ISSN 1725-258X

Gazzetta ufficiale L 220

dell'Unione europea

47° anno

21 giugno 2004

Edizione in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I *Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità*

. . . . . .

II *Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità*

. . . . . .

Avviso ai lettori 1

Rettifiche

★ **Rettifica al regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia) (GU L 220 del 30.4.2004)** 3

★ **Rettifica della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 220 del 30.4.2004)** 16

★ **Rettifica della direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 220 del 30.4.2004)** 40

★ **Rettifica della direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 220 del 30.4.2004)** 58

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale, articolo 2, comma 20/C, legge 662/96 — Milano.

AVVISO AI LETTORI

ES: El presente Diario Oficial se publica en español, danés, alemán, griego, inglés, francés, italiano, neerlandés, portugués, finés y sueco.
Las correcciones de errores que contiene se refieren a los actos publicados con anterioridad a la ampliación de la Unión Europea del 1 de mayo de 2004.

CS: Tento Úřední věstník se vydává ve španělštině, dánštině, němčině, řečtině, angličtině, francouzštině, italštině, holandštině, portugalštině, finštině a švédštině.
Tisková oprava zde uvedená se vztahuje na akty uveřejněné před rozšířením Evropské unie dne 1. května 2004.

DA: Denne EU-Tidende offentliggøres på dansk, engelsk, finsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk, svensk og tysk.
Berigtigelserne heri henviser til retsakter, som blev offentliggjort før udvidelsen af Den Europæiske Union den 1. maj 2004.

DE: Dieses Amtsblatt wird in Spanisch, Dänisch, Deutsch, Griechisch, Englisch, Französisch, Italienisch, Niederländisch, Portugiesisch, Finnisch und Schwedisch veröffentlicht.
Die darin enthaltenen Berichtigungen beziehen sich auf Rechtsakte, die vor der Erweiterung der Europäischen Union am 1. Mai 2004 veröffentlicht wurden.

ET: Käesolev Euroopa Liidu Teataja ilmub hispaania, taani, saksa, kreeka, inglise, prantsuse, itaalia, hollandi, portugali, soome ja rootsi keeles.
Selle parandused viitavad aktidele, mis on avaldatud enne Euroopa Liidu laienemist 1. mail 2004.

EL: Η παρούσα Επίσημη Εφημερίδα δημοσιεύεται στην ισπανική, δανική, γερμανική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, ολλανδική, πορτογαλική, φινλανδική και σουηδική γλώσσα.
Τα διορθωτικά που περιλαμβάνει αναφέρονται σε πράξεις που δημοσιεύθηκαν πριν από τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 1η Μαΐου 2004.

EN: This Official Journal is published in Spanish, Danish, German, Greek, English, French, Italian, Dutch, Portuguese, Finnish and Swedish.
The corrigenda contained herein refer to acts published prior to enlargement of the European Union on 1 May 2004.

FR: Le présent Journal officiel est publié dans les langues espagnole, danoise, allemande, grecque, anglaise, française, italienne, néerlandaise, portugaise, finnoise et suédoise.
Les rectificatifs qu'il contient se rapportent à des actes publiés antérieurement à l'élargissement de l'Union européenne du 1er mai 2004.

IT: La presente Gazzetta ufficiale è pubblicata nelle lingue spagnola, danese, tedesca, greca, inglese, francese, italiana, olandese, portoghese, finlandese e svedese.
Le rettifiche che essa contiene si riferiscono ad atti pubblicati anteriormente all'allargamento dell'Unione europea del 1° maggio 2004.

LV: Šis Oficiālais Vēstnesis publicēts spāņu, dāņu, vācu, grieķu, angļu, franču, itāļu, holandiešu, portugāļu, somu un zviedru valodā.
Šeit minētie labojumi attiecas uz tiesību aktiem, kas publicēti pirms Eiropas Savienības paplašināšanās 2004. gada 1. maijā.

LT: Šis Oficialusis leidinys išleistas ispanų, danų, vokiečių, graikų, anglų, prancūzų, italų, olandų, portugalų, suomių ir švedų kalbomis.
Čia išspausdintas teisės aktų, paskelbtų iki Europos Sąjungos plėtros gegužės 1 d., klaidų ištaisymas.

HU: Ez a Hivatalos Lap spanyol, dán, német, görög, angol, francia, olasz, holland, portugál, finn és svéd nyelven jelenik meg.
Az itt megjelent helyesbítések elsősorban a 2004. május 1-jei európai uniós bővítéssel kapcsolatos jogszabályokra vonatkoznak.

MT: Dan il-Ġurnal Uffiċjali hu ppubblikat fil-ligwa Spanjola, Daniża, Ġermaniża, Griega, Ingliża, Franċiża, Taljana, Olandiża, Portugiża, Finlandiża u Svediża.
Il-corrigenda li tinstab hawnhekk tirreferi għal atti ppubblikati qabel it-tkabbir ta' l-Unjoni Ewropea fl-1 ta' Mejju 2004.

NL: Dit Publicatieblad wordt uitgegeven in de Spaanse, de Deens, de Duitse, de Griekse, de Engelse, de Franse, de Italiaanse, de Nederlandse, de Portugese, de Finse en de Zweedse taal.
De rectificaties in dit Publicatieblad hebben betrekking op besluiten die vóór de uitbreiding van de Europese Unie op 1 mei 2004 zijn gepubliceerd.

PL: Ten Dziennik Urzędowy jest wydawany w językach: hiszpańskim, duńskim, niemieckim, greckim, angielskim, francuskim, włoskim, niderlandzkim, portugalskim, fińskim i szwedzkim.
Sprostowania zawierają odniesienia do aktów opublikowanych przed rozszerzeniem Unii Europejskiej dnia 1 maja 2004 r.

PT: O presente Jornal Oficial é publicado nas línguas espanhola, dinamarquesa, alemã, grega, inglesa, francesa, italiana, neerlandesa, portuguesa, finlandesa e sueca.
As rectificações publicadas neste Jornal Oficial referem-se a actos publicados antes do alargamento da União Europeia de 1 de Maio de 2004.

SK: Tento úradný vestník vychádza v španielskom, dánskom, nemeckom, gréckom, anglickom, francúzskom, talianskom, holandskom, portugalskom, fínskom a švédskom jazyku.
Korigendá, ktoré obsahuje, odkazujú na akty uverejnené pred rozšírením Európskej únie 1. mája 2004.

SL: Ta Uradni list je objavljen v španskem, danskem, nemškem, grškem, angleškem, francoskem, italijanskem, nizozemskem, portugalskem, finskem in švedskem jeziku.
Vsebovani popravki se nanašajo na akte objavljene pred širitvijo Evropske unije 1. maja 2004.

FI: Tämä virallinen lehti on julkaistu espanjan, tanskan, saksan, kreikan, englannin, ranskan, italian, hollannin, portugalin, suomen ja ruotsin kielellä. Lehden sisältämät oikaisut liittyvät ennen Euroopan unionin laajentumista 1. toukokuuta 2004 julkaistuihin säädöksiin.

SV: Denna utgåva av Europeiska unionens officiella tidning publiceras på spanska, danska, tyska, grekiska, engelska, franska, italienska, nederländska, portugisiska, finska och svenska.
Rättelserna som den innehåller avser rättsakter som publicerades före utvidgningen av Europeiska unionen den 1 maj 2004.

RETTIFICHE

Rettifica al regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia)

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 164 del 30 aprile 2004)

Il regolamento (CE) n. 881/2004 va letto come segue:

REGOLAMENTO (CE) N. 881/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 29 aprile 2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [2],

visto il parere del Comitato delle regioni [3],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [4], visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 23 marzo 2004,

considerando quanto segue:

(1) La progressiva creazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere necessita di un'azione comunitaria in materia di regolamentazione tecnica applicabile alle ferrovie, sia per gli aspetti tecnici sia per gli aspetti legati alla sicurezza, in quanto si tratta di aspetti indissociabili.

(2) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie [5], prevede l'apertura progressiva dei diritti d'accesso all'infrastruttura per tutte le imprese ferroviarie comunitarie titolari di una licenza che desiderano effettuare servizi di trasporto di merci.

(3) La direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie [6], stabilisce che tutte le imprese ferroviarie devono essere titolari di una licenza e che una licenza rilasciata in uno Stato membro è valida in tutta la Comunità.

(4) La direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza [7], stabilisce un nuovo quadro di riferimento finalizzato alla creazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere.

(5) Le differenze in materia tecnica e operativa fra i sistemi ferroviari degli Stati membri hanno causato una compartimentazione dei mercati ferroviari nazionali e impedito uno sviluppo dinamico del settore su scala europea. La direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità [8], e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale [9], definiscono taluni requisiti essenziali e istituiscono un dispositivo finalizzato alla definizione di specifiche tecniche di interoperabilità obbligatorie.

---

(1) GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 323.

(2) GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131.

(3) GU C 66 del 19.3.2003, pag. 5.

(4) Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 135), posizione comune del Consiglio del 26 giugno 2003 (GU C 270 E dell'11.11.2003, pag. 48) e posizione del Parlamento europeo del 23 ottobre 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 16 marzo 2004 e decisione del Consiglio del 26 aprile 2004.

(5) GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).

(6) GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).

(7) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).

(8) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

(9) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

(6) Perseguire simultaneamente obiettivi di sicurezza e di interoperabilità richiede un notevole lavoro tecnico che deve essere posto sotto la direzione di un organismo specializzato. Per questo è necessario creare, nel contesto istituzionale esistente e nel rispetto dell'equilibrio dei poteri all'interno della Comunità, un'Agenzia ferroviaria europea per la sicurezza e l'interoperabilità (in seguito denominata «l'Agenzia»). L'istituzione di un'Agenzia di questo tipo consentirà di considerare in modo congiunto e ad un livello di competenza elevato gli obiettivi di sicurezza e di interoperabilità della rete ferroviaria europea e contribuirà in tal modo al rilancio del settore ferroviario e alla realizzazione degli obiettivi generali della politica comune dei trasporti.

(7) Per promuovere la costituzione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere e contribuire alla ripresa del settore rafforzandone gli indispensabili vantaggi in materia di sicurezza, l'Agenzia dovrebbe contribuire allo sviluppo di un'effettiva cultura ferroviaria europea e costituire uno strumento essenziale di dialogo, di consultazione e di scambio fra tutti gli agenti del settore ferroviario, nel rispetto delle competenze di ciascuno.

(8) La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) [1], prevede lo sviluppo di indicatori comuni di sicurezza, di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza. L'elaborazione di tali strumenti richiede una competenza tecnica indipendente.

(9) Per facilitare le procedure di rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie è necessario sviluppare un formato armonizzato di certificato di sicurezza e un formato armonizzato di domanda di certificato di sicurezza.

(10) La direttiva sulla sicurezza delle ferrovie prevede che i provvedimenti nazionali in materia di sicurezza siano esaminati dal punto di vista della sicurezza e dell'interoperabilità. Pertanto, è indispensabile un parere basato sulla competenza di un organismo indipendente e neutrale.

(11) In materia di sicurezza è importante garantire la massima trasparenza possibile e una diffusione efficace delle informazioni. Attualmente, non viene ancora effettuata un'analisi delle prestazioni, elaborata sulla base di indicatori comuni, che metta in relazione tutti i soggetti del settore ed occorrerebbe pertanto dotarsi di un tale strumento. Per gli aspetti statistici è necessaria una stretta collaborazione con Eurostat.

(12) Gli organismi nazionali preposti alla sicurezza ferroviaria, gli organismi di regolamentazione e le altre autorità nazionali dovrebbero poter richiedere un parere tecnico indipendente quando necessitano informazioni relative a più di uno Stato membro.

