



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 4 ottobre 2013 (09.10)
(OR. en)**

14258/13

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

**TRANS 499
CODEC 2164**

RELAZIONE

del: Segretariato generale

al: CONSIGLIO

n. prop. Comm.: 6014/13 TRANS 40 CODEC 227

n. doc. prec.: 13956/13 TRANS 485 CODEC 2097

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (Rifusione)
- *Orientamento generale*

I. Introduzione

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha presentato il quarto pacchetto ferroviario, che consiste di sei proposte legislative intese a eliminare le barriere che ancora si frappongono al completamento dello spazio ferroviario europeo unico. Il pacchetto contiene tre gruppi di misure, intese a:

- rinnovare le norme sulla struttura di governance in relazione alla gestione dell'infrastruttura e alle operazioni di trasporto (pilastro governance);
- assicurare l'ulteriore apertura del mercato per i servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (pilastro apertura del mercato); nonché

- migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari eliminando gli ostacoli che permangono sul mercato e rafforzare l'armonizzazione dei requisiti di interoperabilità e sicurezza per assicurare un livello più elevato di armonizzazione della rete ferroviaria dell'UE (pilastro tecnico).

La presidenza lituana ha deciso di proseguire i lavori avviati dalla presidenza irlandese in relazione al pilastro tecnico e di concentrarsi più particolarmente sulla rifusione della direttiva 2004/49/CE sulla sicurezza delle ferrovie.

La proposta in oggetto mira a definire un approccio comune in materia di sicurezza al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'UE nonché a semplificare e riformare le procedure amministrative per il rilascio dei certificati di sicurezza, eliminando così la frammentazione delle norme nell'Unione.

Più specificamente, l'obiettivo della direttiva sulla sicurezza è modificare il quadro normativo vigente al fine di realizzare il passaggio a un certificato di sicurezza unico dell'UE per imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura rilasciato dall'Agenzia ferroviaria europea (in seguito denominata "Agenzia"). La proposta di rifusione della direttiva sulla sicurezza mira inoltre a chiarire il ruolo e le responsabilità dei vari attori del sistema ferroviario al fine di assicurare un adeguato controllo del rischio a tutti i livelli.

La commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo ha nominato relatore il signor Michael CRAMER (DE, Verts/ALE) e dovrebbe votare un progetto di relazione nel novembre 2013.

II. Lavori svolti nell'ambito degli organi del Consiglio

In seguito alle discussioni svoltesi in varie riunioni del Gruppo "Trasporti terrestri", la presidenza ha modificato diverse disposizioni della proposta della Commissione. Le modifiche mirano a chiarire il testo offrendo al contempo maggiore flessibilità, in particolare per quanto riguarda le rispettive responsabilità della autorità nazionali preposte alla sicurezza e dell'Agenzia con riferimento al processo di certificazione di sicurezza. Il nuovo approccio dovrebbe portare ad una maggiore efficienza del processo di certificazione attraverso il rafforzamento del ruolo dell'Agenzia e, allo stesso tempo, garantire un livello di sicurezza costantemente elevato sulla rete ferroviaria dell'Unione.

Le nuove procedure comprendono anche disposizioni per tener conto di circostanze particolari, quali certificati di sicurezza per il solo trasporto ferroviario nazionale, nonché la possibilità di concludere accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza per facilitare l'attuazione pratica del nuovo sistema di certificazione.

Infine, il testo proposto dalla presidenza contiene una nuova disposizione volta a sottolineare l'opportunità di mantenere ampi poteri di vigilanza per le autorità nazionali preposte alla sicurezza nell'ambito della supervisione di imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura.

Il 2 ottobre 2013 il testo di compromesso della presidenza è stato sottoposto al Comitato dei Rappresentanti permanenti (Coreper) al fine di risolvere le restanti questioni in sospeso ed elaborare il progetto di orientamento generale per la sessione del Consiglio TTE del 10 ottobre 2013. Durante tale riunione del Coreper, la stragrande maggioranza degli Stati membri ha espresso forte sostegno all'attuale testo della presidenza, mentre alcuni altri hanno ribadito talune preoccupazioni e presentato nuove proposte redazionali. La presidenza ha preso atto delle osservazioni delle delegazioni e, per risolvere alcune questioni in sospeso ed agevolare il raggiungimento di un orientamento generale, ha accettato varie proposte presentate dalle delegazioni. Tuttavia, LU e AT mantengono una riserva sul testo. Le modifiche rispetto alla relazione al Coreper, contenute nell'allegato I della presente relazione, sono indicate in **grassetto** e con [...].

UK ha formulato una riserva d'esame parlamentare. I considerando saranno esaminati e adattati in una fase ulteriore di modo che riflettano l'accordo raggiunto sugli articoli.

La Commissione è favorevole al raggiungimento di un orientamento generale nella prossima sessione del Consiglio. Essa mantiene nondimeno una riserva generale sull'intera proposta di compromesso in questa fase della procedura interistituzionale.

III. Questioni in sospeso

Principale punto in sospeso: nuova procedura di certificazione di sicurezza e garanzie correlate (articoli 4, 10, 11, 16 bis e 30 - note in calce 10, 11, 14, 18, 22 e 27)

Nonostante lo spirito globalmente positivo del compromesso e l'intenso lavoro svolto per giungere ad un testo concordato, due delegazioni, ossia LU e AT, mantengono una riserva generale sulla nuova procedura di certificazione di sicurezza proposta dalla presidenza.

La proposta della Commissione prevedeva un notevole trasferimento di competenze dalle autorità nazionali all'Agenzia in relazione al rilascio di certificati di sicurezza per le imprese ferroviarie e di autorizzazioni di sicurezza per i gestori dell'infrastruttura (articolo 10).

In seguito a serie preoccupazioni espresse da vari Stati membri riguardo al meccanismo inizialmente proposto dalla Commissione e anche al fine di mantenere l'approccio adottato per la direttiva sull'interoperabilità, il compromesso della presidenza prevede un duplice sistema di certificazione in relazione al rilascio di certificati e autorizzazioni di sicurezza per imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (articolo 10). In base all'approccio della presidenza, l'Agenzia funge da sportello unico per le imprese ferroviarie che operano nel trasporto transfrontaliero; tuttavia, le autorità nazionali preposte alla sicurezza mantengono un ruolo importante nell'effettuazione delle valutazioni necessarie per il rilascio dei summenzionati certificati di sicurezza. Per quanto riguarda le imprese ferroviarie che operano solo nel traffico nazionale, il richiedente può scegliere se presentare la richiesta di certificazione all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

In generale, il precitato compromesso della presidenza può essere accettato dalla stragrande maggioranza degli Stati membri. Questi ultimi accolgono con favore il fatto che la nuova procedura di certificazione sia supportata da nuove disposizioni e garanzie in settori che rivestono importanza fondamentale per la maggioranza delle delegazioni. Tali disposizioni riguardano:

- a) Il ruolo e le competenze dei vari attori che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario (articolo 4)

La proposta di compromesso della presidenza, che chiarisce e rafforza le disposizioni sul rispettivo ruolo degli attori del sistema ferroviario nello sviluppo e nel miglioramento della sicurezza ferroviaria può essere accettata da tutte le delegazioni.

- b) Il quadro normativo della responsabilità dell'Agenzia (articolo 10, paragrafo 1 sexies e nota in calce 11)

Vari Stati membri hanno insistito sulla necessità di precisare nel testo che l'Agenzia sarà tenuta a rispondere delle attività da essa svolte nel quadro del rilascio di certificati di sicurezza per le imprese ferroviarie e di autorizzazioni di sicurezza per i gestori dell'infrastruttura.

