalamento dei treni svolgono un ruolo fondamentale nel garantire la sicurezza ferroviaria. Lo sviluppo e l'introduzione armonizzati del "sistema europeo di gestione del traffico ferroviario" (ERTMS) sulla rete ferroviaria dell'Unione rappresenta un contributo importante per il miglioramento dei livelli di sicurezza.

Emendamento 20

**Proposta di direttiva
Considerando 11 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(11 bis) Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero creare nell'ambito della loro cultura della sicurezza una "cultura equa" per incoraggiare attivamente il personale a riferire incidenti, inconvenienti e semincidenti correlati alla sicurezza senza che ciò significhi essere soggetto a punizioni o discriminazioni. Una cultura equa consente al settore ferroviario di trarre insegnamenti da incidenti, inconvenienti e semincidenti e di migliorare, in tal modo, la sicurezza ferroviaria per i lavoratori e per i passeggeri.

Emendamento 21

**Proposta di direttiva
Considerando 12**

Testo della Commissione

Emendamento

(12) Per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque per tutte le imprese ferroviarie, queste *devono* essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza. Un'impresa ferroviaria titolare di

(12) Per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque per tutte le imprese ferroviarie, queste *dovrebbero* essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza. Un'impresa

una licenza di esercizio *deve* essere in possesso di un certificato di sicurezza per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria. Il certificato di sicurezza *deve* fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di rispettare le norme e gli standard di sicurezza del settore. Per i servizi di trasporto internazionale *deve* essere sufficiente approvare il sistema di gestione della sicurezza una sola volta a livello dell'Unione.

ferroviaria titolare di una licenza di esercizio *dovrebbe* essere in possesso di un certificato di sicurezza 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 del settore ***in tutti gli Stati membri in cui l'impresa opera***. Per i servizi di trasporto internazionale *dovrebbe* essere sufficiente approvare il sistema di gestione della sicurezza una sola volta a livello dell'Unione ***o per il territorio in cui l'impresa ferroviaria utilizzerà l'infrastruttura ferroviaria***.

Emendamento 22

Proposta di direttiva Considerando 13

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 23

Proposta di direttiva Considerando 16

Testo della Commissione

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

Emendamento

(16) ***La formazione e la qualifica del personale viaggiante costituiscono un fattore decisivo per la sicurezza ferroviaria. Le imprese ferroviarie dovrebbero garantire che il proprio personale sia adeguatamente qualificato, certificato e formato, anche quando opera sulla rete di un altro Stato membro. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero monitorare e attuare detti requisiti.*** La certificazione del personale viaggiante *può costituire* un ostacolo per i nuovi operatori. Occorre che gli Stati membri provvedano affinché le strutture per la formazione e la certificazione del personale viaggiante necessarie per ottemperare ai requisiti fissati nelle norme nazionali siano accessibili alle imprese ferroviarie che intendono esercitare la loro attività sulla rete in questione.

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) L'Agenzia elabora con gli esperti del settore un metodo comune di sicurezza per identificare i componenti critici per la sicurezza tenendo conto dell'esperienza del settore dell'aviazione.

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Considerando 18

Testo della Commissione

Emendamento

(18) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza *devono* essere pienamente indipendenti sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura,

(18) 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 **ed** ente appaltante. Esse *devono* svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio, collaborare con l'Agenzia per creare uno spazio ferroviario unico e coordinare i rispettivi criteri decisionali. Per rafforzare l'efficienza due o più Stati membri possono decidere di mettere insieme il personale e le risorse delle rispettive autorità nazionali preposte alla sicurezza.

soggetto richiedente la certificazione **o** ente appaltante. Esse *dovrebbero* svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio, collaborare con l'Agenzia per creare uno spazio ferroviario unico **con un elevato livello di sicurezza ferroviaria** e coordinare i rispettivi criteri decisionali. ***Al fine di adempiere i relativi compiti, le autorità nazionali preposte alla sicurezza devono disporre di sufficienti risorse di bilancio e di un numero sufficiente di personale debitamente formato.*** Per rafforzare l'efficienza due o più Stati membri possono decidere di mettere insieme il personale e le risorse delle rispettive autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) Al fine di creare uno spazio ferroviario europeo unico e migliorare la sicurezza ferroviaria, è essenziale introdurre un certificato di sicurezza unico, il che richiede una chiara suddivisione dei compiti e delle responsabilità tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza. L'Agenzia dovrebbe diventare uno sportello unico per i certificati di sicurezza nell'Unione, utilizzando le preziose competenze nonché le conoscenze ed esperienze maturate a livello locale dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza. Dovrebbe inoltre delegare compiti e responsabilità specifici alle autorità nazionali preposte alla sicurezza sulla base degli accordi contrattuali di cui al regolamento [...] [regolamento sull'Agenzia ferroviaria europea], ma è opportuno che disponga della competenza esclusiva per rilasciare, rinnovare, modificare o revocare i certificati di sicurezza sia delle imprese ferroviarie sia dei gestori

Emendamento 27

Proposta di direttiva Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) L'ottemperanza alle norme relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti e del personale viaggiante addetti a compiti di sicurezza è fondamentale per la sicurezza ferroviaria e per una concorrenza leale. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero essere responsabili dell'esecuzione e del controllo dell'applicazione di tali norme, anche per operazioni transfrontaliere. L'Agenzia dovrebbe sviluppare un dispositivo a bordo per la registrazione dei tempi di guida e di riposo dei macchinisti. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero disporre delle competenze per il controllo dei tempi di guida e di riposo a livello transfrontaliero.

Emendamento 28

Proposta di direttiva Considerando 20

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

identificare tali precursori, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura instaurano una "cultura equa" quale definita all'articolo 3.

Emendamento 29

**Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) Il sistema di sicurezza ferroviario si basa sui feedback e sugli insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti, il che comporta la rigorosa applicazione delle norme in materia di riservatezza al fine di garantire la futura disponibilità di preziose fonti di informazione. È opportuno assicurare, in tale contesto, una tutela adeguata alle informazioni sensibili in materia di sicurezza.

Emendamento 30

**Proposta di direttiva
Considerando 20 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 ter) Gli incidenti coinvolgono una serie di interessi pubblici diversi, come la necessità di evitare incidenti futuri e la buona amministrazione della giustizia. Tali interessi vanno al di là degli interessi individuali delle parti in causa e dell'evento specifico di cui trattasi. Il giusto equilibrio fra tutti gli interessi è fondamentale al fine di garantire l'interesse pubblico generale.

Emendamento 31

**Proposta di direttiva
Considerando 21 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(21 bis) Il sistema ferroviario dovrebbe

altresì promuovere un ambiente non punitivo, che faciliti la segnalazione spontanea di eventi, contribuendo così a promuovere il principio della "cultura equa".