(13) La direttiva 2001/16/CE prevede che entro il 20 aprile 2004 debba essere sviluppata una prima serie di specifiche tecniche di interoperabilità (STI). La Commissione ha affidato questo incarico all'Associazione europea per l'interoperabilità ferroviaria (AEIF), che riunisce i fabbricanti di attrezzature ferroviarie, gli operatori e i gestori dell'infrastruttura. È opportuno tutelare l'esperienza acquisita dagli esperti del settore nel contesto dell'AEIF. La continuità delle attività e l'evoluzione nel tempo delle STI necessitano di un quadro tecnico permanente.

(14) L'interoperabilità della rete transeuropea dovrebbe essere potenziata e l'adozione dei nuovi progetti di investimento sostenuti dalla Comunità dovrebbe rispettare l'obiettivo di interoperabilità di cui alla decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti [2].

(15) Per assicurare la continuità, i gruppi di lavoro che l'Agenzia deve istituire dovrebbero ricorrere, se necessario, alla composizione dell'AEIF integrata da membri aggiuntivi.

(16) La manutenzione del materiale rotabile costituisce un elemento importante del sistema di sicurezza. Non esiste un vero e proprio mercato europeo della manutenzione delle attrezzature ferroviarie a causa della mancanza di un sistema di certificazione delle officine di manutenzione. Tale situazione implica costi supplementari per il settore e impone viaggi a vuoto. Occorrerebbe pertanto sviluppare progressivamente un sistema europeo di certificazione delle officine di manutenzione.

(17) Le competenze professionali richieste per la guida dei treni rappresentano un elemento importante sia per la sicurezza sia per l'interoperabilità in Europa. Esse costituiscono inoltre un prerequisito per la libera circolazione dei lavoratori del settore ferroviario. La questione dovrebbe essere affrontata nel rispetto del contesto esistente in materia di dialogo sociale. L'Agenzia dovrebbe fornire il supporto tecnico necessario perché tale aspetto sia tenuto in debita considerazione a livello europeo.

(18) L'immatricolazione è anzitutto un atto di riconoscimento dell'idoneità del materiale rotabile alla circolazione in condizioni specificate. L'immatricolazione dovrebbe essere effettuata in modo trasparente e non discriminatorio ed essere di competenza dell'autorità pubblica. L'Agenzia dovrebbe fornire il supporto tecnico per l'istituzione di un sistema di immatricolazione.

[1] Cfr. pagina 16 della presente Gazzeta ufficiale.

[2] GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1).

(19) Per garantire la massima trasparenza e la parità di accesso di tutte le parti alle informazioni pertinenti, i documenti previsti per le procedure di interoperabilità dovrebbero essere accessibili al pubblico. Ciò vale altresì per le licenze e i certificati di sicurezza. L'Agenzia dovrebbe fornire i mezzi atti allo scambio efficace di tali informazioni.

(20) La promozione dell'innovazione in materia di sicurezza ferroviaria e di interoperabilità è un compito di primaria importanza che l'Agenzia dovrebbe incoraggiare. A questo riguardo, l'assistenza finanziaria fornita nell'ambito delle attività dell'Agenzia non dovrebbe comportare distorsioni nel relativo mercato.

(21) Per assolvere correttamente ai propri compiti, l'Agenzia dovrebbe avere personalità giuridica e disporre di un bilancio autonomo finanziato principalmente da contributi comunitari. Per garantirne l'indipendenza nella gestione quotidiana e nei pareri e nelle raccomandazioni che essa formula, è importante che il direttore esecutivo dell'Agenzia goda di piena responsabilità e che il personale dell'Agenzia sia indipendente.

(22) Per garantire un efficace adempimento delle funzioni dell'Agenzia, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero essere rappresentati in un consiglio di amministrazione dotato dei necessari poteri di predisporre il bilancio, verificarne l'esecuzione, adottare l'appropriato regolamento finanziario, fissare procedure di lavoro trasparenti per l'adozione delle deliberazioni dell'Agenzia, approvare il suo programma di lavoro, adottare il suo bilancio, definire un orientamento per le visite negli Stati membri e nominare il direttore esecutivo.

(23) Per garantire la trasparenza delle decisioni del consiglio di amministrazione, i rappresentanti dei settori interessati dovrebbero partecipare alle delibere ma senza diritto di voto, in quanto questo è riservato ai rappresentanti delle autorità pubbliche, tenuti a rispondere dinanzi agli organi di controllo democratico. I rappresentanti di settore dovrebbero essere nominati dalla Commissione sulla base della loro rappresentatività a livello europeo delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura, dell'industria ferroviaria, dei sindacati dei lavoratori, dei passeggeri e dei clienti del trasporto merci.

(24) I lavori dell'Agenzia dovrebbero essere condotti in modo trasparente. Dovrebbe essere garantito il controllo effettivo del Parlamento europeo che, a tal fine, dovrebbero poter richiedere un'audizione del direttore esecutivo dell'Agenzia. L'Agenzia dovrebbe inoltre applicare la pertinente legislazione comunitaria in materia di accesso del pubblico ai documenti.

(25) Negli ultimi anni, con la creazione di nuove agenzie decentrate, l'autorità di bilancio ha cercato di migliorare la trasparenza e il controllo sulla gestione dei fondi comunitari ad esse attribuiti, in particolare per quanto concerne l'iscrizione in bilancio dei diritti, il controllo finanziario, il potere di scarico, i contributi al regime pensionistico e la procedura di bilancio interna (codice di condotta). Analogamente, il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) [1], dovrebbe applicarsi senza restrizioni all'Agenzia, che dovrebbe essere soggetta anche all'applicazione dell'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999 tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione delle Comunità europee relativo alle indagini interne svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode [2].

(26) Poiché gli scopi dell'azione proposta, vale a dire l'istituzione di un organismo specializzato incaricato di elaborare soluzioni comuni in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviaria, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa del carattere collettivo delle attività da svolgere, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO 1

PRINCIPI

Articolo 1

Istituzione e finalità dell'Agenzia

Il presente regolamento istituisce un'Agenzia ferroviaria europea, in seguito denominata «l'Agenzia».

L'Agenzia ha il compito di contribuire sul piano tecnico all'attuazione della normativa comunitaria finalizzata a migliorare la posizione concorrenziale del settore ferroviario potenziando il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e a sviluppare un approccio comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario europeo, nella prospettiva di concorrere alla realizzazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, in grado di garantire un elevato livello di sicurezza.

[1] GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.
[2] GU L 136 del 31.5.1999, pag. 15.

Nel perseguire tali obiettivi, l'Agenzia tiene pienamente conto del processo di allargamento dell'Unione europea e dei vincoli specifici relativi ai collegamenti ferroviari con i paesi terzi.

L'Agenzia è competente a titolo esclusivo nel quadro delle funzioni e delle competenze attribuitele.

Articolo 2

Atti dell'Agenzia

L'Agenzia può:

a) formulare raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito all'applicazione degli articoli 6, 7, 12, 14, 16, 17 e 18;

b) emettere pareri all'attenzione della Commissione, a norma degli articoli 8, 13 e 15, e delle autorità competenti degli Stati membri a norma dell'articolo 10.

Articolo 3

Composizione dei gruppi di lavoro

1. Per l'elaborazione delle raccomandazioni di cui agli articoli 6, 7, 12, 14, 16, 17 e 18, l'Agenzia istituisce un numero limitato di gruppi di lavoro. Tali gruppi si affidano, da un lato, all'esperienza acquisita dagli esperti del settore ferroviario, in particolare a quella dell'associazione europea per l'interoperabilità ferroviaria (AEIF) e, dall'altro, all'esperienza delle autorità nazionali competenti. L'Agenzia si accerta che i suoi gruppi di lavoro siano competenti e rappresentativi e che comprendano un'adeguata rappresentanza di quei settori industriali ed utenti che saranno interessati da misure eventualmente proposte dalla Commissione sulla base delle raccomandazioni ad essa trasmesse dall'Agenzia. I lavori dei gruppi di lavoro sono trasparenti.

Quando le attività di cui agli articoli 6, 12, 16 e 17 hanno un impatto diretto sulle condizioni di lavoro e sulla salute e la sicurezza dei lavoratori del settore, i rappresentanti dei lavoratori partecipano ai gruppi di lavoro interessati.

2. L'Agenzia trasmette il programma di lavoro adottato agli organismi rappresentativi del settore ferroviario che agiscono a livello europeo. L'elenco di tali organismi è stilato dal comitato di cui dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE. Ogni organismo e/o gruppo di organismi comunica all'Agenzia l'elenco degli esperti più qualificati e abilitati a rappresentarli in ciascun gruppo di lavoro.

3. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza, definite all'articolo 16 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie, designano i loro rappresentanti per i gruppi di lavoro ai quali desiderano partecipare.

4. L'Agenzia può integrare, se necessario, i gruppi di lavoro con esperti indipendenti, la cui competenza nel settore in questione è riconosciuta.

5. I gruppi di lavoro sono presieduti da un rappresentante dell'Agenzia.

Articolo 4

Consultazione delle parti sociali

Quando le attività di cui agli articoli 6, 7, 12, 16 e 17 hanno un impatto diretto sul contesto sociale o sulle condizioni di lavoro dei lavoratori nel settore, l'Agenzia consulta le parti sociali nell'ambito del comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE [1].

Tale consultazione avviene prima che l'Agenzia presenti le proprie raccomandazioni alla Commissione. L'Agenzia tiene debitamente conto della consultazione ed è sempre disponibile a fornire spiegazioni in merito alle sue raccomandazioni. I pareri formulati dal comitato per il dialogo settoriale sono trasmessi dall'Agenzia alla Commissione e dalla Commissione al comitato di cui dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE.

Articolo 5

Consultazione dei clienti del settore del trasporto ferroviario di merci e dei passeggeri

Quando le attività di cui agli articoli 6 e 12 hanno un impatto diretto sui clienti del settore del trasporto ferroviario di merci e sui passeggeri, l'Agenzia consulta i loro organismi rappresentativi. L'elenco delle organizzazioni da consultare è stilato dal comitato di cui all'articolo 21 della direttiva 96/48/CE.

Tale consultazione avviene prima che l'Agenzia presenti le proprie proposte alla Commissione. L'Agenzia tiene debitamente conto della consultazione ed è sempre disponibile a fornire spiegazioni in merito alle sue proposte. I pareri formulati dalle organizzazioni in questione sono trasmessi dall'Agenzia alla Commissione e dalla Commissione al comitato di cui all'articolo 21 della direttiva 96/48/CE.

CAPITOLO 2

SICUREZZA

Articolo 6

Supporto tecnico

1. L'Agenzia raccomanda alla Commissione i metodi comuni di sicurezza (CSM) e gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) previsti agli articoli 6 e 7 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie.

[1] Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

2. L'Agenzia raccomanda alla Commissione, su richiesta di quest'ultima, del comitato di cui all'articolo 21 della direttiva 96/48/CE o di propria iniziativa, altre misure in materia di sicurezza.

3. Per il periodo transitorio che precede l'adozione dei CST, dei CSM e delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), nonché per quanto concerne le attrezzature e le infrastrutture che non rientrano nelle STI, l'Agenzia può formulare ogni raccomandazione utile alla Commissione. L'Agenzia si accerta della coerenza fra dette raccomandazioni e le STI vigenti e in corso di elaborazione.

4. L'Agenzia è tenuta a presentare un'analisi dettagliata dei costi-benefici a sostegno delle raccomandazioni formulate a norma del presente articolo.