La presidenza propone pertanto di integrare l'articolo 10, paragrafo 1 sexies, con un nuovo considerando che richiami le norme applicabili alla responsabilità dell'Agenzia e insista sull'importanza di una piena cooperazione con le autorità degli Stati membri in caso di incidenti ferroviari. Si è inoltre impegnata ad introdurre garanzie più dettagliate in un considerando e disposizioni nel contesto del regolamento sull'Agenzia.

c) Garanzie relative ai costi (articolo 10, paragrafo 1 nonies, nota in calce 14)

Varie delegazioni hanno espresso serie preoccupazioni riguardo al potenziale impatto sui costi della proposta di delega di competenze all'Agenzia. In particolare, ritengono che i costi derivanti dalla nuova procedura di certificazione siano difficili da valutare e possano in alcuni casi essere superiori alle attuali tariffe applicate per i certificati rilasciati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza nell'ambito del sistema attuale. La presidenza ha pertanto offerto di indicare in una nota in calce che la questione delle tariffe e degli oneri da riscuotere per il rilascio e il rinnovo dei certificati di sicurezza sarà trattata nel quadro del regolamento relativo all'Agenzia avuto riguardo ad una serie di principi chiave (richiamati nella nota stessa).

d) La conclusione di accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza nel quadro dei certificati per imprese ferroviarie che operano nel trasporto transfrontaliero (articolo 11, nota in calce 18)

Il testo della presidenza prevede che gli accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono includere specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche. In aggiunta, nel caso tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, dette disposizioni sulla cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata della certificazione.

È inoltre aggiunto un nuovo considerando per illustrare meglio questa disposizione.

e) Supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza (articolo 16 bis)

Il testo della presidenza comprende un nuovo articolo 16 bis relativo alla supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura da parte delle autorità nazionali al fine di garantire alle delegazioni che la nuova procedura di certificazione di sicurezza non comprometterà il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza nei loro compiti di supervisione.

In particolare, al testo è stata aggiunta una nuova disposizione per precisare che se, durante la supervisione, individua un rischio grave per la sicurezza, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può applicare misure di sicurezza temporanee sulle quali l'ultima parola spetta all'autorità nazionale in caso di disaccordo con l'Agenzia. Inoltre, il testo della presidenza prevede che la decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale.

f) Durata delle disposizioni transitorie (articolo 30, nota in calce 27)

La presidenza propone un regime transitorio più lungo di quello inizialmente previsto dalla Commissione. Al fine di tener conto delle preoccupazioni degli Stati membri riluttanti ad approvare il duplice approccio proposto all'articolo 10, il testo della presidenza prevede che gli Stati membri possono continuare ad applicare le disposizioni vigenti della direttiva 2004/49/CE fino a cinque anni dopo l'entrata in vigore della direttiva (rispetto ai due anni previsti dalla proposta della Commissione).

Il periodo transitorio quinquennale previsto dal compromesso della presidenza (articolo 30) per la continuazione dell'applicazione delle norme vigenti è considerato essenziale per l'approvazione della nuova procedura di certificazione di sicurezza.

Altre questioni

Altre preoccupazioni e riserve espresse dalle delegazioni figurano nelle note in calce dell'allegato.

IV. CONCLUSIONE

Si invita il Consiglio ad esaminare il testo figurante nell'allegato della presente relazione, a risolvere le questioni in sospeso e ad adottare un orientamento generale nella sessione del 10 ottobre 2013.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla sicurezza delle
ferrovie
(rifusione)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

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

- a) l'armonizzazione della struttura normativa negli Stati membri,
- b) la ripartizione delle responsabilità fra gli attori interessati del sistema ferroviario ,
- c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per eliminare gradualmente la necessità di norme nazionali ,
- (c bis) la definizione dei principi per rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza;
- d) l'istituzione da parte di ciascuno Stato membro di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza e di un organismo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti,

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

Articolo 2

Ambito di applicazione

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

2. Sono esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva i seguenti sistemi:
 - a) le metropolitane ;

 - a bis) i tram e i veicoli leggeri su rotaia, e le infrastrutture utilizzate soltanto da questi veicoli;

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

3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione delle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva:
 - a) l'infrastruttura ferroviaria privata, binari di raccordo compresi, utilizzata dal proprietario o da un operatore per le sue attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati unicamente su tale infrastruttura;

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

- c) le infrastrutture leggere su rotaia utilizzate occasionalmente da veicoli pesanti su rotaia nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario a fini di connettività soltanto per quei veicoli; nonché
- d) i veicoli utilizzati principalmente nelle infrastrutture leggere su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti pesanti necessari per consentire il transito su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture pesanti su rotaia soltanto a fini di connettività.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «sistema ferroviario»: il sistema ferroviario dell'Unione quale definito all'articolo 2 della direttiva [xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario];
- b) «gestore dell'infrastruttura»: il gestore dell'infrastruttura, quale definito all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ¹;
- c) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
- d) «specifica tecnica di interoperabilità (STI)»: la specifica adottata in conformità della presente direttiva di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario, quale definito nell'articolo 2 della direttiva xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;

¹ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

- e) «obiettivi comuni di sicurezza (CST)»: i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci);
- f) «metodi comuni di sicurezza (CSM)»: i metodi che descrivono la valutazione dei livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;
- g) «autorità nazionale preposta alla sicurezza»: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della presente direttiva o qualsiasi organismo a cui diversi Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato;
- h) «norme nazionali»: tutte le norme vincolanti adottate a livello di Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana. Tali norme contengono obblighi in materia di sicurezza ferroviaria o obblighi tecnici prescritti all'interno di tale Stato membro in aggiunta alle norme europee e sono applicabili alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;
- i) «sistema di gestione della sicurezza»: l'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- j) «investigatore incaricato»: una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;
- 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;

- l) «incidente grave»: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per «seri danni» si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo ad almeno 2 milioni di EUR;
- m) «inconveniente»: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio **ferroviario**;
- n) «indagine»: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti e inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- o) «cause»: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente;
- p) «tram e trasporto leggero su rotaia»: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di CIII (conformemente a EN 15227:2011) e una forza massima del veicolo di 800kN (PIII conformemente a EN12663-1:2010). I sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o dividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;
- q) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni. Un organismo di valutazione della conformità è classificato come un "organismo notificato" a seguito della notifica da parte di uno Stato membro. Un organismo di valutazione della conformità è classificato come un "organismo designato" a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;

- r) «componenti di interoperabilità»: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario quali definiti all'articolo 2 della direttiva XX relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;
- s) «detentore»: soggetto che utilizza un veicolo in quanto mezzo di trasporto, indipendentemente dal fatto che ne sia proprietario o che possa farne uso e che sia registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 43 della direttiva XX relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;
- t) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale ;
- 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;
- v) "fabbricante": una persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza apponendovi il proprio nome o marchio;
- w) «speditore»: l'impresa che spedisce le merci per proprio conto o per conto terzi;
- ww) «consegnatario»: qualsiasi persona fisica o giuridica che riceve i beni in conformità del contratto di trasporto. Se l'operazione di trasporto ha luogo senza un contratto di trasporto, la persona fisica o giuridica che prende in consegna le merci all'arrivo è il consegnatario;