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Considerando 21 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 ter) Ai fini della prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti, è importante che le informazioni pertinenti, tra cui in particolare le relazioni e raccomandazioni in materia di sicurezza risultanti dalle inchieste di sicurezza, siano comunicate il più rapidamente possibile.

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Considerando 21 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 quater) Nel settore ferroviario, in seguito a un incidente è difficile identificare le vittime e le persone di contatto e/o i familiari dal momento che in genere l'operatore non è a conoscenza dell'identità delle vittime. Tuttavia, in determinati servizi ferroviari dell'Unione in cui è obbligatorio prenotare anticipatamente o esiste un controllo di sicurezza dei passeggeri prima di accedere al treno, è opportuno che l'operatore possa disporre dell'elenco dei passeggeri e del personale a bordo, esclusivamente al fine di poter contattare tempestivamente familiari e/o persone di contatto. È quindi opportuno conferire all'Agenzia un mandato per integrare queste informazioni nei sistemi di prenotazione dei passeggeri. È inoltre necessario che le agenzie nazionali elaborino piani di emergenza che prevedano servizi di

soccorso e piani di accesso e di assistenza sul luogo dell'incidente e che includano allo stesso tempo un piano per la somministrazione di cure alle vittime. L'Agenzia può collaborare e assistere nella redazione di tali piani tenendo conto delle migliori prassi. È opportuno che anche l'operatore disponga di un piano di assistenza alle vittime.

Emendamento 34

Proposta di direttiva Considerando 22

Testo della Commissione

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

Emendamento

(22) Affinché l'organismo investigativo migliori l'efficienza delle proprie attività e svolga più agevolmente le funzioni che gli incombono è *opportuno* che ***esso, nonché l'Agenzia se lo richiede***, abbia accesso in tempo utile al luogo dell'incidente, se del caso collaborando con l'autorità giudiziaria. ***Tutte le parti interessate, compresa l'Agenzia, dovrebbero fornire tutte le informazioni pertinenti necessarie a consentire all'organismo investigativo di svolgere le sue attività.*** 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.

Emendamento 35

Proposta di direttiva Considerando 25

Testo della Commissione

(25) Al fine di integrare o modificare determinati elementi non essenziali della presente direttiva, *occorre delegare* alla Commissione il potere di adottare atti

Emendamento

(25) Al fine di integrare o modificare determinati elementi non essenziali della presente direttiva, *dovrebbe essere delegato* alla Commissione il potere di

conformemente all'articolo 290 del trattato con riguardo ai metodi comuni di sicurezza e alla loro revisione e alla revisione degli indicatori comuni di sicurezza e degli obiettivi comuni di sicurezza. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati occorre che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato *sul funzionamento dell'Unione europea* con riguardo ai metodi comuni di sicurezza e alla loro revisione e alla revisione degli indicatori comuni di sicurezza e degli obiettivi comuni di sicurezza. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, **con le parti sociali e in particolare con le autorità nazionali preposte alla sicurezza.** Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati occorre che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 36

Proposta di direttiva

Articolo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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:

Emendamento

La presente direttiva stabilisce disposizioni **minime, al di là delle quali gli Stati membri possono legiferare esclusivamente in conformità dell'articolo 8,** volte a sviluppare e a migliorare **ulteriormente** la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione e a migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari mediante:

Emendamento 37

Proposta di direttiva

Articolo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per **eliminare gradualmente la necessità di** norme nazionali,

Emendamento

c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per **consentire una maggiore armonizzazione delle** norme nazionali **a un livello elevato di sicurezza,**

Emendamento 38

Proposta di direttiva Articolo 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) l'introduzione di un certificato di sicurezza unico valido e riconosciuto in tutti gli Stati membri all'interno dei settori d'impiego specificati;

Emendamento 39

Proposta di direttiva Articolo 1 – lettera e ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e ter) la richiesta all'Agenzia di pubblicare orientamenti sulla sicurezza ferroviaria e sulla certificazione della sicurezza, tra cui elenchi di esempi di buone prassi, in particolare per i trasporti transfrontalieri.

Emendamento 103

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 40

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

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

a) metropolitane, tram, **tram-treni** e sistemi di trasporto leggero su rotaia;

Emendamento 41

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) le infrastrutture leggere su rotaia usate occasionalmente da veicoli pesanti su rotaia alle condizioni operative dei sistemi leggeri su rotaia, se l'utilizzo da parte dei veicoli in questione è necessario esclusivamente a fini di collegamento;

Emendamento 42

Proposta di direttiva

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera b ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b ter) il materiale rotabile che ha perso l'autorizzazione ed è trasferito a un terminale o a un sito per consentire il rilascio di una nuova autorizzazione.

Emendamento 43

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

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

a) "sistema ferroviario **dell'Unione**": il sistema ferroviario **convenzionale e ad alta velocità** dell'Unione quale definito all'articolo 2 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];

Emendamento 44

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) "gestore dell'infrastruttura": il gestore dell'infrastruttura quale definito

b) "gestore dell'infrastruttura": il gestore dell'infrastruttura quale definito all'articolo 3 della direttiva **2012/34/UE del**

all'articolo 2 della direttiva 2001/14/CE¹⁴;

Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴;

¹⁴ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

¹⁴ 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).

Emendamento 45

Proposta di direttiva Articolo 3 – lettera c

Testo della Commissione

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

Emendamento

c) "impresa ferroviaria": qualsiasi impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3 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 di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

Emendamento 46

Proposta di direttiva Articolo 3 – lettere c bis e c ter (nuove)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) "settore di attività": una o più reti all'interno di uno Stato membro, o un gruppo di Stati membri, su cui un'impresa ferroviaria intende operare;

c ter) "rete ferroviaria isolata": la rete ferroviaria di uno Stato membro, o parte di essa, con uno scartamento di 1 520 mm, separata dal punto di vista geografico o tecnico dalla rete europea con scartamento standard nominale (1 435 mm – in appresso "scartamento standard") e ben integrata nella rete ferroviaria con scartamento di 1 520 mm insieme a paesi terzi, ma isolata dalla rete principale dell'Unione;

Emendamento 48

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) "indicatori comuni di sicurezza (CSI)": un insieme comune di dati sulla sicurezza ferroviaria, raccolti per facilitare il monitoraggio della sicurezza ferroviaria nonché il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza (CST);