5. L'Agenzia organizza e facilita la cooperazione delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e degli organismi investigativi definiti negli articoli 16 e 21 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie.

Articolo 7

Certificati di sicurezza

Ai fini dell'applicazione degli articoli 10 e 15 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie concernente l'armonizzazione dei certificati di sicurezza, l'Agenzia elabora e raccomanda un formato armonizzato per i certificati di sicurezza, compresa una versione elettronica, e un formato armonizzato di domanda di certificato di sicurezza, contenente l'elenco degli elementi essenziali da produrre.

Articolo 8

Norme nazionali di sicurezza

1. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia procede alla valutazione tecnica delle nuove norme nazionali di sicurezza trasmesse alla Commissione a norma dell'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie.

2. L'Agenzia valuta la compatibilità di tali norme con i CSM definiti dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie e con le STI in vigore. L'agenzia valuta inoltre se tali norme consentono di realizzare i CST definiti dalla summenzionata direttiva.

3. Qualora l'Agenzia, dopo aver tenuto conto dei motivi addotti dallo Stato membro, ritenga che una di tali norme non sia compatibile con le STI o i CSM o non consenta di realizzare i CST, presenta un parere alla Commissione entro due mesi dalla data in cui la Commissione ha trasmesso all'Agenzia le norme da esaminare.

Articolo 9

Sorveglianza delle prestazioni in materia di sicurezza

1. L'Agenzia costituisce una rete con le autorità nazionali preposte alla sicurezza e le autorità nazionali incaricate delle indagini previste dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie, al fine di definire il contenuto degli indicatori comuni di sicurezza elencati all'allegato I di detta direttiva e di acquisire dati pertinenti in materia di sicurezza ferroviaria.

2. Sulla base degli indicatori comuni di sicurezza, delle relazioni nazionali sulla sicurezza e sugli incidenti nonché sulla base delle proprie informazioni, l'Agenzia presenta ogni due anni una relazione pubblica sulle prestazioni in materia di sicurezza. La prima relazione è pubblicata nel corso del terzo anno di attività dell'Agenzia.

3. L'Agenzia si basa sui dati raccolti da Eurostat e collabora con quest'ultimo per evitare ogni duplicazione delle attività e per assicurare la coerenza metodologica tra gli indicatori comuni di sicurezza e gli indicatori utilizzati per gli altri modi di trasporto.

Articolo 10

Pareri tecnici

1. Gli organismi nazionali di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE possono richiedere un parere tecnico all'Agenzia per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza dei casi sottoposti alla loro attenzione.

2. I comitati di cui all'articolo 35 della direttiva 2001/14/CE e all'articolo 11 *bis* della direttiva 91/440/CEE possono chiedere un parere tecnico all'Agenzia per quanto riguarda, nei rispettivi settori di competenza, gli aspetti legati alla sicurezza.

3. L'Agenzia esprime un parere entro due mesi. Tale parere è reso pubblico dall'Agenzia in una versione privata di tutto il materiale commerciale riservato.

Articolo 11

Banca dati pubblica dei documenti

1. L'Agenzia è incaricata di conservare una banca dati pubblica dei seguenti documenti:

a) le licenze rilasciate ai sensi della direttiva 95/18/CE;

b) i certificati di sicurezza rilasciati ai sensi dell'articolo 10 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie;

c) le relazioni di indagine trasmesse all'Agenzia a norma dell'articolo 24 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie;

d) le norme nazionali notificate sulla sicurezza alla Commissione ai sensi dell'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie.

2. Le autorità nazionali preposte al rilascio dei documenti di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), notificano all'Agenzia entro un mese ogni decisione individuale di rilascio, di rinnovo, di emendamento o di revoca.

3. L'Agenzia può completare tale banca dati pubblica con ogni documento pubblico utile in rapporto agli obiettivi del presente regolamento.

CAPITOLO 3

INTEROPERABILITÀ

Articolo 12

Supporto tecnico fornito dall'Agenzia

L'Agenzia contribuisce allo sviluppo e alla realizzazione dell'interoperabilità ferroviaria conformemente ai principi e alle definizioni contenuti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. A tal fine, l'Agenzia:

a) su mandato della Commissione, organizza e guida i lavori dei gruppi di cui all'articolo 3 sull'elaborazione dei progetti di STI e trasmette tali progetti alla Commissione;

b) provvede alla revisione delle STI alla luce del progresso tecnico e dell'evoluzione del mercato e delle esigenze a livello sociale e propone alla Commissione i progetti di adeguamento delle STI che ritiene necessari;

c) provvede al coordinamento fra, da un lato, lo sviluppo e l'aggiornamento delle STI e, dall'altro, lo sviluppo delle norme europee necessarie per l'interoperabilità; mantiene inoltre i contatti necessari con gli organismi europei di normalizzazione;

d) assiste la Commissione nell'organizzare e nel facilitare la cooperazione tra gli organismi notificati, come descritto nell'articolo 20, paragrafo 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;

e) consiglia e rivolge raccomandazioni alla Commissione in merito alle condizioni di lavoro di tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali.

Articolo 13

Supervisione delle attività degli organismi notificati

Fatta salva la responsabilità degli Stati membri in relazione agli organismi notificati da essi designati, l'Agenzia può provvedere, su richiesta della Commissione, alla supervisione della qualità delle attività degli organismi notificati. Se del caso, essa presenta alla Commissione un parere.

Articolo 14

Supervisione dell'interoperabilità

1. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia raccomanda le modalità di realizzazione dell'interoperabilità dei sistemi ferroviari, facilitando il coordinamento tra le imprese ferroviarie e tra i gestori dell'infrastruttura, in particolare per organizzare la migrazione dei sistemi.

2. L'Agenzia provvede alla supervisione dell'evoluzione dell'interoperabilità dei sistemi ferroviari. Presenta e pubblica ogni due anni una relazione al riguardo. La prima relazione è pubblicata durante il secondo anno di attività dell'Agenzia.

Articolo 15

Interoperabilità della rete transeuropea

Su richiesta della Commissione, l'Agenzia esamina dal punto di vista dell'interoperabilità tutti i progetti infrastrutturali ferroviari per i quali si chiede un contributo finanziario comunitario. L'Agenzia esprime un parere sulla conformità dei progetti con le pertinenti STI entro due mesi dalla richiesta. Tale parere tiene pienamente conto delle deroghe di cui all'articolo 7 della direttiva 96/48/CE e della direttiva 2001/16/CE.

Articolo 16

Certificazione delle officine di manutenzione

Entro tre anni dall'inizio delle sue attività, l'Agenzia elabora un sistema europeo di certificazione delle officine di manutenzione del materiale rotabile e formula raccomandazioni ai fini della realizzazione del sistema.

Tali raccomandazioni riguardano in particolare i seguenti aspetti:

— sistema di gestione strutturato,

— personale avente le competenze necessarie,

— impianti e strumenti,

— documentazione tecnica e prescrizioni di manutenzione.

Articolo 17

Capacità professionali

1. L'Agenzia formula raccomandazioni concernenti la determinazione di criteri uniformi e comuni di capacità professionali e di valutazione per il personale che partecipa alla gestione e alla manutenzione del sistema ferroviario. I lavori riguardano prioritariamente i macchinisti e i loro formatori. L'Agenzia consulta i rappresentanti delle parti sociali secondo le modalità di cui all'articolo 4.

2. L'Agenzia formula raccomandazioni finalizzate all'adozione di un sistema di accreditamento dei centri di formazione.

3. L'Agenzia favorisce e sostiene lo scambio di macchinisti e di formatori fra imprese ferroviarie di Stati membri diversi.

Articolo 18

Immatricolazione del materiale rotabile

L'Agenzia elabora e raccomanda alla Commissione un formato unico per il registro di immatricolazione nazionale, a norma dell'articolo 14 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

Articolo 19

Registro dei documenti di interoperabilità

1. L'Agenzia conserva un registro pubblico dei documenti seguenti definiti dalle direttive 2001/16/CE e 96/48/CE:

a) dichiarazioni «CE» di verifica dei sottosistemi;

b) dichiarazioni «CE» di conformità dei componenti;

c) autorizzazioni alla messa in servizio, compresi i numeri di immatricolazione collegati;

d) registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

2. Gli organismi interessati inoltrano tali documenti all'Agenzia, che ne definisce, di concerto con gli Stati membri, le modalità pratiche della loro trasmissione.

3. Allorché trasmettono i documenti di cui al paragrafo 1, gli organismi interessati possono indicare quali documenti non devono essere resi pubblici per motivi di sicurezza.

4. L'Agenzia costituisce una banca dati elettronica contenente i documenti, tenendo pienamente conto del paragrafo 3. La banca dati è accessibile al pubblico mediante un sito web.

CAPITOLO 4

STUDI E PROMOZIONE DELL'INNOVAZIONE

Articolo 20

Studi

Se necessario ai fini della realizzazione dei compiti previsti dal presente regolamento, l'Agenzia può far svolgere studi che finanzia mediante il proprio bilancio.

Articolo 21

Promozione dell'innovazione

La Commissione può affidare all'Agenzia, conformemente al programma di lavoro e al bilancio di quest'ultima, il compito di promuovere le innovazioni finalizzate a migliorare l'interoperabilità e la sicurezza ferroviaria, in particolare per quanto concerne l'utilizzazione delle nuove tecnologie dell'informazione e i sistemi di posizionamento e di monitoraggio.

CAPITOLO 5

STRUTTURA INTERNA E FUNZIONAMENTO

Articolo 22

Status giuridico

1. L'Agenzia è un organismo della Comunità dotato di personalità giuridica.

2. In ciascuno degli Stati membri l'Agenzia ha la più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dalle rispettive legislazioni nazionali. In particolare può acquisire o alienare beni mobili ed immobili e stare in giudizio.

3. L'Agenzia è rappresentata dal suo direttore esecutivo.

Articolo 23

Privilegi e immunità

All'Agenzia e al suo personale si applica il protocollo sui privilegi e sulle immunità delle Comunità europee.

Articolo 24

Personale

1. Al personale dell'Agenzia si applicano lo statuto dei funzionari delle Comunità europee, il regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee e le regole adottate congiuntamente dalle istituzioni delle Comunità europee per l'applicazione di detti statuto e regime.

2. Fatto salvo l'articolo 26, l'Agenzia esercita, in materia di personale, i poteri conferiti da detto statuto dei funzionari e da detto regime all'autorità che ha il potere di nomina e all'autorità autorizzata a sottoscrivere contratti.

3. Fatto salvo l'articolo 26, paragrafo 1, il personale dell'Agenzia è composto da:

— agenti temporanei assunti dall'Agenzia, per una durata massima di cinque anni, fra gli esperti del settore in base alle loro qualifiche e alla loro esperienza in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie;

— funzionari assegnati o distaccati dalla Commissione o dagli Stati membri per una durata massima di cinque anni;

e

— di altri agenti nel senso inteso dal regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee assegnati a compiti esecutivi o di segreteria.

4. Gli esperti che partecipano ai gruppi di lavoro organizzati dall'Agenzia non appartengono al personale dell'Agenzia. Le spese di viaggio e di soggiorno, secondo regole e parametri stabiliti dal consiglio di amministrazione, sono a carico dell'Agenzia.

Articolo 25

Istituzione e poteri del consiglio di amministrazione

1. È istituito un consiglio di amministrazione.