- x) «caricatore»: l'impresa che carica merci imballate², piccoli contenitori o cisterne mobili in o su un carro o un contenitore o che carica su un carro un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas ad elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile;
- xx) "scaricatore": l'impresa che rimuove un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas ad elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile da un carro, o qualsiasi impresa che scarica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili da un carro o contenitore, o qualsiasi impresa che scarica merci da una cisterna (carro-cisterna, cisterna amovibile, cisterna mobile o contenitore cisterna) o da un carro-batteria o un contenitore per gas ad elementi multipli o da un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa o un contenitore per il trasporto alla rinfusa;
- y) «riempitore»: l'impresa che riempie con merci una cisterna (carro-cisterna, carro con cisterne amovibili, cisterna mobile o contenitore-cisterna) un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o un carro batteria o un contenitore per gas ad elementi multipli;
- yy) «svuotatore»: l'impresa che rimuove merci da una cisterna (carro-cisterna, carro con cisterne amovibili, cisterna mobile o contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o da un carro-batteria o da un contenitore per gas ad elementi multipli;

² Si potrebbe aggiungere il considerando seguente: *I servizi di trasporto ferroviario di merci dovrebbero comprendere anche il trasporto di merci pericolose. Tuttavia occorrerebbe operare una distinzione tra l'obiettivo della presente direttiva, di mantenere e, ove possibile, migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, e la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose, che disciplina principalmente la classificazione delle sostanze e la specificazione delle relative modalità di contenimento, compresi la sicurezza del carico, lo scarico e il ricorso a modalità di contenimento nell'ambito del sistema ferroviario esistente. Conseguentemente il sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe tenere in debito conto i rischi potenziali aggiuntivi generati dal trasporto di mezzi di contenimento di merci pericolose, fatta salva tuttavia la direttiva 2008/68/CE, il cui obiettivo è il trasporto di merci pericolose in mezzi di contenimento sicuri interoperabili, se del caso multimodali, e trasportabili ovunque in normali condizioni di esercizio.*

- yyy) "trasportatore": qualsiasi impresa che effettua attività di trasporto, con un contratto di trasporto;
- z) "Agenzia": l'Agenzia ferroviaria europea, istituita dal regolamento (UE) n. .../... [regolamento relativo all'Agenzia];
- z bis) "soggetto appaltante": soggetto, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema.
- z ter) "tipo di attività": il tipo di attività caratterizzato dal trasporto di passeggeri, inclusi o esclusi i servizi ad alta velocità, il trasporto di merci, incluso o escluso il trasporto di merci pericolose, e i servizi di sola manovra;
- z quater) "portata dell'attività": la portata dell'attività caratterizzata dal volume di passeggeri/merci e dalla dimensione stimata dell'impresa ferroviaria in termini di dipendenti occupati nel settore ferroviario (micro, piccola, media, grande impresa);
- z quinquies) "zona di attività": la rete o le reti all'interno di uno o più Stati membri nel cui ambito l'impresa ferroviaria presta i suoi servizi;

CAPO II

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA

Articolo 4

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

[Nota: l'articolo 4 della proposta della Commissione è sostituito dal testo seguente]:

1. Allo scopo di sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, gli Stati membri:
 - a) 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;
 - b) provvedono affinché l'applicazione di tutta la normativa applicabile avvenga in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico;
 - b ter) provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;
 - c) 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, ciascuno per la propria parte di sistema, obbligandoli a:
 - (i) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente;
 - (ii) applicare le norme unionali e le norme nazionali;

- (iii) istituire sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva;
 - d) fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, provvedono affinché ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e altri attori ai sensi del paragrafo 5 del presente articolo;
 - e) elaborano e pubblicano piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure previste per conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza.
 - f) se del caso, sostengono l'Agenzia nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello europeo.
2. L'Agenzia garantisce, nei limiti delle sue competenze il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione della normativa dell'Unione, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.
3. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura:
- a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente e con altri attori;
 - b) tengono conto, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi associati alle attività di altri attori e di terzi;

b bis) in caso obbligano per contratto gli altri attori di cui all'articolo 4, paragrafo 5, che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, a mettere in atto misure di controllo del rischio;

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

4. *[Questo paragrafo è stato soppresso e spostato all'articolo 14, paragrafo 3.]*

5. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 i soggetti responsabili della manutenzione di cui all'articolo 14 e tutti gli altri attori che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, addetti, fornitori di servizi, amministrazioni aggiudicatrici, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori:

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

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

6. Qualsiasi attore di cui ai paragrafi da 3 a 5 che individui o è informato di un rischio di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, anche dei sottosistemi strutturali, nei limiti delle sue competenze:
 - a) adotta le misure correttive necessarie per far fronte al rischio di sicurezza individuato;
 - b) segnala tali rischi alle pertinenti parti interessate per consentire loro di prendere le necessarie ulteriori misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario.

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

Articolo 5

Indicatori comuni di sicurezza

1. Per facilitare la valutazione della realizzazione dei CST e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, gli Stati membri acquisiscono le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo 18.

2. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione³, indicatori comuni di sicurezza (CSI) e li aggiorna per tener conto del progresso tecnico e per adeguare i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Articolo 6

Metodi comuni di sicurezza

1. I CSM descrivono come siano valutati i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, anche, ove appropriato, attraverso un organismo di valutazione indipendente, elaborando e definendo:
 - a) metodi di valutazione del rischio;
 - b) metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 12;
 - c) metodi di supervisione che devono essere applicati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e metodi di monitoraggio che devono essere applicati dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura e dai soggetti responsabili della manutenzione;
 - d) metodi per valutare i livelli di sicurezza e le prestazioni in materia di sicurezza degli operatori ferroviari a livello nazionale e dell'Unione europea;

³ La Commissione esprime una riserva sulla sostituzione degli atti delegati con atti di esecuzione per determinare il contenuto degli indicatori comuni di sicurezza e relative modifiche.

d bis) metodi per valutare la realizzazione degli obiettivi di sicurezza a livello nazionale ed europeo;

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

2. Sono conferite alla Commissione competenze di esecuzione al fine di assegnare un mandato all'Agenzia per elaborare i metodi comuni di sicurezza (CSM) e le loro modifiche nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di un CSM nuovo o modificato e del suo impatto sulle norme esistenti e sul livello di sicurezza del sistema ferroviario. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

La redazione, l'adozione e la revisione dei CSM tiene conto del parere degli utenti, delle autorità nazionali preposte alla sicurezza 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.

Il comitato di cui all'articolo 27 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione dei CSM.

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

4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, metodi comuni di sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3⁴.
5. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle loro norme nazionali, alla luce dell'adozione dei CSM e delle loro revisioni.

Articolo 7

Obiettivi comuni di sicurezza

1. I CST definiscono i livelli minimi di sicurezza che devono essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario in ogni Stato membro e nell'Unione europea. I CST possono essere espressi in criteri di accettazione del rischio o in livelli di obiettivi di sicurezza e considerano in particolare:
 - a) i rischi individuali a cui sono esposti passeggeri, personale (compreso quello delle imprese appaltatrici), utenti dei passaggi a livello e altri, e, fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, i rischi individuali cui sono esposti i trasgressori ;
 - b) i rischi per la società.
2. Sono conferite alla Commissione competenze di esecuzione al fine di assegnare un mandato all'Agenzia per elaborare le STI e le relative modifiche nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di una STI nuova o modificata e del suo impatto sulle norme esistenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

⁴ La Commissione esprime una riserva sulla sostituzione degli atti delegati con atti di esecuzione per stabilire i metodi comuni di sicurezza, nonché sull'informazione del comitato introdotto al paragrafo 2.