Emendamento 49

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera h

Testo della Commissione

Emendamento

h) "norme nazionali ": tutte le norme vincolanti **contenenti** obblighi in materia di sicurezza ferroviaria o obblighi tecnici, prescritte a livello di Stato membro e applicabili **alle imprese ferroviarie**, indipendentemente dall'organismo che le emana;

h) "norme nazionali": tutte le norme vincolanti **che sono state notificate da uno Stato membro e che contengono** obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, **obblighi operativi** o obblighi tecnici, prescritte a livello di Stato membro e applicabili **agli attori ferroviari**, indipendentemente dall'organismo che le emana;

Emendamento 50

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

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

i) "sistema di gestione della sicurezza": l'organizzazione e **le procedure messe** in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;

Emendamento 51

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera k

Testo della Commissione

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

Emendamento

k) "incidente": evento improvviso indesiderato o non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone, ***incluse quelle che non rientrano nella definizione di passeggeri***, causati da materiale rotabile in movimento, ***anche in stazioni di manovra e durante i lavori di manutenzione dei binari***, incendi e altro;

Emendamento 52

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera n bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

n bis) "ragionevolmente praticabile": se riferito a un'attività si intende che, a seguito di un'analisi costi-benefici, l'attività in questione non implica un contributo sproporzionato, in termini di costi e/o tempi di attuazione, in relazione all'obiettivo di sicurezza da raggiungere;

Emendamento 53

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera n ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

n ter) "terzi": tutti i soggetti che svolgono attività esterne che si interfacciano con il sistema ferroviario e che possono comportare rischi aventi un impatto diretto sul funzionamento, le quali devono essere controllate dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;

Emendamento 54

Proposta di direttiva Articolo 3 – lettera p bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

p bis) "sistemi ferroviari transfrontalieri": sistemi ferroviari che forniscono servizi di trasporto tra gli snodi urbani più vicini a ciascun lato del confine;

Emendamento 55

Proposta di direttiva Articolo 3 – lettera s

Testo della Commissione

Emendamento

s) "**detentore**": soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che *abbia il diritto di* farne uso e che sia registrato in quanto tale *nel registro* di immatricolazione *nazionale* di cui *all'articolo* 43 della direttiva XX relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario;

s) "**proprietario**": soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che *abbia il diritto di* farne uso e che sia registrato in quanto tale *nei registri* di immatricolazione di cui *agli articoli* 43 e 43 bis della direttiva XX sull'interoperabilità del sistema ferroviario;

Emendamento 56

Proposta di direttiva Articolo 3 – lettera u

Testo della Commissione

Emendamento

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

u) "veicolo": veicolo ferroviario adibito alla circolazione con ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;

Emendamento 57

Proposta di direttiva Articolo 3 – lettera v

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 58

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera x bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

x bis) "scaricatore": l'impresa che rimuove un contenitore da un carro o scarica merci imballate da un carro o da un contenitore oppure scarica merci da una cisterna, un carro o un contenitore;

Emendamento 59

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera y bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

y bis) "cultura equa": una procedura da istituire per incoraggiare attivamente il personale a comunicare incidenti, inconvenienti e semincidenti correlati alla sicurezza, senza esonerarlo, nel contempo, da responsabilità in caso di violazioni dolose e negligenze gravi. Le persone in questione non dovrebbero essere soggette a punizioni o discriminazioni per errori involontari o per la divulgazione di siffatte informazioni. Una cultura equa consente al settore ferroviario di trarre insegnamenti da incidenti, inconvenienti e semincidenti e di migliorare, in tal modo, la sicurezza ferroviaria per i lavoratori e per i passeggeri;

Emendamento 60

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera y ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

y ter) "consegnatario": qualsiasi persona fisica o giuridica identificata come tale nella lettera di vettura e che riceve i beni e la lettera di vettura;

Emendamento 61

Proposta di direttiva

Articolo 3 – lettera y quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

y quater) "trasportatore": qualsiasi impresa con cui lo speditore o il passeggero ha concluso il contratto di trasporto o un trasportatore successivo che è responsabile ai sensi del contratto in questione;

Emendamento 62

Proposta di direttiva

Articolo 4

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

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

1. Gli Stati membri e l'Agenzia garantiscono, **ognuno nell'ambito delle rispettive aree di responsabilità**, il mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto **dell'impatto del fattore umano**, dell'evoluzione della normativa dell'Unione **e internazionale**, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.

Gli Stati membri e l'Agenzia provvedono affinché le disposizioni relative allo

sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di seguire un approccio sistemico.

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

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

b) ad applicare le norme unionali e le norme nazionali e

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

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

3. Ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, **I** detentore, fornitore di servizi o ente appaltante assicura che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori, i materiali e i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura in modo sicuro.

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

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

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

b) ad applicare le norme unionali e le norme nazionali e

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

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

3. Ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, detentore, fornitore di servizi o ente appaltante assicura che il materiale rotabile, **le strutture**, gli impianti, gli accessori, i materiali e i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura in modo sicuro.

4. Tutti gli attori che svolgono un ruolo importante nelle attività inerenti alla sicurezza pongono in essere, **ognuno nell'ambito delle rispettive aree di responsabilità**, le necessarie misure di controllo del rischio, se del caso in collaborazione con gli altri, **e sono**

attori:

a) i **soggetti** responsabili della manutenzione dei veicoli,

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

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

5. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio. A tal fine le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione applicano i metodi comuni relativi al processo di monitoraggio di cui al regolamento (UE) n. 1078/2012¹⁵. Le loro imprese appaltatrici applicano tale processo mediante accordi contrattuali. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione comunicano i rispettivi accordi contrattuali su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

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

responsabili dello svolgimento dei rispettivi compiti. Oltre alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura sono annoverati fra tali attori:

a) i **detentori e il relativo ente o i relativi enti** responsabili della manutenzione dei veicoli,

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

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

5. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio. A tal fine le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione applicano i metodi comuni relativi al processo di monitoraggio di cui al regolamento (UE) n. 1078/2012¹⁵. Le loro imprese appaltatrici applicano tale processo mediante accordi contrattuali. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione comunicano i rispettivi accordi contrattuali su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

6. Qualsiasi attore del sistema ferroviario che individui un rischio **sistemico** di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, anche dei sottosistemi strutturali, segnala, **mediante una procedura armonizzata a livello dell'Unione**, tali rischi alle altre parti interessate **a all'Agenzia al fine di**

costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario.

consentire loro di prendere le necessarie misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario.

6 bis. Gli Stati membri, l'Agenzia e tutti gli attori del sistema ferroviario instaurano una "cultura equa" che garantisce la segnalazione coerente di incidenti, inconvenienti e potenziali rischi per la sicurezza. Al fine di incoraggiare tale segnalazione, gli Stati membri istituiscono un meccanismo atto a consentirne l'effettuazione in via confidenziale.