2. Il consiglio di amministrazione:

a) nomina il direttore esecutivo a norma dell'articolo 31;

b) adotta entro il 30 aprile di ogni anno la relazione generale dell'Agenzia per l'anno precedente e la trasmette agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione;

c) adotta entro il 31 ottobre di ogni anno, tenuto conto del parere della Commissione, il programma di lavoro dell'Agenzia per l'anno seguente e lo trasmette agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione; tale programma di lavoro è adottato nel rispetto della procedura annuale di bilancio della Comunità. Qualora la Commissione si esprima, entro 15 giorni dalla data dell'adozione del programma di lavoro, a sfavore di tale programma, il consiglio di amministrazione lo riesamina e lo adotta, possibilmente in versione modificata, in seconda lettura o con votazione a maggioranza di due terzi, compresi i rappresentanti della Commissione, o all'unanimità dei rappresentanti degli Stati membri;

d) esercita le sue funzioni in relazione al bilancio dell'Agenzia, a norma del capitolo 6;

e) fissa le procedure per l'assunzione delle deliberazioni del direttore esecutivo;

f) definisce un orientamento relativo alle visite da effettuare a norma dell'articolo 33;

g) esercita l'autorità disciplinare sul direttore esecutivo e sui capi unità di cui all'articolo 30, paragrafo 3;

h) adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 26

Composizione del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione è composto da un rappresentante di ogni Stato membro e da quattro rappresentanti della Commissione, nonché da sei rappresentanti, senza diritto di voto; questi ultimi rappresentano, a livello europeo, i seguenti settori:

— imprese ferroviarie,

— gestori dell'infrastruttura,

— industria ferroviaria,

— sindacati dei lavoratori,

— passeggeri,

— clienti del trasporto merci,

e sono nominati dalla Commissione sulla base di un elenco di tre nominativi presentato dalle rispettive organizzazioni europee.

I membri del consiglio sono nominati in base al loro grado di esperienza e competenza.

2. Ogni Stato membro e la Commissione nominano i rispettivi membri del consiglio di amministrazione nonché un supplente.

3. Il mandato ha durata di cinque anni e può essere rinnovato una sola volta.

4. Se del caso, la partecipazione di rappresentanti di paesi terzi e le condizioni ad essa relative sono definite negli accordi di cui all'articolo 36, paragrafo 2.

Articolo 27

Presidente del consiglio di amministrazione

1. Il consiglio di amministrazione elegge fra i suoi membri un presidente e un vicepresidente. Il vicepresidente sostituisce il presidente in caso di impedimento di quest'ultimo.

2. Il mandato del presidente e del vicepresidente ha durata di tre anni e può essere rinnovato una sola volta. Se però essi cessano di far parte del consiglio di amministrazione nel corso del loro mandato di presidente o di vicepresidente, anche quest'ultimo mandato termina automaticamente alla stessa data.

Articolo 28

Riunioni

1. Le riunioni del consiglio di amministrazione sono convocate dal presidente. Il direttore esecutivo dell'Agenzia partecipa alle riunioni.

2. Il consiglio di amministrazione si riunisce almeno due volte all'anno. Si riunisce inoltre su iniziativa del presidente, su richiesta della Commissione, della maggioranza dei suoi membri o di un terzo dei rappresentanti degli Stati membri nel consiglio di amministrazione.

Articolo 29

Votazioni

Se non stabilito diversamente, il consiglio di amministrazione prende le sue decisioni a maggioranza di due terzi dei membri con diritto di voto. Ciascun membro avente diritto di voto dispone di un voto.

Articolo 30

Funzioni e poteri del direttore esecutivo

1. L'Agenzia è diretta dal direttore esecutivo, che è completamente indipendente nell'espletamento delle sue funzioni, ferme restando le rispettive competenze della Commissione e del consiglio di amministrazione.

2. Il direttore esecutivo:

a) elabora il programma di lavoro e lo presenta al consiglio di amministrazione, previa consultazione della Commissione;

b) adotta le misure necessarie per attuare il programma di lavoro e, per quanto possibile, risponde alle richieste di assistenza della Commissione relativamente ai compiti dell'Agenzia ai sensi del presente regolamento;

c) adotta i provvedimenti necessari, in particolare le istruzioni amministrative interne e la pubblicazione di avvisi, per assicurare che l'Agenzia operi a norma del presente regolamento;

d) predispone un efficace sistema di monitoraggio per valutare i risultati dell'Agenzia rispetto agli obiettivi operativi e predispone un regolare sistema di controllo, conforme a criteri professionali riconosciuti. Su tale base, elabora ogni anno un progetto di relazione generale che sottopone al consiglio di amministrazione;

e) esercita nei confronti del personale dell'Agenzia i poteri di cui all'articolo 24, paragrafo 2;

f) prepara un progetto di stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia a norma dell'articolo 38 e lo esegue a norma dell'articolo 39.

3. Il direttore esecutivo può essere coadiuvato da uno o più capi unità. Uno dei capi unità lo sostituisce in caso di assenza o impedimento.

Articolo 31

Nomine del personale dell'Agenzia

1. Il direttore esecutivo è nominato dal consiglio di amministrazione in base al merito e alle provate capacità in campo amministrativo e gestionale, nonché alla competenza e all'esperienza in materia ferroviaria. Il consiglio di amministrazione decide a maggioranza dei quattro quinti di tutti i membri aventi diritto di voto. La Commissione può proporre uno o più candidati.

Il potere di revoca di tale nomina spetta al consiglio di amministrazione, secondo la stessa procedura.

2. Il direttore esecutivo nomina gli altri membri del personale dell'Agenzia a norma dell'articolo 24.

3. Il mandato del direttore esecutivo è di cinque anni ed è rinnovabile una sola volta.

Articolo 32

Audizione del direttore esecutivo

Il direttore esecutivo presenta ogni anno al Parlamento europeo una relazione generale sulle attività dell'Agenzia. Il Parlamento europeo o il Consiglio ha inoltre la facoltà di chiedere in qualsiasi momento un'audizione del direttore esecutivo in merito a questioni legate all'attività dell'Agenzia.

Articolo 33

Visite presso gli Stati membri

1. Per lo svolgimento dei compiti che le sono assegnati ai sensi degli articoli 8, 9, 10, 13 e 15 l'Agenzia può effettuare visite presso gli Stati membri conformemente all'orientamento definito dal consiglio di amministrazione. Le autorità nazionali degli Stati membri facilitano il lavoro del personale dell'Agenzia.

2. L'Agenzia informa della visita prevista lo Stato membro interessato, comunicando l'identità dei funzionari dell'Agenzia cui ha dato mandato e la data di inizio della visita stessa. I funzionari dell'Agenzia incaricati delle visite le effettuano dietro presentazione di una deliberazione del direttore esecutivo, dalla quale risultano l'oggetto e lo scopo della visita.

3. A conclusione di ciascuna visita, l'Agenzia redige una relazione e la trasmette alla Commissione e allo Stato membro interessato.

Articolo 34

Responsabilità

1. La responsabilità contrattuale dell'Agenzia è disciplinata dal diritto applicabile al contratto in questione.

2. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a giudicare in virtù di eventuali clausole compromissorie contenute nei contratti stipulati dall'Agenzia.

3. In materia di responsabilità extracontrattuale l'Agenzia risarcisce, conformemente ai principi generali comuni al diritto degli Stati membri, i danni causati dai suoi servizi o dai suoi agenti nell'esercizio delle loro funzioni.

4. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a conoscere delle controversie relative al risarcimento dei danni di cui al paragrafo 3.

5. La responsabilità personale degli agenti nei confronti dell'Agenzia è disciplinata dalle disposizioni dello statuto o del regime loro applicabili.

Articolo 35

Lingue

1. Il consiglio di amministrazione decide in merito al regime linguistico dell'Agenzia. Su richiesta di un membro del consiglio di amministrazione, questa decisione è adottata all'unanimità. Gli Stati membri possono rivolgersi all'Agenzia in una qualsiasi lingua comunitaria a loro scelta.

2. I servizi di traduzione necessari per il funzionamento dell'Agenzia sono forniti dal centro di traduzione degli organismi dell'Unione europea.

Articolo 36

Partecipazione di paesi terzi

1. La partecipazione all'Agenzia è aperta a tutti i paesi europei che hanno concluso con la Comunità accordi in virtù dei quali tali paesi adottano ed applicano la legislazione comunitaria che disciplina la materia oggetto del presente regolamento.

2. Nel rispetto delle pertinenti disposizioni dei suddetti accordi, saranno poste in essere apposite regole per definire le modalità di partecipazione di tali paesi ai lavori dell'Agenzia, in particolare per quanto riguarda la natura e la portata di tale partecipazione. Le suddette regole comprendono anche le disposizioni relative ai contributi finanziari e al personale e possono prevedere una partecipazione senza diritto di voto in seno al consiglio di amministrazione.

Articolo 37

Trasparenza

Ai documenti conservati dall'Agenzia si applicano le disposizioni del regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione [1].

Il consiglio di amministrazione adotta le misure concrete di esecuzione del regolamento (CE) n. 1049/2001 entro il 1° ottobre 2004.

Le decisioni adottate dall'Agenzia in applicazione dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1049/2001 possono dar luogo alla presentazione di una denuncia al Mediatore o essere oggetto di un ricorso dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee, alle condizioni previste, rispettivamente, agli articoli 195 e 230 del trattato.

CAPITOLO 6

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 38

Bilancio

1. Tutte le entrate e le spese dell'Agenzia formano oggetto di previsioni per ogni esercizio finanziario, che coincide con l'anno civile, e sono iscritte nel bilancio dell'Agenzia. Il bilancio è equilibrato in entrate e spese.

2. Le entrate dell'Agenzia sono costituite da:

— un contributo della Comunità,

— un eventuale contributo dei paesi terzi che partecipano ai lavori dell'Agenzia a norma dell'articolo 36,

— corrispettivi per pubblicazioni, corsi di formazione ed altri servizi forniti dall'Agenzia.

3. Le spese dell'Agenzia comprendono spese di personale, amministrative, di infrastruttura e di esercizio.

4. Ogni anno il consiglio di amministrazione, sulla base di un progetto elaborato dal direttore esecutivo, redige lo stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia per l'esercizio successivo. Tale stato di previsione, che è corredato di un progetto di quadro dell'organico, viene trasmesso dal consiglio di amministrazione alla Commissione entro il 31 marzo.

5. Lo stato di previsione viene trasmesso dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (in seguito denominati «autorità di bilancio») congiuntamente al progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea.

6. Sulla base dello stato di previsione, la Commissione iscrive nel progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea le previsioni che ritiene necessarie per quanto riguarda il quadro dell'organico e l'importo del contributo a carico del bilancio generale, che sottopone all'autorità di bilancio a norma dell'articolo 272 del trattato.

7. L'autorità di bilancio autorizza gli stanziamenti a titolo del contributo destinato all'Agenzia. L'autorità di bilancio adotta il quadro dell'organico dell'Agenzia.

8. Il bilancio è adottato dal consiglio di amministrazione. Esso diventa definitivo dopo l'adozione definitiva del bilancio generale dell'Unione europea. Se del caso, esso viene adattato di conseguenza.

[1] GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

9. Il consiglio di amministrazione notifica quanto prima all'autorità di bilancio la propria intenzione di realizzare progetti suscettibili di avere ripercussioni economiche significative sul finanziamento del bilancio, in particolare progetti di carattere immobiliare, come la locazione o l'acquisto di immobili. Esso ne informa la Commissione. Qualora un ramo dell'autorità di bilancio comunichi che intende esprimere un parere, esso lo trasmette al consiglio di amministrazione entro sei settimane dalla notifica del progetto.

Articolo 39

Esecuzione e controllo del bilancio

1. Il direttore esecutivo dà esecuzione al bilancio dell'Agenzia.

2. Il contabile dell'Agenzia comunica al contabile della Commissione, entro il 1° marzo successivo alla chiusura dell'esercizio, i conti provvisori corredati della relazione sulla gestione di bilancio e finanziaria dell'esercizio. Il contabile della Commissione procede al consolidamento dei conti provvisori delle istituzioni e degli organismi decentrati a norma dell'articolo 128 del regolamento finanziario generale.