Il comitato di cui all'articolo 27 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione dei CSM.

3. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, alla luce dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. I CST riveduti riflettono tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente.
4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, i CST. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3⁵.
5. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme nazionali al fine di attuare almeno i CST e ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera e). Essi notificano dette norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8.

⁵ La Commissione esprime una riserva sulla sostituzione degli atti delegati con atti di esecuzione per stabilire i CST, nonché sull'informazione del comitato introdotto al paragrafo 2.

Articolo 8⁶

Norme nazionali in materia di sicurezza

1. Le norme nazionali di sicurezza notificate fino all'entrata in vigore della presente direttiva si applicano se:
 - a) rientrano in una delle tipologie di cui all'allegato IA della presente direttiva, e
 - b) sono conformi al diritto dell'Unione, compresi in particolare le STI, i CST e i CSM, e
 - c) non danno luogo a discriminazione arbitraria o a una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.

2. Gli Stati membri riesaminano le norme nazionali di sicurezza di cui al paragrafo 1 e adottano le seguenti azioni entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva:

⁶ Sarà aggiunto un nuovo considerando per chiarire lo status delle norme tecniche e di sicurezza nazionali. Il testo del considerando sarà così formulato: "*Le norme nazionali comprendono spesso requisiti pertinenti, in parte, a fini di interoperabilità e, in parte, a fini di sicurezza. Poiché la sicurezza è un requisito essenziale della direttiva relativa all'interoperabilità ferroviaria una norma nazionale può essere pertinente per entrambe le direttive. La distinzione tra "norme nazionali di sicurezza" e "norme tecniche nazionali" definite rispettivamente nella direttiva 2004/49/CE e nella direttiva 2008/57/CE è pertanto soppressa e sostituita dal concetto di "norme nazionali" che devono essere notificate ai sensi della direttiva relativa all'interoperabilità o della direttiva relativa alla sicurezza o di entrambe. Le norme nazionali devono essere notificate ai sensi della direttiva relativa all'interoperabilità principalmente allorché si riferiscono all'immissione sul mercato di sottosistemi strutturali. Devono essere notificate ai sensi della direttiva relativa alla sicurezza allorché si riferiscono al funzionamento del sistema ferroviario, o ad aspetti specifici della direttiva stessa, tra cui il ruolo degli attori, la certificazione di sicurezza, l'autorizzazione di sicurezza e le indagini sugli incidenti.*"

- a) abrogare le norme nazionali che non sono state notificate o che non soddisfano i criteri di cui al paragrafo 1;
- b) abrogare le norme nazionali rese superflue dalla normativa dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM.

A tal fine, gli Stati membri possono avvalersi dello strumento di gestione delle norme di cui all'articolo 23, paragrafo 4 del regolamento (UE) n. .../...[regolamento relativo all'Agenzia] e possono chiedere all'Agenzia di esaminare norme specifiche alla luce dei criteri di cui al presente paragrafo.

- 3. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali in materia di sicurezza solo nei casi seguenti:
 - a) quando norme relative ai metodi di sicurezza esistenti non sono contemplate dai CSM;
 - a bis) quando norme di esercizio della rete ferroviaria non sono ancora oggetto di una STI;
 - b) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente o inconveniente;
 - c) quando è necessario rivedere una norma già notificata;

d) quando norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo fisico e psicologico e formazione non sono ancora coperte da una STI o dalla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità⁷.

4. 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 relativo all'Agenzia]. Gli Stati membri provvedono affinché il progetto sia sufficientemente sviluppato per consentire all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 21, paragrafo 2 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento relativo all'Agenzia].
5. 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 relativo all'Agenzia]⁸.
6. Quando adottano una norma nazionale gli Stati membri la notificano all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato in conformità all'articolo 23 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento relativo all'Agenzia]. Gli Stati membri provvedono affinché le norme nazionali in vigore siano accessibili per tutte le parti interessate e siano redatte in termini ad esse comprensibili.

⁷ GU L 315 del 3.12.2007, pagg. 51-78.

⁸ L'accordo definitivo sull'articolo 8, paragrafo 5, dipende dalle discussioni sui pertinenti articoli del testo del regolamento relativo all'Agenzia.

- 6 bis. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri menzionano tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 45 della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario o indicano nel prospetto informativo della rete, di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico⁹, ove sono pubblicate queste norme e restrizioni.
7. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva 98/34/CE.
8. Le norme nazionali proposte e quelle in vigore sono esaminate dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 21 e 22 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento relativo all'Agenzia]. Fatto salvo il paragrafo 6 bis, le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

Articolo 9

Sistemi di gestione della sicurezza

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

⁹ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

2. Il sistema di gestione della sicurezza soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 2 bis, adattati in funzione del tipo, delle dimensioni, della zona di attività e delle altre condizioni dell'attività svolta. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, fatto salvo l'articolo 14, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di altri attori ai sensi dell'articolo 4.

2 bis. La Commissione stabilisce e ha la facoltà di rivedere, mediante atti di esecuzione, gli elementi del sistema di gestione della sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

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.

4. Anteriormente al 31 maggio di ogni anno tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità nazionale preposta alla sicurezza una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno civile precedente. La relazione contiene:
- a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'organismo e i risultati dei piani di sicurezza;
 - b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza, e dei CSI di cui all'articolo 5, se pertinente per l'organismo che trasmette la relazione;
 - c) i risultati degli audit di sicurezza interni;
 - d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'autorità preposta alla sicurezza, compresa una sintesi delle informazioni fornite dagli attori interessati ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6, lettera b);
 - e) una relazione sull'applicazione dei pertinenti metodi comuni di sicurezza.
5. Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui agli articoli 18 e 16 bis, l'Agenzia può formulare una raccomandazione per un CSM relativo ad elementi del sistema di gestione della sicurezza da armonizzare a livello dell'Unione, anche con norme armonizzate, come indicato all'articolo 6, paragrafo 1, lettera e). In tal caso, si applica la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

CAPO III

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Articolo 10¹⁰

Certificato di sicurezza unico

[Nota: l'articolo 10 della proposta della Commissione è sostituito dal testo seguente]:

1. L'accesso all'infrastruttura ferroviaria è concesso solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia in conformità dei paragrafi da 1 quinquies a 1 septies o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza in conformità del paragrafo 1 octies, fatto salvo il paragrafo 1 octies bis.

Lo scopo del certificato di sicurezza unico è di 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 operare in modo sicuro nella zona di attività prevista.

1 bis. Nella domanda di certificato di sicurezza unico, il richiedente precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e la zona di attività prevista.

1 ter. La domanda è accompagnata da un fascicolo che include le prove documentali:

- a) che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza in conformità all'articolo 9 e soddisfa i requisiti di STI, CSM e CST 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;
- b) se del caso, che l'impresa ferroviaria soddisfa i requisiti previsti dalle norme nazionali pertinenti notificate in base all'articolo 8.

¹⁰ LU: riserva sulla nuova procedura di certificazione proposta dalla presidenza; appoggia un approccio alternativo in base al quale la certificazione di sicurezza per le imprese ferroviarie interessate ad operazioni transfrontaliere è rilasciata dall'autorità nazionale di riferimento in materia di sicurezza. LU propone di modificare alcune disposizioni del regolamento per riflettere l'approccio alternativo. Anche AT mantiene una riserva.

1 quater. L'Agenzia, o nel caso del paragrafo 1 octies, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia certificati di sicurezza, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'Agenzia o, nel caso del paragrafo 1 octies, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza applica le norme dettagliate sulla procedura di certificazione da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 1 nonies.