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

7. **Nell'eventualità** dello scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, gli attori si scambiano tutte le informazioni pertinenti per lo svolgimento sicuro dell'operazione, **utilizzando i registri d'immatricolazione di cui agli articoli 43 e 43 bis della [direttiva sull'interoperabilità]**. Tali informazioni comprendono dati sulla situazione e sulla storia del veicolo, determinati elementi dei diari di manutenzione, la tracciabilità delle operazioni di carico **e i componenti critici per la sicurezza, nonché** le lettere di vettura. Esse sono sufficientemente dettagliate da consentire all'impresa ferroviaria di valutare i rischi connessi all'esercizio del veicolo.

¹⁵ GU L 320 del 17.11.2012, pag. 8.

¹⁵ GU L 320 del 17.11.2012, pag. 8.

Emendamento 63

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Gli Stati membri sostengono l'Agenzia nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione.

Emendamento 64

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) metodi per il monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza a livello nazionale e dell'Unione;

Emendamento 65

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 66

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 67

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 68

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 69

Proposta di direttiva

Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 70

Proposta di direttiva

Articolo 8

Testo della Commissione

Norme nazionali

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

Emendamento

Norme nazionali

1. Gli Stati membri possono **elaborare** nuove norme nazionali **dopo l'entrata in**

seguenti:

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

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

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

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

3. Se l'Agenzia viene a conoscenza di una norma nazionale, notificata o no, che è divenuta ridondante o che è in conflitto con i CSM o con altra normativa dell'Unione adottata dopo l'applicazione della norma

vigore della presente direttiva solo nei casi seguenti:

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

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

Gli Stati membri provvedono affinché le disposizioni nazionali **non siano discriminatorie e** tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico.

Gli Stati membri possono decidere di conseguire un livello di sicurezza più elevato rispetto a quello definito nei CST, a condizione che tale livello più elevato sia pienamente compatibile con i CST esistenti.

2. Se uno Stato membro intende introdurre una nuova norma nazionale, ne notifica ***tempestivamente*** il progetto all'Agenzia e alla Commissione utilizzando il sistema informatico appropriato, in conformità all'articolo 23 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento sull'Agenzia] ***e allegando una relazione che valuta l'impatto della nuova norma da adottare. Salvo nei casi descritti al paragrafo 1, lettera b), la notifica avviene almeno tre mesi prima dell'adozione prevista della norma.***

Dopo il ricevimento della norma nazionale proposta, l'Agenzia avvia un processo di coordinamento che coinvolge tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di garantire il livello di armonizzazione più elevato possibile nell'Unione.

La nuova norma nazionale non può rimanere o entrare in vigore se la Commissione, su raccomandazione dell'Agenzia, si oppone presentando una giustificazione per la sua obiezione.

3. Se l'Agenzia viene a conoscenza di una norma nazionale, notificata o no, che è divenuta ridondante o che è in conflitto con i CSM o con altra normativa dell'Unione adottata dopo l'applicazione della norma

nazionale, si applica la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento sull'Agenzia].

nazionale, si applica la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento sull'Agenzia].

Per quanto riguarda questioni relative alla formazione, alla salute e alla sicurezza sul lavoro dei professionisti del settore ferroviario con compiti essenziali inerenti alla sicurezza, l'Agenzia può applicare il presente paragrafo soltanto se la norma nazionale in questione è discriminatoria e se è assicurato un livello di sicurezza più elevato dai CSM o da eventuali altre normative dell'Unione.

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

4. Gli Stati membri provvedono affinché le norme nazionali, ***comprese quelle relative alle interfacce tra i veicoli e la rete,*** siano messe a disposizione gratuitamente e in ***almeno due lingue ufficiali dell'Unione.***

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

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

5 bis. L'Agenzia definisce e pubblica orientamenti comuni per l'adozione di nuove norme nazionali o per la modifica di norme nazionali esistenti.

Emendamento 71

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. Il sistema di gestione della sicurezza soddisfa i requisiti, adattati in funzione del carattere, delle dimensioni e delle altre condizioni dell'attività svolta. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi ***le qualifiche e la formazione adeguate del personale, nonché*** i servizi di manutenzione, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene

generati dalle attività di terzi.

parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di terzi. ***Pertanto, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dispongono di procedure per identificare i rischi potenziali derivanti da attività esterne nelle interfacce con il sistema ferroviario e che hanno un impatto diretto sulle operazioni.***

Emendamento 72

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

La Commissione stabilisce, mediante atti ***delegati***, gli elementi del sistema di gestione della sicurezza, ***tra cui una politica in materia di sicurezza comunicata e approvata internamente; obiettivi di sicurezza qualitativi e quantitativi e procedure per il conseguimento di tali obiettivi; procedure per conformarsi alle norme tecniche e operative; procedure di valutazione del rischio e attuazione delle misure di controllo del rischio; misure di formazione e informazione del personale; procedure intese a garantire la comunicazione e la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza; procedure intese a garantire la comunicazione e la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza; disposizioni in relazione a piani di emergenza concordati con le autorità pubbliche; nonché disposizioni relative all'audit interno del sistema di gestione della sicurezza.*** Tali atti ***delegati*** sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 26.

Emendamento 73

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *Per quanto riguarda il personale ferroviario, il sistema di gestione della sicurezza comprende misure relative all'offerta di programmi di formazione del personale e sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze.*

Emendamento 74

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. *Il sistema di gestione della sicurezza comprende disposizioni per una "cultura equa" quale definita all'articolo 3.*

Emendamento 75

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI 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 quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI 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 quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura, **con i servizi di emergenza, in modo da garantire l'intervento tempestivo dei servizi di soccorso, e con qualsiasi altro soggetto che possa essere coinvolto in una situazione di emergenza. Per le**

infrastrutture transfrontaliere, e in particolare per le gallerie transfrontaliere, sono messi a punto e migliorati sistemi specifici di gestione della sicurezza al fine di garantire il coordinamento necessario e la preparazione dei servizi di soccorso competenti su entrambi i lati del confine.

Emendamento 76

Proposta di direttiva Articolo 9 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. I gestori dell'infrastruttura devono altresì istituire un sistema di coordinamento con i gestori dei paesi confinanti con i quali è collegata la rete. Tale sistema include meccanismi atti a fornire informazioni nell'eventualità di inconvenienti o incidenti sulla rete o ritardi che possano causare disagi al traffico transfrontaliero, nonché procedure di cooperazione per ripristinare il traffico tra le due infrastrutture garantendo in ogni momento la sicurezza della rete. I gestori dell'infrastruttura di entrambi gli Stati comunicano agli operatori, alle parti interessate e alle autorità nazionali corrispondenti qualsiasi informazione pertinente che possa interessare il traffico tra i due Stati.