3. Il contabile della Commissione comunica alla Corte dei conti, entro il 31 marzo successivo alla chiusura dell'esercizio, i conti provvisori dell'Agenzia corredati della relazione sulla gestione di bilancio e finanziaria dell'esercizio. Detta relazione sulla gestione di bilancio e finanziaria dell'esercizio viene trasmessa anche al Parlamento europeo e al Consiglio.

La Corte dei conti esamina tale contabilità a norma dell'articolo 248 del trattato e pubblica ogni anno una relazione sulle attività dell'Agenzia.

4. Una volta ricevute le osservazioni formulate dalla Corte dei conti sui conti provvisori dell'Agenzia, a norma dell'articolo 129 del regolamento finanziario generale, il direttore esecutivo stabilisce i conti definitivi dell'Agenzia, sotto la propria responsabilità, e li trasmette, per parere, al consiglio di amministrazione.

5. Il consiglio di amministrazione esprime un parere sui conti definitivi dell'Agenzia.

6. Il direttore esecutivo trasmette i conti definitivi, corredati del parere del consiglio di amministrazione, entro il 1° luglio successivo alla chiusura dell'esercizio, al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti.

7. I conti definitivi vengono pubblicati.

8. Il direttore esecutivo invia alla Corte dei conti una risposta alle osservazioni di quest'ultima entro il 30 settembre. Egli invia tale risposta anche al consiglio di amministrazione.

9. Il direttore esecutivo presenta al Parlamento europeo, su richiesta dello stesso, come previsto all'articolo 146, paragrafo 3, del regolamento finanziario generale, tutte le informazioni necessarie al corretto svolgimento della procedura di discarico per l'esercizio in oggetto.

10. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del Consiglio che delibera a maggioranza qualificata, dà atto al direttore esecutivo, entro il 30 aprile dell'anno n+2, dell'esecuzione del bilancio dell'esercizio n.

Articolo 40

Regolamento finanziario

Il regolamento finanziario applicabile all'Agenzia è adottato dal consiglio di amministrazione, previa consultazione della Commissione. Esso non può discostarsi dal regolamento (CE, Euratom) n. 2343/2002 [1] della Commissione, a meno che le esigenze specifiche del funzionamento dell'Agenzia non lo rendano necessario e con l'accordo preliminare della Commissione.

Articolo 41

Disposizioni antifrode

1. Ai fini della lotta contro la frode, la corruzione ed altri atti illeciti, si applica senza restrizione il regolamento (CE) n. 1073/1999.

2. L'Agenzia aderisce all'accordo interistituzionale, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini interne svolte dall'ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e attua immediatamente le disposizioni necessarie, applicabili a tutto il personale dell'Agenzia.

3. Le decisioni in materia di finanziamento e gli accordi e gli strumenti di applicazione che ne derivano prevedono espressamente che la Corte dei conti e l'OLAF possano, in caso di necessità, effettuare un controllo in loco presso i beneficiari degli stanziamenti dell'Agenzia.

CAPITOLO 7

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 42

Inizio dell'attività dell'Agenzia

L'Agenzia sarà operativa entro 24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.

---

[1] Regolamento (CE, Euratom) n. 2343/2002 della Commissione, del 23 dicembre 2002, che reca il regolamento finanziario quadro degli organismi di cui all'articolo 185 del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio che stabilisce il regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee (GU L 357 del 31.12.2002, pag. 72).

Articolo 43

Valutazione

Entro cinque anni dalla data in cui l'Agenzia ha assunto le proprie funzioni, la Commissione procede alla valutazione dell'attuazione del presente regolamento, dei risultati ottenuti dall'Agenzia e dei suoi metodi di lavoro. Tale valutazione tiene conto del parere dei rappresentanti del settore ferroviario, delle parti sociali e degli organismi di tutela dei consumatori. I risultati della valutazione sono resi pubblici. La Commissione propone, se del caso, una modifica del presente regolamento.

In detto contesto, la Commissione presenta, se del caso, una proposta di revisione delle disposizioni del presente regolamento alla luce degli sviluppi delle agenzie di regolamentazione, secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato. Il Parlamento europeo e il Consiglio esaminano tale proposta e, in particolare, considerano se occorra rivedere la composizione del Consiglio di amministrazione secondo il quadro generale da adottare per le agenzie di regolamentazione.

Articolo 44

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
P. COX	M. McDOWELL

DICHIARAZIONE DELLA COMMISSIONE

La Commissione rammenta la sua comunicazione di dicembre 2002 sull'inquadramento delle agenzie europee di regolazione e la sua proposta di regolamento che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea. La Commissione ritiene, in accordo con la risoluzione del Parlamento europeo del 13 gennaio 2004 relativa alla comunicazione summenzionata, che un consiglio di amministrazione di dimensioni limitate, composto da membri designati dall'esecutivo comunitario, garantirebbe un funzionamento più efficace dell'Agenzia in una Unione allargata. A tal proposito la Commissione attende di ricevere la risposta del Consiglio alla sua comunicazione sull'inquadramento delle agenzie europee di regolazione. La Commissione conferma l'intenzione di presentare, se del caso, una proposta relativa all'inquadramento delle agenzie europee che riguarderà anche la composizione del consiglio di amministrazione.

Rettifica della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 164 del 30 aprile 2004)

La direttiva 2004/49/CE va letta come segue:

DIRETTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza

(direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ([1]),

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([2]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([3]),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([4]), visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 23 marzo 2004,

considerando quanto segue:

(1) Per dar seguito all'impegno assunto con la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie ([5]), e finalizzato alla creazione di un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia, è necessario porre in essere un quadro normativo comune per la sicurezza ferroviaria. Fino ad oggi, gli Stati membri hanno elaborato norme e standard di sicurezza di portata essenzialmente nazionale, basati su concetti tecnici ed operativi nazionali. A ciò si aggiunge il fatto che l'eterogeneità dei principi, dell'approccio e delle culture hanno reso difficile l'eliminazione degli ostacoli tecnici e lo sviluppo di operazioni di trasporto internazionali.

(2) La direttiva 91/440/CEE, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie ([6]) e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza ([7]) rappresentano le prime fasi del processo di regolamentazione del mercato europeo dei trasporti su rotaia, aprendo il mercato dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci. Tuttavia, le disposizioni in materia di sicurezza si sono dimostrate insufficienti e sussiste un'eterogeneità dei requisiti di sicurezza che pregiudica il funzionamento ottimale dei trasporti su rotaia nella Comunità. Risulta particolarmente importante armonizzare il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti.

([1]) GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 332.

([2]) GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131.

([3]) GU C 66 del 19.3.2003, pag. 5.

([4]) Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 92), posizione comune del Consiglio del 26 giugno 2003 (GU C 270 E dell'11.11.2003, pag. 25) e parere del Parlamento europeo del 23 ottobre 2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 22 aprile 2004 e decisione del Consiglio del 26 aprile 2004.

([5]) GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).

([6]) GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).

([7]) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).

(3) In molti Stati membri, le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a norme di sicurezza locali o regionali e al controllo di autorità locali o regionali e non ai requisiti comunitari in materia di interoperabilità o rilascio di licenze. I tram sono inoltre spesso soggetti alla normativa sulla sicurezza stradale e potrebbero pertanto non rientrare integralmente nell'ambito di applicazione di norme sulla sicurezza ferroviaria. Per queste ragioni e in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato, gli Stati membri dovrebbero poter escludere detti sistemi di trasporto su rotaia locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva.

(4) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario comunitario sono generalmente elevati, in particolare rispetto a quelli del trasporto su strada. Nell'attuale fase di ristrutturazione, che separerà le funzioni di compagnie ferroviarie precedentemente integrate e porterà il settore delle ferrovie da un ambito di autoregolamentazione ad un ambito di regolamentazione pubblica, è importante che sia almeno mantenuta la sicurezza. Ove ragionevolmente praticabile, la sicurezza dovrebbe essere ulteriormente migliorata alla luce del progresso tecnico e scientifico e tutelando la competitività del modo di trasporto su rotaia.

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

(6) La responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie relativa al funzionamento dei sistemi ferroviari non esclude che altri attori quali fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, addetti alla manutenzione dei vagoni, fornitori di servizi, ed enti appaltanti si assumano la responsabilità dei loro prodotti o servizi ai sensi delle disposizioni della direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità [1] e alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale [2] o di altra legislazione comunitaria pertinente.

(7) I requisiti in materia di sicurezza dei sottosistemi delle reti ferroviarie transeuropee sono stabiliti dalla direttiva 96/48/CE e dalla direttiva 2001/16/CE. Tuttavia, dette direttive non definiscono requisiti comuni a livello di sistema e non approfondiscono il tema della regolamentazione, della gestione e della supervisione della sicurezza. Una volta che le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) avranno stabilito i livelli minimi di sicurezza dei sottosistemi risulterà sempre più importante fissare obiettivi di sicurezza anche a livello di sistema.

(8) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, dovrebbero essere progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (CST) e metodi comuni di sicurezza (CSM). Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione del livello di sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello comunitario e degli Stati membri.

(9) Le informazioni sulla sicurezza del sistema ferroviario sono scarse e generalmente inaccessibili al pubblico. È pertanto necessario creare indicatori comuni di sicurezza (CSI) per valutare che il sistema sia conforme ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria. Tuttavia, le definizioni nazionali relative ai CSI possono applicarsi per un periodo transitorio e si dovrebbe pertanto tenere debito conto del grado di sviluppo di definizioni comuni dei CSI quando è messa a punto la prima serie di CST.

(10) Le norme nazionali di sicurezza, spesso fondate su standard tecnici nazionali, dovrebbero gradualmente essere sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base delle STI. L'introduzione di nuove norme nazionali specifiche che non siano fondate su tali standard comuni deve essere limitata al minimo. Le nuove norme nazionali dovrebbero essere conformi alla normativa comunitaria e favorire il passaggio ad un approccio comune alla sicurezza ferroviaria. Tutte le parti interessate dovrebbero pertanto essere consultate prima che uno Stato membro adotti una norma nazionale di sicurezza che imponga un livello di sicurezza più elevato che i CST. In tali casi, il nuovo progetto di norma dovrebbe essere oggetto di un esame da parte della Commissione, che dovrebbe adottare una decisione qualora risultasse che il progetto di norma non è conforme alla legislazione comunitaria o costituisce un mezzo di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.

(11) La situazione attuale, nella quale vigono ancora norme di sicurezza nazionali, dovrebbe essere vista come fase di transizione verso una situazione nella quale a termine saranno in vigore norme europee.

(12) L'elaborazione dei CST, CSM e CSI e la necessità di facilitare il processo verso un approccio comune alla sicurezza ferroviaria richiedono un supporto tecnico a livello

[1] GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.
[2] GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

comunitario. L'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio [1] è incaricata di formulare raccomandazioni in materia di CST, CSM e CSI e di ulteriori misure di armonizzazione nonché di monitorare l'evoluzione della sicurezza ferroviaria nella Comunità.

(13) Nell'esercitare le proprie funzioni e competenze i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovrebbero attuare un sistema di gestione della sicurezza che soddisfi i requisiti comunitari e contenga elementi comuni. Le informazioni sulla sicurezza e l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza dovrebbero essere sottoposte all'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro interessato.

(14) Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe tener conto del fatto che la direttiva 89/391/CE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro [2], e le relative direttive particolari sono pienamente applicabili alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore ferroviario. Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe anche tener conto della direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia [3].