1 quinquies. L'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie che hanno una zona di attività in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tale certificazione l'Agenzia:

- a) valuta gli elementi di cui al paragrafo 1 ter, lettera a) e
- b) trasmette immediatamente l'intero fascicolo del richiedente alle autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dalla zona di attività prevista per la valutazione degli elementi di cui al paragrafo 1 ter, lettera b).

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

1 sexies. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'Agenzia informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari, fissando un termine ragionevole. Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi di cui al paragrafo 1ter, lettera b).

L'Agenzia, prima di prendere la sua decisione sul rilascio del certificato di sicurezza unico, tiene pienamente conto delle valutazioni di cui al paragrafo 1 quinquies.

L'Agenzia si assume la piena responsabilità dei certificati che rilascia ¹¹.

1 septies.¹² Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione negativa svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 1 quinquies, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposte alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i preposte alla sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposte alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva a meno che la/le autorità nazionale/i preposte alla sicurezza abbiano presentato richiesta di arbitrato alla commissione dei ricorsi prevista all'articolo 51 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento relativo all'Agenzia] ¹³. La commissione dei ricorsi decide se confermare il progetto di decisione dell'Agenzia entro un mese dalla richiesta della/e autorità nazionale/i preposte alla sicurezza.

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

¹¹ Per quanto concerne la responsabilità, oltre ad un nuovo considerando e a disposizioni da inserire nel regolamento relativo all'Agenzia, riguardanti gli aspetti legati alla responsabilità, nel testo della direttiva sulla sicurezza si inserirà il seguente considerando: *"E' opportuno che la presente direttiva non risulti in un livello ridotto di sicurezza nel settore ferroviario dell'Unione europea. A tal fine è opportuno che l'Agenzia assuma la piena responsabilità dei certificati che rilascia, in particolare le responsabilità contrattuali ed extracontrattuali che sono regolamentate dall'articolo 66 del regolamento (UE) n. .../...[regolamento relativo all'Agenzia], il quale stipula che l'Agenzia risarcisce i danni causati dai suoi servizi o dal suo personale nell'esercizio delle loro funzioni. Nel caso di una indagine giudiziaria che coinvolga l'Agenzia o il suo personale, è opportuno che essa cooperi pienamente con le competenti autorità degli Stati membri interessati"*.

¹² IT: riserva su questo paragrafo riguardo alla commissione di ricorso fino a che la questione non sarà discussa nel quadro del regolamento relativo all'Agenzia.

¹³ L'articolo 51 del regolamento relativo all'Agenzia sarà modificato per includere una procedura di arbitrato e il nuovo ruolo della commissione dei ricorsi. La procedura di ricorso nel regolamento relativo all'Agenzia sarà modificata e le disposizioni rifletteranno l'esigenza che la commissione abbia opportune competenze, indipendenza e imparzialità in relazione agli arbitrati.

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

Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione positiva svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 1 quinquies, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposte alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i preposte alla sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposte alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

1 octies. Qualora la zona di attività sia limitata a uno Stato membro, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico. Per rilasciare tali certificazioni l'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta il fascicolo in relazione a tutti gli elementi di cui al paragrafo 1 ter e secondo le procedure da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 1 nonies. Nell'ambito delle succitate valutazioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari. Il certificato di sicurezza è altresì valido senza estensione della zona di attività per le imprese ferroviarie che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete e norme di esercizio simili, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale consultazione può essere effettuata caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra gli Stati membri o le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

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

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

- un accordo transfrontaliero tra lo Stato membro interessato e il paese terzo confinante, o
- accordi contrattuali tra l'operatore del paese terzo e l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura titolare del certificato di sicurezza unico e dell'autorizzazione di sicurezza ad operare sulla rete in questione, purché gli aspetti relativi alla sicurezza di tali accordi siano stati debitamente considerati nel loro sistema di gestione della sicurezza.

1 nonies.¹⁴ Entro due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate sulla procedura di certificazione, fra cui:

- a) linee guida dettagliate a disposizione del richiedente contenenti la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il certificato di sicurezza unico e l'elenco dei documenti prescritti;

¹⁴ La fissazione di tariffe e oneri per il rilascio e il rinnovo dei certificati di sicurezza sarà trattata nel quadro del regolamento relativo all'Agenzia anche in ordine al principio seguente: *"Occorre che tariffe e oneri siano fissati in modo trasparente, equo ed uniforme in cooperazione con gli Stati membri e non compromettano la competitività delle industrie europee interessate. E' opportuno che si fondino su basi che tengano debitamente conto della capacità contributiva delle imprese e che non comportino oneri finanziari inutili per le società"*.

- b) le procedure relative al processo di certificazione, come il contenuto e i tempi per ogni fase del processo;
- c) i criteri per la valutazione dei fascicoli dei richiedenti;
- d) il periodo di validità dei certificati di sicurezza rilasciati dall'Agenzia o dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare in caso di aggiornamenti del certificato di sicurezza a seguito di modifiche del tipo, della portata e della zona di attività.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. Essi tengono conto dell'esperienza acquisita durante l'attuazione del regolamento (CE) n. 653/2007 sull'uso di un formato europeo comune per i certificati di sicurezza e i relativi modelli di domanda¹⁵ e del regolamento (UE) n. 1158/2010 relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria¹⁶. Essi tengono conto altresì dell'esperienza ottenuta durante l'attuazione degli accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo 11, paragrafo 1.

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

¹⁵ GU L 153 del 14.6.2007, pag. 9.

¹⁶ GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11.

- 3.¹⁷ Le decisioni negative riguardo al rilascio di un certificato di sicurezza o all'esclusione di una parte della rete sulla base della valutazione negativa di cui al paragrafo 1 septies sono debitamente motivate. Entro un mese dal ricevimento della decisione, il richiedente può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, ove applicabile, una domanda di riesame della loro decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione.

Se la decisione dell'Agenzia è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso prevista all'articolo 51 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento relativo all'Agenzia]. Se la decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro competente a norma dell'articolo 17, paragrafo 3. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

4. *[soppresso e spostato al nuovo articolo 16 bis]*
5. Il certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia o dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del presente articolo è rinnovato su richiesta dell'impresa ferroviaria ad intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato integralmente o parzialmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale.

¹⁷ IT: riserva su questo paragrafo riguardo alla commissione di ricorso fino a che la questione non sarà discussa nel quadro del regolamento relativo all'Agenzia.

[soppresso e spostato al nuovo articolo 16 bis]

5 bis. Se il richiedente è già in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato a norma dei paragrafi da 1 quinquies a 1 septies e desidera estendere la propria zona di attività o se è già in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato a norma del paragrafo 1 octies e desidera estendere la propria zona di attività a un altro Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 1 ter concernenti la zona aggiuntiva di attività. Il richiedente presenta il fascicolo all'Agenzia, che, dopo aver seguito le procedure di cui ai paragrafi da 1 quater a 1 septies, rilascia un certificato aggiornato che copre l'estensione della zona di attività. In tal caso, per la valutazione del fascicolo di cui al paragrafo 1 ter, lettera b) sarà consultata unicamente l'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata dall'estensione delle attività.

Se il richiedente ha ricevuto un certificato di sicurezza in conformità al paragrafo 1 octies e desidera estendere la zona di attività all'interno di quello Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 1 ter concernenti la zona aggiuntiva di attività. Presenta il fascicolo all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, che, dopo aver seguito le procedure di cui al paragrafo 1 octies, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione della zona di attività.