Emendamento 77

Proposta di direttiva Articolo 10

Testo della Commissione

Emendamento

Certificato di sicurezza unico

Certificato di sicurezza unico

1. L'accesso all'infrastruttura ferroviaria è concesso solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico.
2. Il certificato di sicurezza unico è rilasciato dall'Agenzia sulla base della prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della

1. L'accesso all'infrastruttura ferroviaria è concesso solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico.
2. Il certificato di sicurezza unico è rilasciato esclusivamente dall'Agenzia, **salvo nei casi di cui al paragrafo 2 bis**, sulla base della prova che l'impresa

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

ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza in conformità all'articolo 9 e soddisfa i requisiti delle STI e di altre pertinenti disposizioni normative *nonché di eventuali norme operative specifiche pertinenti rispetto al servizio svolto dall'impresa ferroviaria* ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.

2 bis. I certificati di sicurezza per le imprese ferroviarie operanti esclusivamente in una rete isolata possono anche essere rilasciati da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza degli Stati membri che dispongono di tale rete. In tali casi, il richiedente può decidere se rivolgersi all'Agenzia o alle autorità preposte alla sicurezza degli Stati membri interessati.

Entro il periodo di transizione di cui all'articolo 30, le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri che dispongono di una rete isolata istituiscono procedure di certificazione comuni in materia di sicurezza e garantiscono il riconoscimento reciproco dei certificati di sicurezza da esse rilasciati. Se le autorità nazionali preposte alla sicurezza adottano decisioni contrastanti e non si perviene a una decisione reciprocamente accettabile, l'Agenzia prende una decisione al riguardo, in conformità dell'articolo 12 del regolamento XXXX [regolamento relativo all'Agenzia].

Se, entro il periodo di transizione di cui all'articolo 30, le autorità nazionali preposte alla sicurezza non hanno stabilito modalità concernenti le procedure comuni e il riconoscimento reciproco dei certificati di sicurezza, le autorizzazioni di cui al presente articolo sono rilasciate unicamente dall'Agenzia.

Se, entro il periodo di transizione di cui all'articolo 30, sono state stabilite le modalità concernenti le procedure comuni di certificazione e il riconoscimento reciproco dei certificati di

sicurezza, le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri che dispongono di una rete isolata possono continuare a rilasciare certificati di sicurezza e il richiedente può decidere se rivolgersi all'Agenzia o alle autorità preposte alla sicurezza responsabili, dopo il termine del periodo di transizione di cui all'articolo 30.

Dieci anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi realizzati nell'istituzione di procedure comuni e nel riconoscimento reciproco dei certificati di sicurezza della rete ferroviaria isolata e presenta, ove necessario, opportune proposte legislative.

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

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

a) l'impresa ferroviaria applicherà le norme di esercizio, comprese le norme nazionali messe a disposizione in conformità all'articolo 8, paragrafo 4, e valuterà la sicurezza del loro esercizio, tenendo conto delle prescrizioni del regolamento (CE) n. 352/2009/16 della Commissione e garantendo la gestione di tutti i rischi tramite il proprio sistema di gestione della sicurezza e l'adozione di tutti i provvedimenti necessari per operare in modo sicuro;

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

3. Il certificato di sicurezza unico specifica il tipo, la portata *e il settore di attività* delle attività ferroviarie in oggetto. Esso è valido *e riconosciuto* in tutta l'Unione europea *o in parti di essa, conformemente alle condizioni stabilite dall'Agenzia*.

4. Prima dell'inizio dell'esercizio di un nuovo servizio *che non rientra nel certificato di sicurezza unico*, l'impresa ferroviaria trasmette *all'Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 2 bis, alle autorità nazionali preposte* alla sicurezza la documentazione *supplementare necessaria per confermare* che:

a) l'impresa ferroviaria applicherà le norme di esercizio, comprese le norme nazionali messe a disposizione in conformità all'articolo 8, paragrafo 4, e valuterà la sicurezza del loro esercizio, tenendo conto delle prescrizioni del regolamento (CE) n. 352/2009/16 della Commissione e garantendo la gestione di tutti i rischi tramite il proprio sistema di gestione della sicurezza e l'adozione di tutti i provvedimenti necessari per operare in modo sicuro;

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

intende esercitare le proprie attività;

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

d) l'impresa ferroviaria è titolare di una licenza rilasciata ai sensi della direttiva 95/18/CE¹⁷ del Consiglio;

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

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

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

Il titolare del certificato di sicurezza unico informa senza indugio l'Agenzia in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio del certificato di sicurezza unico. Il titolare notifica inoltre all'Agenzia l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.

intende esercitare le proprie attività;

d) l'impresa ferroviaria è titolare di una licenza rilasciata ai sensi della direttiva 95/18/CE¹⁷ del Consiglio;

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

Se l'**Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 2 bis**, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza nutre dubbi sul rispetto di una o più condizioni, può chiedere ulteriori informazioni all'impresa ferroviaria **conformemente alle scadenze di cui all'articolo 11, paragrafo 1. Se l'Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 2 bis**, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza riscontra che una o più delle condizioni non sono soddisfatte, adotta le misure appropriate, inclusa la **modifica, la sospensione o la** revoca del certificato.

5. Il certificato di sicurezza unico è rinnovato su richiesta dell'impresa ferroviaria ad intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato parzialmente o integralmente **prima che** il tipo, la portata **o il settore** delle attività **sia modificato** in modo sostanziale.

Il titolare del certificato di sicurezza informa senza indugio l'Agenzia **o, nei casi di cui al paragrafo 2 bis**, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio del certificato di sicurezza. Il titolare notifica inoltre all'Agenzia **o, nei casi di cui al paragrafo 2 bis, all'autorità nazionale preposta alla sicurezza**, l'assunzione di nuove categorie di personale **fondamentali per la sicurezza** o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile. **Le scadenze di cui all'articolo 11, paragrafo 1, si**

L'Agenzia può prescrivere la revisione del certificato di sicurezza unico in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

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

7. L' Agenzia notifica entro un mese alle autorità nazionali preposte alla sicurezza il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca di un certificato di sicurezza unico. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità del certificato e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

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

applicano anche a questi casi.

L'Agenzia può prescrivere la revisione del certificato di sicurezza unico in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

6. Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'Agenzia di revocare detto certificato. L'Agenzia *o, nei casi di cui al paragrafo 2 bis, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza* può revocare il certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione. *L'Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 2 bis, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza* ne informa immediatamente tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza sulle cui reti l'impresa ferroviaria esercita le sue attività.