(15) Per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque per tutte le imprese ferroviarie, queste dovrebbero essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza. I certificati di sicurezza dovrebbero fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di rispettare le norme e gli standard di sicurezza del settore. Per i servizi di trasporto internazionale dovrebbe essere sufficiente approvare il sistema di gestione della sicurezza in uno Stato membro e attribuire all'approvazione validità comunitaria. La conformità alle norme nazionali dovrebbe essere subordinata a un'ulteriore certificazione in ciascuno Stato membro. L'obiettivo finale dovrebbe essere quello di istituire un certificato di sicurezza comune con validità comunitaria.

(16) Oltre che ai requisiti di sicurezza descritti nel certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie titolari di una licenza di esercizio devono rispettare i requisiti nazionali, compatibili con il diritto comunitario e applicati in modo non discriminatorio, in materia di salute, sicurezza, condizioni sociali, incluse le disposizioni giuridiche relative al periodo di guida, e di diritto dei lavoratori e dei consumatori di cui agli articoli 6 e 12 della direttiva 95/18/CE.

(17) Ciascun gestore dell'infrastruttura ha la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della sua rete ferroviaria. Parallelamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie il gestore dell'infrastruttura dovrebbe essere soggetto all'autorizzazione di sicurezza da parte dell'autorità preposta alla sicurezza per quanto concerne il suo sistema di gestione della sicurezza e altre disposizioni finalizzate al rispetto dei requisiti di sicurezza.

(18) Gli Stati membri dovrebbero sforzarsi di assistere le imprese ferroviarie che intendono accedere al mercato. In particolare dovrebbero fornire loro informazioni e rispondere prontamente alle richieste di certificazione della sicurezza. Per le imprese ferroviarie che assicurano servizi di trasporto internazionale è importante che le procedure siano analoghe nei diversi Stati membri. Anche se in un primo tempo il certificato di sicurezza conterrà elementi nazionali, dovrebbe comunque essere possibile armonizzarne le parti comuni e facilitare l'elaborazione di un modello comune.

(19) La certificazione del personale viaggiante e l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile già in servizio per le differenti reti nazionali costituiscono spesso un ostacolo insormontabile per i nuovi operatori. Gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che le strutture per la formazione e la certificazione del personale viaggiante necessarie per ottemperare ai requisiti fissati nelle norme nazionali siano accessibili alle imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza. Si dovrebbe elaborare una procedura comune di autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile in servizio.

(20) I tempi di guida e di riposo dei macchinisti e dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni di sicurezza essenziali hanno un forte impatto sul livello di sicurezza del sistema ferroviario. Tali aspetti rientrano negli articoli da 137 a 139 del trattato e sono già soggetti a un negoziato fra le parti sociali in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE [4].

(21) Lo sviluppo di un sistema ferroviario comunitario sicuro richiede l'istituzione di condizioni armonizzate per la concessione di appropriate patenti ai macchinisti, nonché al personale viaggiante addetto a compiti di sicurezza; la Commissione ha annunciato l'intenzione di presentare prossimamente una nuova legislazione in materia. Per quanto riguarda l'altro personale addetto a mansioni di sicurezza essenziali, le relative qualifiche sono state già specificate dalle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

[1] Cfr. pagina 3 della presente Gazzetta ufficiale.

[2] GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

[3] GU L 235 del 17.9.1996, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/29/CE della Commissione (GU L 90 dell'8.4.2003, pag. 47).

[4] Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

(22) Come parte del nuovo quadro normativo comune in materia di sicurezza ferroviaria, tutti gli Stati membri dovrebbero istituire autorità nazionali con compiti di regolamentazione e supervisione della sicurezza ferroviaria. Per agevolarne la cooperazione a livello comunitario, occorrerebbe attribuire a queste autorità le stesse funzioni e competenze minime. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero godere di un elevato livello di autonomia. Esse dovrebbero svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio per contribuire alla creazione di un sistema ferroviario comunitario unico e dovrebbero cooperare per coordinare i rispettivi criteri decisionali, in particolare per quanto riguarda la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto internazionale.

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

(24) L'indagine di sicurezza dovrebbe essere separata dall'indagine giudiziaria relativa allo stesso inconveniente, pur godendo dell'accesso alle prove e alle testimonianze. Detta indagine dovrebbe essere condotta da un organismo permanente, indipendente dai soggetti del settore ferroviario. Tale organismo dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nelle cause degli eventi oggetto di indagine; in particolare, la sua indipendenza funzionale non dovrebbe essere compromessa dal fatto che è strettamente connesso con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o con l'ente di regolamentazione delle ferrovie a fini di organizzazione e di struttura giuridica. Le indagini dovrebbero essere effettuate nella massima trasparenza possibile. Per ogni evento, l'organismo investigativo dovrebbe designare un gruppo di investigatori dotato della necessaria competenza per individuarne tutte le cause dirette ed indirette.

(25) Le relazioni sulle indagini e le eventuali conclusioni e raccomandazioni forniscono informazioni fondamentali ai fini di un ulteriore miglioramento della sicurezza ferroviaria e dovrebbero essere rese pubbliche a livello comunitario. Le raccomandazioni in materia di sicurezza dovrebbero essere attuate dai destinatari e le azioni intraprese essere comunicate all'organismo investigativo.

(26) Poiché gli scopi dell'azione proposta, vale a dire il coordinamento delle attività negli Stati membri finalizzate alla regolamentazione e alla supervisione della sicurezza e all'analisi degli incidenti, nonché la definizione a livello comunitario di obiettivi comuni di sicurezza, metodi comuni di sicurezza, indicatori comuni di sicurezza e requisiti comuni dei certificati di sicurezza, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(27) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione [1].

(28) La presente direttiva mira a riorganizzare e a riunire la pertinente normativa comunitaria in materia di sicurezza ferroviaria. Di conseguenza, dovrebbero essere abrogate le disposizioni in materia di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie precedentemente stabilite dalla direttiva 2001/14/CE, insieme a tutti i riferimenti alla certificazione della sicurezza. La direttiva 95/18/CE prevedeva disposizioni in materia di qualifiche di sicurezza del personale operativo e di sicurezza del materiale rotabile che sono coperte dai requisiti in materia di certificazione della sicurezza della presente direttiva e non dovrebbero quindi fare più parte dei requisiti per ottenere una licenza. Un'impresa ferroviaria titolare di una licenza di esercizio dovrebbe essere in possesso di un certificato di sicurezza per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria.

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

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

Articolo 1

Finalità

La presente direttiva è intesa a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario comunitario 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 i soggetti interessati,

[1] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per consentire una maggiore armonizzazione delle norme nazionali,

d) l'istituzione in ciascuno Stato membro di un'autorità 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 ed operativa. 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 e i gestori dell'infrastruttura.

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

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

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

c) l'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

a) «sistema ferroviario»: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;

b) «gestore dell'infrastruttura»: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria o di parte di essa, quale definita dall'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, compresa eventualmente la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti di gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;

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

d) «specifiche tecniche di interoperabilità (STI)»: le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità, quali definiti nella direttiva 96/48/CE e nella direttiva 2001/16/CE;

e) «obiettivi comuni di sicurezza (CST)»: i livelli di sicurezza che devono almeno essere raggiunti 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) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;

f) «metodi comuni di sicurezza (CSM)»: i metodi che devono essere elaborati per descrivere come valutare i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;

g) «autorità preposta alla sicurezza»: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della presente direttiva o qualsiasi organismo binazionale a cui gli Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato per l'infrastruttura transfrontaliera specializzata;

h) «norme nazionali di sicurezza»: tutte le norme contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, prescritte a livello di Stato membro e applicabili a più di un'impresa ferroviaria, indipendentemente dall'organismo che le emana;

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

j) «investigatore incaricato»: una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;

k) «incidente»: evento improvviso indesiderato e 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 analogo avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; «seri danni», 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, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio;

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) «Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea, vale a dire l'Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie;

q) «organismi notificati»: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;

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 convenzionale o ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. Il concetto di «componente» comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.

CAPO II

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA

Articolo 4

Sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria

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

Gli Stati membri provvedono affinché l'emanazione, l'applicazione e il controllo dell'applicazione delle norme di sicurezza avvengano in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico.

3. Gli Stati membri provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva.

Fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

4. Resta impregiudicata la responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro.

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 preposte alla sicurezza di cui all'articolo18.

Il primo anno di riferimento per i CSI è il 2006; essi saranno oggetto della relazione annuale dell'anno successivo.

I CSI sono stabiliti secondo quanto indicato nell'allegato I.

2. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'allegato I è soggetto a revisione secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, in particolare per integrarvi le definizioni comuni dei CSI e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

Articolo 6

Metodi comuni di sicurezza

1. Una prima serie di CSM, che comprende almeno i metodi descritti al paragrafo 3, lettera a), è adottata dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2008, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2. Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Una seconda serie di CSM, che contempla la restante parte dei metodi descritti nel paragrafo 3, è adottata dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2010, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2. Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. I progetti di CSM e i progetti riveduti di CSM sono elaborati dall'Agenzia sulla base di mandati conferiti secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

I progetti di CSM si basano su un esame dei metodi esistenti negli Stati membri.

3. I CSM descrivono come siano valutati il livello di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, elaborando e definendo:

a) metodi di valutazione del rischio e di valutazione,

b) metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 11,

e

c) qualora non siano contemplati dalle STI, metodi atti a verificare che i sottosistemi strutturali dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.

4. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, tenendo conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria e degli obblighi imposti agli Stati membri di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

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

Articolo 7

Obiettivi comuni di sicurezza

1. I CST sono sviluppati, adottati e riveduti secondo le procedure di cui al presente articolo.

2. I progetti di CST e i progetti riveduti di CST sono redatti dall'agenzia sulla base di mandati conferiti secondo la procedura di cui all'articolo27, paragrafo 2.

3. La prima serie di progetti di CST si basa su un esame degli obiettivi e del rendimento in materia di sicurezza degli Stati membri e garantisce che l'attuale sicurezza del sistema ferroviario non sia ridotta in nessuno Stato membro. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2009, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, e sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

La seconda serie di progetti di CST si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di CST e la relativa attuazione. Essi riflettono settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. Sono adottati dalla Commissione anteriormente al 30 aprile 2011, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, e sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Tutte le proposte di progetti e di progetti riveduti di CST riflettono gli obblighi imposti agli Stati membri dall'articolo 4, paragrafo 1. Tali proposte sono corredate di una stima dei costi e dei benefici che indichi il loro probabile impatto per tutti gli operatori e gli agenti economici coinvolti, nonché l'impatto sull'accettazione del rischio da parte della società. Esse contengono, se necessario, un calendario per la loro graduale attuazione, in particolare per tener conto della natura e della portata dell'investimento necessario alla loro applicazione. I progetti analizzano il possibile impatto sulle STI per i sottosistemi e contengono, se del caso, proposte di modifica delle stesse.

4. I CST definiscono in particolare i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario e dal sistema nel suo insieme in ogni Stato membro, espressi in criteri di accettazione del rischio per:

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 esposte le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari;

b) i rischi per la società.

5. I CST sono riveduti periodicamente, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, tenendo conto dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria.

6. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme di sicurezza nazionali al fine di attuare almeno i CST e tutti i CST riveduti, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Essi notificano dette norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3.

Articolo 8

Norme nazionali di sicurezza

1. In applicazione della presente direttiva gli Stati membri stabiliscono norme nazionali di sicurezza vincolanti e provvedono affinché siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati.