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

6. *[soppresso e spostato al nuovo articolo 16 bis]*
7. L'Agenzia notifica, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza il rilascio di un certificato di sicurezza unico. In caso di rinnovo, modifica o revoca di un certificato di sicurezza unico, l'Agenzia ne dà immediata notifica alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, il tipo, la portata, la validità e la zona di attività del certificato e, in caso di revoca, la motivazione della decisione. In caso di certificati rilasciati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, le stesse informazioni sono comunicate all'Agenzia dalle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza entro i medesimi termini.
8. *[spostato all'articolo 11, paragrafo 1]*

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

[Nota: l'articolo 11 della proposta della Commissione è sostituito dal testo seguente]:

1. Ai fini dell'articolo 10, paragrafi 1 quinquies e 1 sexies, l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza concludono accordi di cooperazione a norma dell'articolo 69 del regolamento .../... [regolamento relativo all'Agenzia]. Essi potrebbero essere accordi specifici o accordi quadro e coinvolgere una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza. Detti accordi contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la consegna, la ripartizione delle tariffe pagate dal richiedente. Essi possono altresì includere specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi per il richiedente. Nel caso tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, tali specifiche disposizioni sulla cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per la certificazione. Tali accordi sono conclusi prima che l'Agenzia sia abilitata a ricevere domande a norma della presente direttiva e in ogni caso entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva¹⁹.

¹⁸ Verrà inserito il seguente considerando: "*Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, gli accordi di cooperazione conclusi tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza possono disporre l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva la responsabilità ultima dell'Agenzia per il rilascio del certificato di sicurezza unico*".

¹⁹ Nel regolamento relativo all'Agenzia sarà inserita una nuova disposizione in virtù della quale il consiglio di amministrazione dell'Agenzia ha il potere di adottare un modello di struttura per la ripartizione finanziaria delle tariffe pagate dal richiedente, che dovrà essere preso in considerazione negli accordi di cooperazione conclusi tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza in conformità del presente paragrafo.

2. *[soppresso e spostato in parte all'articolo 28]*

Articolo 12

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura ottiene un'autorizzazione di sicurezza dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui è stabilito.
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 contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.
2. L'autorizzazione di sicurezza è valida per cinque anni ed è rinnovabile su richiesta del gestore dell'infrastruttura. Essa è aggiornata integralmente o parzialmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento o energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il 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.

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.
4. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza notifica all'Agenzia, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.
5. Nel caso di infrastrutture transfrontaliere, le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano ai fini del rilascio delle autorizzazioni di sicurezza.

Articolo 13

Accesso alle strutture di formazione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nonché il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione per i macchinisti e il personale viaggiante, qualora tale formazione sia necessaria per l'esercizio dei servizi sulla loro rete.

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.

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

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

2. Se le strutture di formazione sono accessibili soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o di un unico gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché le altre imprese ferroviarie vi possano accedere ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio, che sia proporzionato ai costi e possa includere un margine di profitto.
3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie sono in grado di tener conto della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.
4. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione e delle qualifiche del loro personale incaricato di attività relative alla sicurezza.

Articolo 14

Manutenzione dei veicoli

1. A ciascun veicolo, prima 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. [soppresso]
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 responsabile della manutenzione assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione che preveda altresì la tracciabilità delle attività di manutenzione. A tal fine, il soggetto responsabile della manutenzione assicura:
 - a) che i veicoli siano mantenuti in conformità con il diario di manutenzione di ciascun veicolo e i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni STI.
 - b) mette in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando con altri attori;

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

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 a norma delle misure di esecuzione di cui al paragrafo 7, lettera a) da un organismo accreditato o riconosciuto o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. I processi di accreditamento e di riconoscimento si basano anch'essi su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità.

Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore dell'infrastruttura o un'impresa ferroviaria, il rispetto delle misure di esecuzione di cui al paragrafo 7 può essere verificato dalla pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui agli articoli 10 o 12 e può essere confermato sui certificati specificati in tali procedure.

5. I certificati rilasciati a norma del paragrafo 4 sono validi in tutta l'Unione.
6. L'Agenzia valuta il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci, prende in esame l'opportunità di estendere tale sistema a tutti i veicoli e la certificazione obbligatoria delle officine di manutenzione e presenta una relazione alla Commissione.

7. Alla luce della valutazione effettuata dall'Agenzia a norma del paragrafo 6, la Commissione adotta mediante atti di esecuzione, se del caso, entro il 24 dicembre 2016

- a) condizioni comuni per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci;
- b) condizioni comuni per la certificazione delle officine di manutenzione;
- c) condizioni comuni per la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

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 alla lettera a).

Articolo 15

Deroghe al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione

- 1. Gli Stati membri possono adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione mediante misure alternative rispetto al sistema di manutenzione di cui all'articolo 14 nei casi seguenti:
 - a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti a norma della legislazione di tale paese;

- b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 14, paragrafo 3, è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;
 - b ter) carri merci appartenenti a un gruppo di carri merci in uso condiviso con paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione;
 - c) veicoli di cui all'articolo 2, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima di essere messi in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.
2. Le misure alternative di cui al paragrafo 1 sono attuate mediante deroghe concesse dalle autorità nazionali per la sicurezza competenti o dall'Agenzia:
- a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 43 della direttiva xx relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;
 - b) per il rilascio di certificati e autorizzazioni di sicurezza a imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura a norma degli articoli 10 e 12 della presente direttiva, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.
3. Tali deroghe sono identificate e motivate nella relazione annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 18 . Laddove risulti che si stiano correndo rischi indebiti di sicurezza sul sistema ferroviario dell'Unione, l'Agenzia ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione prende contatto con le parti interessate e, se del caso, invita lo Stato membro a ritirare le proprie decisioni di deroga.

CAPO IV

AUTORITÀ NAZIONALI PREPOSTE ALLA SICUREZZA

Articolo 16

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, soggetto appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Purché detta indipendenza sia garantita, tale autorità può essere un servizio presso il ministero responsabile dei trasporti.

2. All'autorità nazionale preposta alla sicurezza incombono almeno i seguenti compiti:
 - a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari²⁰, energia e infrastruttura costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;

 - a bis) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 20, paragrafo 1 octies, della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;

 - a bis bis) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 20, paragrafo 1 quinquies, e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'articolo 22 della direttiva [XX] sull'interoperabilità del sistema ferroviario;

²⁰ Commissione: riserva legata al fatto che sostiene l'autorizzazione ERTMS da parte dell'Agenzia, come nella proposta.

- b) verificare sul suo territorio che i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati dall'articolo 8 della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario;
- c) assicurare che la numerazione europea dei veicoli sia stata assegnata in conformità all'articolo 42 della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario e fatto salvo l'articolo 43, paragrafo 4, di detta direttiva;
- d) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 1 quinquies;
- d bis) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza nazionali rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 1 octies;
- e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 12;
- 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 e dei gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 16 bis;
- h) *[soppresso]*

h bis) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni a norma della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità²¹;

h ter) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati SRM a norma dell'articolo 14.

3. *[soppresso e spostato al nuovo articolo 16 bis]*

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

Articolo 16 bis

Supervisione

[Nuovo articolo]

1. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza nel territorio dello Stato membro in cui è stabilita vigila sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico imposto alle imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura di usare un sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9.

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

²¹ GU L 315 del 3.12.2007, pagg. 51-78.