7. L'Agenzia *o, nei casi di cui al paragrafo 2 bis, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza*, notifica entro un mese alle autorità nazionali preposte alla sicurezza il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca di un certificato di sicurezza unico. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità del certificato e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

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

8 bis. Qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre un ricorso contro una decisione presa nei suoi confronti dall'Agenzia ai sensi degli articoli 12, 16, 17 e 18 del regolamento ... [regolamento relativo all'Agenzia] o nel caso in cui l'Agenzia non fornisca una risposta entro i termini previsti. Tali diritti si applicano anche agli organismi che rappresentano le persone di cui all'articolo 34, paragrafo 2, del regolamento ... [regolamento relativo all'Agenzia] che hanno ricevuto opportuno mandato in conformità al loro statuto.

¹⁶ GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4.

¹⁷ GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70.

¹⁶ GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4.

¹⁷ GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70.

Emendamento 78

Proposta di direttiva Articolo 11

Testo della Commissione

Domande di certificati di sicurezza unici

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

2. L'Agenzia emana linee guida dettagliate sulle modalità di ottenimento del certificato di sicurezza unico. Essa elenca tutti i

Emendamento

Domande di certificati di sicurezza unici

1. Le domande di certificati di sicurezza unici sono presentate all'Agenzia. Essa decide in merito a una domanda senza indugio e in ogni caso entro **tre mesi** dal ricevimento **della domanda**. Se il richiedente è tenuto a trasmettere informazioni supplementari, esse sono trasmesse **entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'Agenzia, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'Agenzia concorda e autorizza una proroga limitata del termine. Le decisioni negative sono corredate di una debita motivazione.**

In caso di domanda di proroga per operare in un altro Stato membro, l'Agenzia prende parimenti una decisione entro tre mesi dal ricevimento della domanda.

2. L'Agenzia emana linee guida dettagliate sulle modalità di ottenimento del certificato di sicurezza unico. Essa elenca tutti i

requisiti necessari ai fini dell'articolo 10, paragrafo 2, e pubblica tutta la documentazione pertinente.

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

requisiti necessari ai fini dell'articolo 10, paragrafo 2, e pubblica tutta la documentazione pertinente.

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

Emendamento 79

Proposta di direttiva Articolo 12

Testo della Commissione

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 stabilito.

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

L'autorizzazione di sicurezza è rinnovata a

Emendamento

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 stabilito. ***Nel caso di infrastrutture transfrontaliere aventi un gestore unico, l'Agenzia è responsabile dei compiti di cui al presente articolo.***

2. L'autorizzazione di sicurezza comprende l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9, che comprende le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento, ***nonché procedure di intervento in caso di incidente grave per garantire il soccorso e il ripristino della sicurezza dell'infrastruttura.***

L'autorizzazione di sicurezza è rinnovata a

richiesta del gestore dell'infrastruttura ad intervalli di cinque anni. Essa è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa **senza indugio** l'autorità nazionale preposta alla sicurezza in merito ad ogni modifica apportata.

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

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

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

richiesta del gestore dell'infrastruttura ad intervalli di cinque anni. Essa è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa **tempestivamente** l'autorità nazionale preposta alla sicurezza **e l'Agenzia** in merito ad ogni modifica apportata.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza **o, per le infrastrutture transfrontaliere di cui al paragrafo 1, l'Agenzia**, può prescrivere che l'autorizzazione di sicurezza sia riveduta in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza

Se **l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o, per le infrastrutture transfrontaliere di cui al paragrafo 1, l'Agenzia**, ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

3. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide in merito ad una domanda di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso entro **tre** mesi dal ricevimento della domanda. Se il richiedente è tenuto a trasmettere informazioni supplementari, esse sono trasmesse **entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza o dall'Agenzia, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o l'Agenzia concorda e autorizza una proroga limitata del termine. Le decisioni negative sono debitamente motivate.**

È messo a disposizione un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per le autorizzazioni di sicurezza e l'elenco dei

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

documenti prescritti.

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

Emendamento 80

Proposta di direttiva

Articolo 13 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

La formazione impartita comprende 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.

Emendamento

La formazione impartita comprende la formazione relativa alla necessaria conoscenza delle linee, ***l'assistenza alle persone con disabilità***, le regole e le procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.

Emendamento 81

Proposta di direttiva

Articolo 13 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione e delle qualifiche del proprio personale incaricato di attività relative alla sicurezza.

Emendamento

4. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione e delle qualifiche del proprio personale incaricato di attività relative alla sicurezza, ***incluso il personale viaggiante***.

Emendamento 82

Proposta di direttiva

Articolo 14

Manutenzione dei veicoli

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

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

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

- a) il diario di manutenzione di ciascun veicolo;
- b) i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni STI.

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

4. Nel caso di carri merci, ciascun soggetto responsabile della manutenzione è certificato da un organismo accreditato o riconosciuto a norma del regolamento (UE) n. 445/2011/19 della Commissione o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Il processo di riconoscimento si basa anch'esso su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità.

Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore

Manutenzione dei veicoli

1. A ciascun veicolo, prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato **nei registri** dei veicoli conformemente **all'articolo 43 e 43 bis** della direttiva XX relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario.

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

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

- a) il diario di manutenzione di ciascun veicolo;
- b) i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni STI.

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

4. Nel caso di carri merci, ciascun soggetto responsabile della manutenzione è certificato da un organismo accreditato o riconosciuto a norma del regolamento (UE) n. 445/2011/19 della Commissione o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Il processo di riconoscimento si basa anch'esso su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità.

Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore

dell'infrastruttura, il rispetto del regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione è verificato dalla pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui all'articolo 12 ed è confermato sui certificati specificati in tali procedure.

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

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

dell'infrastruttura, il rispetto del regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione è verificato dalla pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui all'articolo 12 **della presente direttiva** ed è confermato sui certificati specificati in tali procedure.

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

L'Agenzia istituisce, rende pubblico e successivamente aggiorna senza indugio un registro di soggetti certificati responsabili della manutenzione. Esso è collegato con i registri di immatricolazione nazionali o i registri di immatricolazione in conformità dell'articolo 43, paragrafi 1 e 4, e dell'articolo 43 bis, paragrafi 1 e 4, della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità].