2. Anteriormente al 30 aprile 2005 gli Stati membri notificano alla Commissione tutte le pertinenti norme nazionali di sicurezza in vigore, ai sensi dell'allegato II, indicandone l'ambito di applicazione.

La notifica contiene altresì informazioni relative al contenuto principale delle norme con i relativi riferimenti giuridici, al tipo di strumento legislativo e all'organismo o organizzazione preposta alla pubblicazione.

3. Entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, l'Agenzia valuta il modo in cui le norme nazionali di sicurezza sono pubblicate e messe a disposizione in conformità del paragrafo 1. Essa formula inoltre appropriate raccomandazioni all'indirizzo della Commissione per la pubblicazione di tali norme al fine di rendere tali informazioni più facilmente accessibili.

4. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione di ogni modifica delle norme nazionali di sicurezza notificate e di qualsiasi nuova norma di sicurezza eventualmente adottata, salvo se la norma riguarda esclusivamente l'attuazione delle STI.

5. Per limitare al massimo l'introduzione di nuove norme nazionali specifiche, ed evitando in tal modo la creazione di ulteriori ostacoli, e per consentire la progressiva armonizzazione delle norme di sicurezza, la Commissione vigila sull'introduzione di nuove norme nazionali di sicurezza da parte degli Stati membri.

6. Qualora, dopo l'adozione dei CST, uno Stato membro intenda introdurre una nuova norma nazionale di sicurezza che prescriva un livello di sicurezza superiore ai CST, o qualora uno Stato membro intenda introdurre una nuova norma nazionale di sicurezza che può riguardare operazioni di imprese ferroviarie di altri Stati membri nel territorio dello Stato membro interessato, lo Stato membro consulta a tempo debito tutte le parte interessate e si applica la procedura di cui al paragrafo 7.

7. Lo Stato membro presenta il progetto di norma di sicurezza alla Commissione, indicando le ragioni per introdurla.

La Commissione, se giudica che il progetto di norma di sicurezza è incompatibile con i CSM o con la realizzazione almeno dei CST, o che costituisce un mezzo di discriminazione arbitraria o una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, adotta una decisione indirizzata allo Stato membro interessato, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

La Commissione, se nutre seri dubbi sulla compatibilità del progetto di norma di sicurezza con i CSM o con la realizzazione almeno dei CST, o se ritiene che esso costituisca un mezzo di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, informa senza indugi lo Stato membro interessato, il quale sospende l'adozione, l'entrata in vigore o l'attuazione della norma finché non viene adottata una decisione entro sei mesi, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

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 alle norme di sicurezza nazionali di cui all'articolo 8 e all'allegato II, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI, e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM.

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

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 e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Il sistema, inoltre, è concepito 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 30 giugno di ogni anno tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità 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'allegato I, 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.

CAPO III

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Articolo 10

Certificati di sicurezza

1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza di cui al presente capo. Il certificato di sicurezza può valere per l'intera rete ferroviaria di uno Stato membro o soltanto per una parte delimitata.

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

2. Il certificato di sicurezza comprende:

a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 9 e all'allegato III,

e

b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza del funzionamento sulla rete in questione. I requisiti possono includere l'applicazione delle STI e le norme nazionali di sicurezza, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.

3. L'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria inizia la propria attività rilascia la certificazione a norma del paragrafo 2.

La certificazione rilasciata a norma del paragrafo 2 deve specificare il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. La certificazione rilasciata a norma del paragrafo 2, lettera a), è valida in tutto il territorio della Comunità per le attività di trasporto ferroviario equivalenti.

4. L'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria intende effettuare servizi supplementari di trasporto ferroviario rilascia la certificazione nazionale aggiuntiva necessaria a norma del paragrafo 2, lettera b).

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

Il titolare del certificato di sicurezza informa senza indugio la competente autorità preposta alla sicurezza in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio della parte pertinente del certificato. Il titolare notifica inoltre alla competente autorità preposta alla sicurezza l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.

L'autorità preposta alla sicurezza può prescrivere la revisione della parte pertinente del certificato di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi più le condizioni per la certificazione che è stata rilasciata, l'autorità preposta alla sicurezza revoca la parte a) e/o b) del certificato, motivando la propria decisione. L'autorità preposta alla sicurezza che abbia revocato una certificazione nazionale aggiuntiva rilasciata a norma del paragrafo 4 informa celermente della sua decisione l'autorità preposta alla sicurezza che ha rilasciato la certificazione a norma del paragrafo 2, lettera a).

Parimenti l'autorità preposta alla sicurezza deve revocare il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso.

6. L'autorità preposta alla sicurezza notifica entro un mese all'Agenzia il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca dei certificati di sicurezza di cui al paragrafo 2, lettera a). La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità del certificato di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

7. Anteriormente al 30 aprile 2009, l'Agenzia valuta gli sviluppi della certificazione di sicurezza e presenta alla Commissione una relazione contenente raccomandazioni su una strategia di passaggio ad un certificato di sicurezza comunitario unico. La Commissione adotta le opportune misure di esecuzione di dette raccomandazioni.

Articolo 11

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

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

L'autorizzazione di sicurezza comprende:

a) l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9 e all'allegato III,

e

b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

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

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

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

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

Articolo 12

Requisiti per la domanda di certificazione della sicurezza e di autorizzazione di sicurezza

1. L'autorità preposta alla sicurezza decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza o di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso non oltre quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste. Se il richiedente è tenuto a trasmettere informazioni supplementari, esse sono trasmesse quanto prima.

2. Per facilitare la costituzione di nuove imprese ferroviarie e la presentazione di domande da parte di imprese ferroviarie provenienti da altri Stati membri, l'autorità preposta alla sicurezza emana linee guida dettagliate sulle modalità per ottenere un certificato di sicurezza. L'autorità elenca tutti i requisiti necessari ai fini dell'articolo 10, paragrafo 2, e mette a disposizione dei richiedenti tutta la documentazione pertinente.

Sono messe a disposizione delle imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza per servizi su una parte delimitata di un'infrastruttura linee guida specifiche che individuano specificamente le norme applicabili alla parte di infrastruttura in oggetto.

3. È messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il certificato di sicurezza e l'elenco dei documenti da produrre. Tutte le domande di certificati di sicurezza sono presentate nella lingua richiesta dall'autorità preposta alla sicurezza.

Articolo 13

Accesso alle strutture di formazione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione per i macchinisti e il personale viaggiante, qualora tale formazione faccia parte dei requisiti previsti per ottenere un certificato di sicurezza.

La formazione impartita deve comprendere 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.

Gli Stati membri provvedono inoltre affinché i gestori dell'infrastruttura e il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione.

Qualora la formazione non preveda esami e la concessione di certificati, gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie abbiano accesso a tale certificazione se ciò è un requisito per ottenere il certificato di sicurezza.

L'autorità preposta alla sicurezza provvede affinché la prestazione di servizi di formazione o, se del caso, la concessione di certificati soddisfino i requisiti di sicurezza contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 8 e all'allegato II.

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 devono essere 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. In tutti i casi, ogni impresa ferroviaria ed ogni gestore di infrastrutture è responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del suo personale incaricato di attività relative alla sicurezza di cui all'articolo 9 e all'allegato III.

Articolo 14

Messa in servizio del materiale rotabile già in servizio

1. Il materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio in uno Stato membro a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera b), e non del tutto disciplinato dalla pertinente STI è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro o negli altri Stati membri ai sensi del presente articolo, se è prescritta un'autorizzazione da quest'ultimo Stato o dagli Stati membri.

2. L'impresa ferroviaria che richiede l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile in altri Stati membri presenta alla competente autorità preposta alla sicurezza un fascicolo tecnico relativo al materiale rotabile o al tipo di materiale rotabile, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:

a) l'attestazione che il materiale rotabile è stato autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate dopo l'autorizzazione;

b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative pertinenti prescritti dall'autorità preposta alla sicurezza e necessari per l'autorizzazione complementare;

c) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il materiale rotabile è compatibile con il sistema di fornitura dell'energia, con il sistema di segnalamento e controllo-comando, con lo scartamento dei binari e la sagoma dell'infrastruttura, con il carico assiale massimo ammissibile e gli altri parametri restrittivi della rete;

d) i dati relativi alle deroghe alle norme nazionali di sicurezza necessarie per il rilascio dell'autorizzazione e l'attestazione, basata sulla valutazione del rischio, che l'approvazione del materiale rotabile non comporta rischi indebiti per la rete.

3. L'autorità preposta alla sicurezza può prescrivere l'esecuzione di collaudi sulla rete per verificare la conformità ai parametri restrittivi di cui al paragrafo 2, lettera c); in questo caso, è tenuta ad indicarne la portata e il contenuto.

4. L'autorità preposta alla sicurezza decide in merito ad una domanda presentata ai sensi del presente articolo senza indugio e comunque entro quattro mesi dall'invio della documentazione tecnica completa, compresa quella relativa ai collaudi. Il certificato di autorizzazione può stabilire condizioni di utilizzo ed altre limitazioni.

Articolo 15

Armonizzazione dei certificati di sicurezza

1. Anteriormente al 30 aprile 2009 si adottano, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, le decisioni in merito ai requisiti comuni armonizzati di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e all'allegato IV e ad un formato comune del fascicolo informativo per i richiedenti.

2. L'Agenzia raccomanda requisiti comuni armonizzati ed un formato comune per il fascicolo informativo per i richiedenti sulla base di un mandato conferito secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

CAPO IV

AUTORITÀ PREPOSTA ALLA SICUREZZA

Articolo 16

Compiti

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

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

a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE, e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;

b) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, a norma dell'articolo 14 della direttiva 2001/16/CE e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;

c) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali fissati dall'articolo 12 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;

d) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI;

e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 11 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;

f) controllare, promuovere e, se del caso, imporre ed elaborare un quadro normativo in materia di sicurezza, compreso il sistema di disposizioni nazionali in materia di sicurezza;

g) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nel registro nazionale, istituito a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE e della direttiva 2001/16/CE, siano precise ed aggiornate.

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

Articolo 17

Principi che regolano le decisioni

1. L'autorità preposta alla sicurezza svolge i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. In particolare, essa acquisisce il parere di tutte le parti e motiva le proprie decisioni.

Risponde prontamente alle domande e comunica le proprie richieste di informazioni senza indugio e adotta le sue decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni richieste. Allorquando svolge le funzioni di cui all'articolo 16, può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

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

2. L'autorità preposta alla sicurezza ha la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini necessarie per l'assolvimento dei propri compiti e può accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni dell'autorità preposta alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.

4. Le autorità preposte alla sicurezza procedono ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta la Comunità. La cooperazione mira in particolare a favorire e coordinare la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che hanno ottenuto linee internazionali secondo la procedura di cui all'articolo 15 della direttiva 2001/14/CE.

L'Agenzia assiste in tali compiti le autorità preposte alla sicurezza.

Articolo 18

Relazione annuale

Ogni anno l'autorità 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 definiti nell'allegato I;

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.

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 dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità o convenzionale.

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 ad un livello comunitario;

e

d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'autorità preposta alla sicurezza o degli Stati membri.

3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto dei principi e degli obiettivi 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 vigente negli Stati membri e, ove opportuno, in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, gli investigatori possono quanto prima:

a) accedere 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 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 e dell'autorità preposta alla sicurezza.

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 notificato, 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 preposta alla sicurezza 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 preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di segnalare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e agli inconvenienti di cui all'articolo 19. L'organismo investigativo è in grado di reagire a tali comunicazioni e di predisporre l'apertura dell'indagine entro una settimana dal ricevimento della comunicazione concernente l'incidente o inconveniente.