- a) del sistema di gestione della sicurezza per controllarne l'efficacia;
 - b) di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici per controllarne l'efficacia;
 - c) dei pertinenti metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6. Le attività di supervisione attinenti a questo aspetto si applicano anche ai soggetti responsabili delle manutenzione.
2. Almeno due mesi prima dell'inizio dell'esercizio di un nuovo servizio l'impresa ferroviaria ne informa le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza per consentire loro di pianificare le attività di supervisione. L'impresa ferroviaria fornisce inoltre una ripartizione per categorie di personale e tipi di veicoli.
3. Il titolare del certificato di sicurezza unico informa senza indugio le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza in merito ad ogni modifica rilevante delle informazioni di cui al paragrafo 2.
4. Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'Agenzia di limitare o revocare detto certificato. L'Agenzia ne informa immediatamente tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dalla zona di attività dell'impresa ferroviaria. L'Agenzia può revocare o limitare il certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione.

In caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza si applica la procedura di ricorso di cui all'articolo 10, paragrafo 1 septies. Se dalla procedura di ricorso risulta che il certificato di sicurezza unico non è né limitato né revocato le misure di sicurezza temporanee di cui al paragrafo 4 bis sono sospese.

Qualora sia stata la stessa autorità nazionale preposta alla sicurezza a rilasciare il certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 10, paragrafo 1 octies, essa può limitare o revocare detto certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione e informandone l'Agenzia.

Il titolare del certificato di sicurezza unico al quale l'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano limitato o revocato il certificato, ha il diritto di proporre ricorso a norma dell'articolo 10, paragrafo 3.

4 bis. ²²Se, durante la supervisione, individua un rischio grave per la sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può in qualsiasi momento applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. Se il certificato di sicurezza dell'impresa ferroviaria interessata è stato rilasciato dall'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ne informa immediatamente l'Agenzia stessa e fornisce prove a sostegno della sua decisione.

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

²² Verrà inserito il seguente considerando: *"Se, durante la supervisione, individua un rischio grave per la sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dovrebbe poter applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. In tale contesto per rischio grave per la sicurezza dovrebbe intendersi una non conformità intenzionale o negligente agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave."*

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

La decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale in conformità dell'articolo 17, paragrafo 3. In tal caso le misure di sicurezza temporanee possono applicarsi sino al termine del sindacato giurisdizionale, fatto salvo il paragrafo 4.

Se la durata delle misure di sicurezza temporanee è superiore a tre mesi l'autorità nazionale preposta alla sicurezza chiede all'Agenzia di limitare o revocare il certificato e si applica la procedura di cui al paragrafo 4.

4 bis bis. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza garantisce la supervisione della conformità dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, energia e infrastruttura con i requisiti essenziali. Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza limita o revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione. *[spostato dall'articolo 12, paragrafo 2, terzo comma]*

4 bis bis bis. Nel garantire la supervisione dell'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono sottoporre a supervisione le prestazioni in termini di sicurezza degli attori di cui all'articolo 4, paragrafo 5 e, se del caso, dei centri di formazione di cui alla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità²³, nella misura in cui le loro attività abbiano un impatto sulla sicurezza ferroviaria. Questa disposizione si applica fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4, paragrafo 3.

5. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri in cui l'impresa ferroviaria esercita la sua attività cooperano per coordinare le loro attività di supervisione riguardanti l'impresa ferroviaria al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria in questione, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e la prestazione della stessa in materia di sicurezza. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza comunica tali informazioni anche ad altre pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza e all'Agenzia se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio.

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

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

²³ GU L 315 del 3.12.2007, pagg. 51-78.

6. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza può trasmettere notifiche destinate a mettere in guardia i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie in caso di non conformità agli obblighi di cui al paragrafo 1.
7. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa le informazioni raccolte dall'Agenzia durante la valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10, paragrafo 1 quinquies, lettera a), ai fini della supervisione dell'impresa ferroviaria dopo il rilascio del certificato di sicurezza. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa le informazioni raccolte durante la procedura di autorizzazione di sicurezza a norma dell'articolo 12 ai fini della supervisione del gestore dell'infrastruttura.
8. Ai fini del rinnovo dei certificati di sicurezza l'Agenzia o le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza usano, nel caso di certificati di sicurezza rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 1 octies, le informazioni raccolte durante le attività di supervisione. Ai fini del rinnovo delle autorizzazioni di sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa altresì le informazioni raccolte durante le sue attività di supervisione.
9. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza adottano le disposizioni necessarie per coordinare e garantire lo scambio di tutte le informazioni di cui ai paragrafi 6, 7 e 8.

Articolo 17

Principi che regolano le decisioni

1. L'Agenzia, nel suo ruolo di certificazione, e le autorità nazionali preposte alla sicurezza svolgono i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. In particolare, esse acquisiscono il parere di tutte le parti 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 pertinenti. Allorquando svolgono i compiti di cui all'articolo 16, possono chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

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

2. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza hanno la facoltà di condurre le ispezioni, gli audit e le indagini necessari per l'assolvimento dei propri compiti e possono accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie nonché, se necessario, degli attori di cui all'articolo 4. L'Agenzia gode degli stessi diritti con riguardo alle imprese ferroviarie quando assolve i propri compiti di certificazione di sicurezza di cui all'articolo 10, paragrafo 1 quinquies.
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, in particolare, nell'ambito della rete istituita dall'Agenzia al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione.
5. *[soppresso]*

Articolo 18

Relazione annuale

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

- a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI e in conformità dell'articolo 5, paragrafo 2;

- b) le modifiche sostanziali apportate alla legislazione e alla regolamentazione in materia di sicurezza ferroviaria;
- c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- d) i risultati e l'esperienza acquisita nella supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, compreso l'esito delle ispezioni e degli audit;
- e) le deroghe decise a norma dell'articolo 15;
- f) [soppresso]
- g) l'esperienza acquisita dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura nell'applicare i pertinenti CSM.

CAPO V

INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

Articolo 19

Obbligo di indagine

1. Gli Stati membri provvedono affinché, dopo incidenti gravi nel sistema ferroviario, siano svolte dall'organismo investigativo di cui all'articolo 21 indagini finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.
2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'organismo investigativo di cui all'articolo 21 può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni leggermente diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario europeo.

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

- a) la gravità dell'incidente o inconveniente;
- b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
- c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria;
- d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o degli Stati membri.

3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto degli articoli 20 e 22 e in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.
4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

Articolo 20

Status dell'indagine

1. Gli Stati membri definiscono, nel quadro dei rispettivi ordinamenti giuridici, lo status giuridico dell'indagine che consenta agli investigatori incaricati di svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.
2. Conformemente alla legislazione nazionale, gli Stati membri garantiscono la piena collaborazione delle autorità responsabili delle inchieste giudiziarie e provvedono affinché gli investigatori possano quanto prima accedere alle informazioni e alle prove pertinenti per l'indagine. In particolare è consentito loro di:
 - a) accedere immediatamente al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
 - b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
 - c) acquisire e utilizzare senza limitazioni il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;
 - d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;

- e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;
- f) interrogare il personale ferroviario coinvolto e altri testimoni;
- g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte, dei soggetti responsabili della manutenzione e dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

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

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

Articolo 21

Organismo investigativo

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 19 siano svolte da un organismo permanente, che comprende almeno un investigatore in grado di assolvere la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente o di inconveniente. Per quanto attiene all'organizzazione, alla struttura giuridica e alle prassi decisionali tale organismo è indipendente da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità e organismo di valutazione della conformità, nonché da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'organismo investigativo. È altresì indipendente funzionalmente dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza, dall'Agenzia e da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie.
2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto agli organismi indicati al paragrafo 1 e ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a far sì che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di notificare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 19. L'organismo investigativo decide, senza indugio e in ogni caso entro due mesi dal ricevimento della segnalazione concernente l'incidente o l'inconveniente, se avviare l'indagine.
4. Oltre ai compiti assegnatigli dalla presente direttiva, l'organismo investigativo può indagare su eventi diversi dagli incidenti ed inconvenienti ferroviari, purché tali indagini non compromettano la sua indipendenza.
5. L'organismo investigativo può chiedere, se necessario e purché non ne sia compromessa l'indipendenza di cui al paragrafo 1, l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'Agenzia per consulenza o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.
6. Gli Stati membri possono affidare all'organismo investigativo il compito di indagare su incidenti ed inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 19.
7. Gli organismi investigativi promuovono un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza dell'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico.