La Commissione adotta atti di esecuzione con riguardo alla definizione delle specifiche comuni di tali registri relativamente al contenuto, al formato dei dati, all'architettura funzionale e tecnica, alle modalità operative e alle norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

5 bis. In sede di elaborazione o di modifica delle STI, l'Agenzia armonizza le norme sugli intervalli minimi di manutenzione al fine di garantire la sicurezza dell'intero sistema ferroviario. A tal fine, tiene conto dei diversi parametri (uso, vetustà, materiale, chilometri percorsi, condizioni climatiche, tipo di binario ecc.) che influenzano l'usura del materiale. Le imprese possono continuare ad avvalersi del proprio sistema di manutenzione, purché tale sistema assicuri, a giudizio dell'Agenzia, un livello di sicurezza equivalente o superiore.

6. Entro **due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva** l'Agenzia valuta il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci e presenta una relazione alla

presenta una relazione alla Commissione.

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

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

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

¹⁹ GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22.

Commissione. ***Tale relazione contiene una raccomandazione sull'opportunità di estendere il sistema di certificazione ad altri tipi di veicoli. La Commissione quindi adotta misure appropriate sulla base di tale raccomandazione.***

6 bis. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva l'Agenzia identifica i componenti ferroviari critici per la sicurezza ferroviaria e sviluppa un sistema che consenta di tracciare tali componenti.

7. ***Sulla base della raccomandazione dell'Agenzia ed entro 36 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva***, la Commissione adotta, mediante atti ***delegati ai sensi dell'articolo 26***, condizioni comuni per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione di tutti i veicoli.

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

¹⁹ GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22.

Emendamento 83

Proposta di direttiva Articolo 16

Testo della Commissione

Compiti

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità preposta alla sicurezza. Tale autorità è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante.

Emendamento

Compiti

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità preposta alla sicurezza. ***Gli Stati membri possono altresì decidere di istituire congiuntamente un'autorità preposta alla sicurezza competente per i loro territori.*** Tale autorità è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa

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

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

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

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

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

e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 12 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori

ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione o ente appaltante. **L'autorità dispone delle necessarie competenze tecniche e delle necessarie risorse umane per adempiere i suoi compiti. Tale autorità può essere il Ministero dei trasporti, purché soddisfi i requisiti di indipendenza stabiliti dal presente paragrafo.**

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

a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi energia e infrastruttura costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva XX relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario, **a eccezione delle infrastrutture transfrontaliere aventi un gestore unico, per le quali l'Agenzia è responsabile dei compiti di cui alla presente lettera;**

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

c) attribuire la numerazione **nazionale** dei veicoli in conformità **agli articoli 20 bis e 43** della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;

d) coadiuvare l'Agenzia, su richiesta della stessa **e sulla base degli accordi contrattuali di cui al regolamento [regolamento sull'Agenzia ferroviaria europea]**, nel rilascio, rinnovo, modifica e revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che le imprese ferroviarie esercitino la loro attività conformemente ai requisiti del diritto unionale o nazionale;

e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 12 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori

dell'infrastruttura esercitino la loro attività conformemente ai requisiti del diritto unionale o nazionale;

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

g) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie in conformità all'allegato IV del regolamento (UE) n. 1158/201020 e al regolamento (UE) n. 1077/201221;

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

dell'infrastruttura esercitino la loro attività conformemente ai requisiti del diritto unionale o nazionale;

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

g) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie in conformità all'allegato IV del regolamento (UE) n. 1158/201020 e al regolamento (UE) n. 1077/201221;

h) **garantire** che i veicoli siano debitamente immatricolati **nei registri europeo e** nazionale dei veicoli e che le informazioni in materia di sicurezza ivi contenute siano precise ed aggiornate;

h bis) controllare il rispetto delle norme relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti nelle compagnie ferroviarie e su binario;

h ter) controllare il rispetto delle norme applicabili relativamente alla sicurezza della manutenzione e dell'utilizzo dei carri merci ferroviari e dell'altro materiale rotabile;

h quater) elaborare un piano generale di emergenza della rete ferroviaria che sia obbligatorio per tutti gli attori del sistema ferroviario e che illustri in modo dettagliato le misure da adottare in caso di incidente grave e di emergenza, e trasmetterlo all'Agenzia. Il piano comprende;

i) meccanismi e procedure che garantiscano l'efficace comunicazione tra gli attori interessati, principalmente tra i gestori dell'infrastruttura, gli operatori del trasporto ferroviario e i servizi di soccorso;

ii) meccanismi di coordinamento con le agenzie nazionali dei paesi confinanti;

iii) canali di comunicazione con i familiari delle vittime a seguito di un incidente grave, per interagire con personale preparato a svolgere le varie funzioni;

iv) un sistema di assistenza alle vittime a seguito di un incidente, che fornisca loro orientamento nelle procedure di ricorso ai sensi della normativa dell'Unione e, in particolare, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio^{21bis}, fatti salvi gli obblighi degli operatori del trasporto ferroviario. L'assistenza comprende sostegno psicologico alle vittime di incidenti e ai loro familiari.

La Commissione elabora con urgenza, mediante atti di esecuzione di cui all'articolo 27, misure intese ad armonizzare il contenuto e il formato dei piani di emergenza. L'Agenzia assiste e sovrintende le autorità nazionali preposte alla sicurezza nell'elaborazione dei piani di cui sopra, prestando una particolare attenzione agli incidenti ferroviari che interessano due o più reti nazionali.

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

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

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

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

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

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

4 bis. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza, con l'aiuto dell'Agenzia,

istituiscono meccanismi per lo scambio di esempi di buone o migliori prassi.

5 bis. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono, su base volontaria, chiedere all'Agenzia di sottoporre ad audit le loro attività. L'Agenzia può altresì sottoporre ad audit le autorità nazionali preposte alla sicurezza di propria iniziativa.

²⁰ GU L 326 del 10.12.2010, pag.11.

²¹ GU L 320 del 17.11.2012, pag. 3.

²⁰ GU L 326 del 10.12.2010, pag.11.

²¹ GU L 320 del 17.11.2012, pag. 3.

^{21bis} *Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14).*

Emendamento 84

Proposta di direttiva Articolo 17

Testo della Commissione

Principi che regolano le decisioni

1. 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 e motivano le proprie decisioni.

Rispondono prontamente alle domande ***e comunicano le proprie richieste di informazioni senza indugio e adottano le proprie decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni richieste.***

Allorquando svolgono le funzioni di cui all'articolo 16, possono chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori dell' infrastruttura e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

Allorquando svolgono le funzioni di cui all'articolo 16, possono chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di

Emendamento

Principi che regolano le decisioni

1. 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 e motivano le proprie decisioni.