Fatto salvo il paragrafo 1, l'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito.

Procedura d'indagine

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

Gli organismi investigativi di un altro Stato membro o di altri Stati membri sono, se del caso, invitati a partecipare ad un'indagine:

- ogniqualvolta sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita e ha ottenuto una licenza di esercizio in uno di questi Stati membri, o
- ogniqualvolta sia implicato nell'incidente o nell'inconveniente un veicolo registrato o mantenuto in uno di questi Stati membri.

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

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

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

2. Per ciascun incidente o inconveniente l'organismo responsabile dell'indagine predispone i mezzi necessari, comprese le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento dell'indagine. Si può ricorrere a risorse operative o tecniche all'interno o all'esterno dell'organismo, a seconda del carattere dell'inconveniente o dell'incidente su cui indagare.
3. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti devono poter fornire le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine. L'organismo investigativo tiene conto altresì delle ragionevoli esigenze delle vittime e dei loro parenti e li tiene informati in merito ai progressi²⁴.

²⁴ Sarà aggiunto un nuovo considerando per chiarire che l'obiettivo della consultazione è ricevere informazioni pertinenti per assicurare che l'indagine sia esauriente. Verrà inserito il seguente considerando: "*L'indagine su un incidente grave dovrebbe essere condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. In particolare durante l'indagine l'organismo investigativo dovrebbe aggiornare le parti - che a suo giudizio hanno responsabilità connesse alla sicurezza - sui progressi e tener conto dei loro pareri ed opinioni. L'organismo investigativo potrà in tal modo ricevere eventuali altre informazioni pertinenti ed essere al corrente di pareri diversi sul suo operato così da completare al meglio l'indagine. Questa consultazione non dovrebbe in ogni caso mirare a stabilire colpe o responsabilità, ma piuttosto a raccogliere prove concrete e ad acquisire esperienza per il miglioramento della sicurezza. L'organismo investigativo dovrebbe tuttavia essere libero di scegliere le informazioni da condividere con le parti in questione, al fine di evitare qualsiasi pressione indebita, salvo se richiesto dal procedimento giudiziario. Dovrebbe altresì tenere conto delle ragionevoli esigenze di informazione delle vittime e dei loro parenti.*"

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

Articolo 23

Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 19 è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.
2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma entro dodici mesi dalla data dell'evento. Se la relazione finale non può essere pubblicata entro dodici mesi, l'organismo investigativo pubblica una dichiarazione intermedia almeno ad ogni anniversario dell'incidente, specificando i progressi dell'indagine e le eventuali questioni di sicurezza emerse. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate di cui all'articolo 22, paragrafo 3, e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.

La Commissione tiene conto dell'esperienza acquisita dagli organismi investigativi e stabilisce, mediante atti di esecuzione, il contenuto principale delle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

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

Articolo 24

Informazioni da trasmettere all'Agenzia

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.
2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia una copia della relazione finale di cui all'articolo 23, paragrafo 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 23, paragrafo 3.

Articolo 25

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate da un organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.
2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'autorità nazionale preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, all'Agenzia, altri organismi o autorità dello Stato membro o ad altri Stati membri. Gli Stati membri, le rispettive autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia adottano, nell'ambito delle rispettive competenze, le misure necessarie per garantire che si tenga debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dagli organismi investigativi e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.
3. L'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza e le altre autorità od organismi o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'organismo investigativo almeno periodicamente le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 26

Esercizio della delega²⁵

[soppresso]

Articolo 27

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 48 della direttiva [XX] relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011²⁶.

²⁵ Riserva della Commissione sulla soppressione degli atti delegati.

²⁶ Riserva della Commissione sulla clausola relativa alla mancanza di parere.

Articolo 28

Relazioni ed altre azioni dell'Unione

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, in particolare, ai fini del monitoraggio dell'efficacia delle misure relative al rilascio dei certificati di sicurezza unici.

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

Articolo 29

Sanzioni

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

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

Articolo 30

Disposizioni transitorie

Gli allegati I, III e V della direttiva 2004/49/CE si applicano fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, 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 – *cinque anni*²⁷ *dopo l'entrata in vigore*] le autorità nazionali preposte alla sicurezza continuano a rilasciare i certificati di sicurezza in conformità alle disposizioni della direttiva 2004/49/CE. Tali certificati di sicurezza sono validi fino alla data di scadenza.

Articolo 31

Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, in conformità all'articolo 15 del regolamento .../... [regolamento relativo all'Agenzia], ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Allorché l'Unione adotta misure ai sensi della presente direttiva le raccomandazioni e i pareri in questione possono essere presi in considerazione²⁸.

Articolo 32

Recepimento

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 entro [data precisa da inserire da parte dell'OPOCE – *cinque anni dopo la data di entrata in vigore*]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

²⁷ Riserva della Commissione sulla durata del periodo transitorio. La riserva si applica anche agli articoli 32 e 33.

²⁸ Commissione: riserva d'esame connessa alla posizione sulla soppressione degli atti delegati.

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, si intendono come riferimenti alla presente direttiva. Gli Stati membri determinano le modalità di detto riferimento e la formulazione di detta indicazione.
3. Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno dei rispettivi territori.

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

Articolo 33

Abrogazione

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

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

Articolo 34

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 – cinque anni dopo *la data di entrata in vigore*].

Articolo 35

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO I
INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

[soppresso]

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

[nuovo allegato da mettere in relazione con l'articolo 8]

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

1. norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale;
2. norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
3. norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
4. norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
5. norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;
6. norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

PARTE A

Direttiva abrogata con elenco delle modifiche successive
(di cui all'articolo 32)

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

PARTE B

(1) Termini per il recepimento nella legislazione nazionale

(di cui all'articolo 32)

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

TAVOLA DI CONCORDANZA

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

Articolo 21	Articolo 21
Articolo 22	Articolo 22
Articolo 23	Articolo 23
Articolo 24	Articolo 24
Articolo 25	Articolo 25
Articolo 26	--
--	Articolo 26
Articolo 27	Articolo 27
Articolo 28	--
Articolo 29	--
Articolo 30	--
Articolo 31	Articolo 28
Articolo 32	Articolo 29
--	Articolo 30
--	Articolo 31
Articolo 33	Articolo 32
--	Articolo 33
Articolo 34	Articolo 34
Articolo 35	Articolo 35
Allegato I	Allegato I
Allegato II	--
Allegato III	--
Allegato IV	--
Allegato V	--
--	Allegato II