Rispondono prontamente alle domande ***rispettando le scadenze di cui all'Articolo 11, paragrafo 1, e tutti gli obblighi previsti negli accordi contrattuali conclusi con l'Agenzia.***

Allorquando svolgono le funzioni 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, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza consulta tutti i soggetti interessati, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

2. L' Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza hanno la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini necessarie 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.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.
4. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza procedono ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze nell'ambito della rete istituita dall'Agenzia al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione.
5. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza stabiliscono nei loro accordi contrattuali o di altro tipo l'ambito della loro cooperazione in tutti gli aspetti inerenti alle ispezioni sul luogo cui è subordinato il rilascio del certificato di sicurezza unico e alla supervisione delle imprese ferroviarie dopo il rilascio del certificato di sicurezza unico.

gestori dell' infrastruttura e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

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

2. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza hanno la facoltà di condurre le ispezioni, **gli audit** e le indagini necessarie 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.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.
4. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza procedono ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze nell'ambito della rete istituita dall'Agenzia al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione.
- 4 bis. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza sostengono l'Agenzia nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione.**
5. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza stabiliscono nei loro accordi contrattuali o di altro tipo l'ambito della loro cooperazione in tutti gli aspetti inerenti alle ispezioni sul luogo cui è subordinato il rilascio del certificato di sicurezza unico e alla supervisione delle imprese ferroviarie dopo il rilascio del certificato di sicurezza unico **entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva.**

Tali accordi possono prevedere l'affidamento alle autorità nazionali di

determinati compiti e responsabilità dell'Agenzia, quali ad esempio il controllo e la preparazione dei fascicoli, la verifica della compatibilità tecnica, l'effettuazione di visite e l'elaborazione di studi tecnici, in conformità dell'articolo 69 del regolamento [regolamento relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie].

Tali accordi prevedono una ripartizione degli utili commisurata alla quota nel carico di lavoro di ciascun attore.

Emendamento 85

Proposta di direttiva Articolo 18 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) tutte le ispezioni tecniche dei carri merci ferroviari su binario;

Emendamento 86

Proposta di direttiva Articolo 20 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 87

Proposta di direttiva Articolo 21 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto agli organismi indicati al paragrafo 1 e ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli

2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto agli organismi indicati al paragrafo 1, ***senza discriminare alcuna delle parti***, e

investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie.

ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie.

Emendamento 88

Proposta di direttiva

Articolo 21 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Gli organismi investigativi possono, su base volontaria, chiedere all'Agenzia di verificare le loro attività.

Emendamento 89

Proposta di direttiva

Articolo 21 – paragrafo 7 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

L'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito.

L'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito. **Inoltre, gli organismi investigativi sostengono l'Agenzia nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione.**

Emendamento 90

Proposta di direttiva

Articolo 22 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 91

Proposta di direttiva

Articolo 22 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. Per ciascun incidente o inconveniente l'organismo responsabile dell'indagine predispone i mezzi necessari, comprese le competenze operative e tecniche necessarie **e le risorse sufficienti** 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.

Emendamento 92

Proposta di direttiva

Articolo 23 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale, **comprese le raccomandazioni in materia di sicurezza**, nel più breve tempo possibile ed entro **sei** mesi dalla data dell'evento. La relazione **è trasmessa** alle parti interessate di cui all'articolo 22, paragrafo 3, e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.

Emendamento 93

Proposta di direttiva

Articolo 23 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

La Commissione stabilisce, mediante atti **delegati**, il contenuto delle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti, **che include i seguenti elementi: una sintesi; i fatti in immediata relazione all'evento; il resoconto dell'indagine; le analisi e le conclusioni**. Tali atti **delegati** sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 26.

Emendamento 94

Proposta di direttiva

Articolo 24 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. L'Agenzia istituisce e gestisce una banca dati centralizzata contenente tutte le informazioni presentate relativamente a incidenti e inconvenienti. La banca dati in questione è istituita entro il 31 dicembre 2015.

Emendamento 95

Proposta di direttiva

Articolo 26 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

2. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 7, paragrafo 2, **all'articolo 9, paragrafo 2, all'articolo 14, paragrafo 7 e all'articolo 23, paragrafo 2**, è conferita alla Commissione per un periodo di **cinque anni a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva]. 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.**

Emendamento 96

Proposta di direttiva

Articolo 28

Testo della Commissione

Emendamento

Sulla base di informazioni pertinenti fornite dall'Agenzia la Commissione presenta al Parlamento europeo e al

Sulla base di informazioni pertinenti fornite dall'Agenzia la Commissione presenta al Parlamento europeo e al

Consiglio, anteriormente al [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *cinque* anni dopo l'entrata in vigore] e successivamente ogni *cinque* anni, una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

Consiglio, anteriormente al [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *tre* anni dopo l'entrata in vigore] e successivamente ogni *tre* anni, una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

Emendamento 97

Proposta di direttiva Articolo 30

Testo della Commissione

Disposizioni transitorie

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

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

Emendamento

Disposizioni transitorie

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

Fino al [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *quattro* anni dopo l'entrata in vigore] le autorità nazionali preposte alla sicurezza *possono continuare* a rilasciare i certificati di sicurezza in conformità alle disposizioni della direttiva 2004/49/CE, *salvo il disposto dell'articolo 10, paragrafo 2 bis*. Tali certificati di sicurezza sono validi fino alla data di scadenza.

Per un periodo supplementare di tre anni dopo la scadenza del termine di un anno per il recepimento di cui all'articolo 32, i richiedenti possono presentare domanda all'Agenzia o all'autorità nazionale per la sicurezza. Durante tale periodo, le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono continuare a rilasciare certificati di sicurezza conformemente alla direttiva 2004/49/CE.

Emendamento 98

Proposta di direttiva Articolo 32 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi **alla disposizioni della presente direttiva** entro [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – **un anno** dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Emendamento 99

**Proposta di direttiva
Articolo 33 – comma 1**

Testo della Commissione

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

Emendamento

La direttiva 2004/49/CE, quale modificata dalle direttive elencate nell'allegato II, parte A, è abrogata a decorrere dal [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – **quattro** anni dopo la data di entrata in vigore], 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 II, parte B.

Emendamento 100

**Proposta di direttiva
Articolo 34**

Testo della Commissione

Entrata in vigore

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

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

Emendamento

Entrata in vigore

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

Gli articoli 10 e 11 si applicano a decorrere dal [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – **quattro** anni dopo la data di entrata in vigore], **fatte salve le disposizioni transitorie di cui all'articolo**

Emendamento 101**Proposta di direttiva
Allegato I – punto 2 – parte introduttiva***Testo della Commissione*

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

Emendamento

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

Emendamento 102**Proposta di direttiva
Appendice – paragrafo 1 – punto 1.9***Testo della Commissione*

1.9. "Incidenti a persone **che coinvolgono** materiale rotabile in movimento", incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli.

Emendamento

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