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. Se necessario, l'organismo investigativo può chiedere 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.

L'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito.

Articolo 22

Procedura investigativa

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

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 preposta alla sicurezza, 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 sono regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e devono, per quanto fattibile, poter presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione.

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. La relazione è redatta seguendo il più possibile il formato riportato nell'allegato V. 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.

3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisca 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 preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, ad altri organismi o autorità dello Stato membro o ad altri Stati membri. Gli Stati membri e le rispettive autorità preposte alla sicurezza adottano 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'autorità 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 ogni anno le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

CAPO VI

COMPETENZE DI ESECUZIONE

Articolo 26

Adeguamento degli allegati

Gli allegati sono adeguati al progresso tecnico e scientifico secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

Articolo 27

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 28

Misure di attuazione

1. Gli Stati membri possono sottoporre all'attenzione della Commissione qualsiasi misura concernente l'attuazione della presente direttiva. Le opportune decisioni sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni relative alla certificazione di sicurezza e all'autorizzazione di sicurezza e nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata. La Commissione comunica la decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

CAPO VII

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 29

Modifica della direttiva 95/18/CE

La direttiva 95/18/CE è così modificata:

1) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 8*

Sono soddisfatti i requisiti in materia di competenza professionale allorché l'impresa ferroviaria che richiede la licenza dispone o disporrà di un'organizzazione gestionale dotata delle conoscenze e/o dell'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo e una supervisione sicuri ed efficaci sulle operazioni del tipo specificato nella licenza.»

2) La sezione II dell'allegato è abrogata.

Articolo 30

Modifiche della direttiva 2001/14/CE

La direttiva 2001/14/CE è così modificata:

1) il titolo è sostituito dal seguente:

«Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.»

2) All'articolo 30, paragrafo 2, la lettera f), è sostituita dalla seguente:

«f) accordi per l'accesso di cui all'articolo 10 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (*), modificata dalla direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (**).

(*) GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.
(**) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164.»

3) L'articolo 32 è abrogato.

4) All'articolo 34, il paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

«2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni relative all'imposizione di diritti, e alla ripartizione di capacità e nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 35, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o meno. La Commissione comunica la decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.»

Articolo 31

Relazioni ed altre azioni comunitarie

Anteriormente al 30 aprile 2007 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

La relazione è corredata, se del caso, di proposte relative a nuove azioni comunitarie.

Articolo 32

Sanzioni

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

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

Articolo 33

Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 aprile 2006. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 34

Entrata in vigore

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

Articolo 35

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
P. COX	M. McDOWELL

ALLEGATO I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Indicatori comuni di sicurezza che devono essere notificati dalle autorità preposte alla sicurezza:

Gli indicatori relativi alle attività di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettere a) e b), devono essere trasmessi a parte.

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

Laddove l'informazione è disponibile, per gli indicatori relativi ad incidenti di cui al punto 1 in appresso si applica il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari ([1]).

1. *Indicatori relativi ad incidenti*

   1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti e suddivisione in base alla seguente tipologia:

      — collisioni di treni, comprese le collisioni provocate da ostacoli sulla sagoma libera dei binari,

      — deragliamenti di treni,

      — incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono i pedoni,

      — incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento, eccetto i suicidi,

      — suicidi,

      — incendi al materiale rotabile,

      — altri.

      Ogni incidente viene comunicato in base al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi, ad esempio un incendio che divampa in seguito ad un deragliamento.

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

      — passeggeri (anche in rapporto al numero totale di passeggeri-chilometri),

      — addetti, compreso il personale delle imprese appaltatrici,

      — utilizzatori dei passaggi a livello,

      — persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari,

      — altri.

2. *Indicatori relativi ad inconvenienti e «quasi incidenti»*

   1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di rotaie danneggiate, di sghembi dei binari e di guasti all'apparato di segnalamento laterale.

([1]) GU L 14 del 21.1.2003, pag. 1.

2. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di segnali di pericolo non rispettati.

3. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di ruote e assali danneggiati sul materiale rotabile in servizio.

3. *Indicatori relativi alle conseguenze di incidenti*

1. Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro di tutti gli incidenti, computando ed includendo, ove possibile, i costi seguenti:

— decessi e lesioni,

— risarcimenti per perdita o danneggiamento dei beni dei passeggeri, del personale o di terzi, compresi i danni provocati all'ambiente,

— sostituzione o riparazione di materiale rotabile o impianti ferroviari danneggiati,

— ritardi, perturbazioni e deviazioni del traffico, compresi i sovraccosti in termini di personale e di perdita di future entrate.

Dai costi summenzionati sono dedotti indennizzi o risarcimenti ottenuti o che si presume saranno ottenuti da terzi, quali i proprietari di veicoli coinvolti in incidenti ai passaggi a livello. Non sono dedotti i risarcimenti derivanti da polizze assicurative stipulate dalle imprese ferroviarie o dai gestori dell'infrastruttura.

2. Numero totale e relativo (rispetto alle ore effettivamente lavorate) di ore lavorative del personale e delle imprese appaltatrici perse in seguito ad incidenti.

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

1. Percentuale di strada ferrata dotata di sistema Automatic Train Protection (Protezione automatica del treno — ATP) in servizio, percentuale di chilometri-treno dotati di sistema ATP.

2. Numero di passaggi a livello (totale e per chilometro di linea). Percentuale di passaggi a livello con protezione automatica o manuale.

5. *Indicatori relativi alla gestione della sicurezza*

Audit interni svolti dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie quali previsti nella documentazione relativa al sistema di gestione della sicurezza. Numero totale degli audit effettivamente realizzati e percentuale rispetto a quelli richiesti (e/o programmati).

6. *Definizioni*

Nel trasmettere i dati previsti dal presente allegato, le autorità responsabili delle relazioni possono valersi delle definizioni relative agli indicatori e ai metodi di calcolo dei costi utilizzate a livello nazionale. Tutte le definizioni e i metodi di calcolo utilizzati sono illustrati in un allegato della relazione annuale di cui all'articolo 18.

ALLEGATO II

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza da notificare alla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 8 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 relative ai requisiti per l'autorizzazione alla messa in servizio e alla manutenzione di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI. La notifica include le norme che regolano lo scambio di materiale rotabile fra imprese ferroviarie, i sistemi di immatricolazione e i requisiti relativi alle procedure di collaudo;

4. 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;

5. 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;

6. 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;

7. norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

ALLEGATO III

SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

1. *Requisiti del sistema di gestione della sicurezza*

Il sistema di gestione della sicurezza deve essere documentato in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Occorre indicare come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza.

2. *Elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza*

Gli elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza sono i seguenti:

a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organismo e comunicata a tutto il personale;

b) obiettivi dell'organismo di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;

c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nuovi e modificati o altre prescrizioni contenuti:

— nelle STI,

o

— nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 8 e all'allegato II,

o

— in altre norme pertinenti,

o

— in decisioni dell'autorità,

nonché procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;

d) procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;

e) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;

f) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi che operano sulla stessa infrastruttura;

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

h) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;

i) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti;

j) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

ALLEGATO IV

DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA PARTE DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA SPECIFICA DELLA RETE

Per consentire all'autorità preposta alla sicurezza di rilasciare la parte del certificato di sicurezza specifica della rete deve essere presentata la seguente documentazione:

— la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle STI o a parti di STI e, se del caso, alle norme nazionali di sicurezza e alle altre norme applicabili alle sue operazioni, al personale e al materiale rotabile, precisando in che modo il sistema di gestione della sicurezza ne garantisce la conformità,

— la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle diverse categorie di personale proprio o delle imprese appaltatrici, fornendo la prova che dette categorie soddisfano i requisiti previsti dalle STI o dalle norme nazionali vigenti e che sono state debitamente certificate,

— la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa ai diversi tipi di materiale rotabile utilizzato, fornendo la prova che tale materiale è conforme alle STI o alle norme nazionali e che è stato debitamente certificato.

Per evitare duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni, per gli elementi conformi alle STI e agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica.

ALLEGATO V

CONTENUTO PRINCIPALE DELLA RELAZIONE D'INDAGINE SU INCIDENTI ED INCONVENIENTI

1. *Sintesi*

La sintesi riporta una breve descrizione dell'evento, l'ora e il luogo in cui questo si è verificato e le conseguenze. Indica inoltre le cause dirette, le concause e le cause indirette stabilite dall'indagine. Contiene infine le raccomandazioni principali formulate e i relativi destinatari.

2. *Fatti in immediata relazione all'evento*

1. Evento:

— data, ora esatta e luogo dell'evento,

— descrizione degli eventi e del sito dell'incidente, comprese le attività dei servizi di soccorso e di emergenza,

— decisione di aprire un'indagine, composizione della squadra investigativa e svolgimento dell'indagine stessa.

2. Circostanze dell'evento:

— personale e imprese appaltatrici coinvolti, altre parti e testimoni,

— treni e relativa composizione, numero di immatricolazione del materiale rotabile coinvolto,

— descrizione dell'infrastruttura e del sistema di segnalamento – tipo di binari, deviatoi, intersezioni, segnali, protezioni del treno,

— mezzi di comunicazione,

— lavori svolti presso il sito dell'evento o nelle vicinanze,

— attivazione del piano di emergenza ferroviaria e relativa catena di eventi,

— attivazione del piano di emergenza dei servizi pubblici di soccorso, della polizia, dei servizi sanitari e relativa catena di eventi.

3. Decessi, lesioni e danni materiali:

— passeggeri e terzi, personale, compreso quello delle imprese appaltatrici,

— merci, bagagli e altri beni,

— materiale rotabile, infrastruttura e ambiente.

4. Circostanze esterne:

— condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

3. *Resoconto dell'indagine*

1. Sintesi delle testimonianze (nel rispetto della tutela dell'identità dei soggetti interessati):

— personale delle ferrovie, compreso quello delle imprese appaltatrici,

— altri testimoni.

2. Sistema di gestione della sicurezza:

   — quadro organizzativo e modalità di assegnazione ed esecuzione degli incarichi,

   — requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione,

   — modalità dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati,

   — interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.

3. Norme e regolamenti:

   — pertinenti norme e regolamenti comunitari e nazionali,

   — altre norme quali norme d'esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili.

4. Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici:

   — sistema di segnalamento e controllo-comando, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dati,

   — infrastruttura,

   — apparecchiature di comunicazione,

   — materiale rotabile, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dei dati.

5. Documentazione del sistema operativo:

   — provvedimenti adottati dal personale per il controllo del traffico e il segnalamento,

   — scambio di messaggi verbali in relazione all'evento, compresa la trascrizione delle registrazioni,

   — provvedimenti adottati a tutela e salvaguardia del sito dell'evento.

6. Interfaccia uomo-macchina-organizzazione:

   — tempo lavorativo del personale coinvolto,

   — circostanze personali e mediche che influenzano l'evento, compreso lo stress fisico o psicologico,

   — architettura degli impianti aventi un'incidenza sull'interfaccia uomo-macchina.

7. Eventi precedenti dello stesso tipo.

4. *Analisi e conclusioni*

1. Resoconto finale della catena di eventi:

   — conclusioni sull'evento, sulla base dei fatti rilevati nel capitolo 3.

2. Discussione:

   — analisi dei fatti rilevati nel capitolo 3 per determinare le cause dell'evento e valutare le prestazioni dei servizi di soccorso.

3. Conclusioni:

   — cause dirette e immediate dell'evento, comprese le concause riferibili alle azioni delle persone coinvolte o alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici,

   — cause indirette riferibili alle competenze, alle procedure e alla manutenzione,

   — cause a monte riferibili alle condizioni del quadro normativo e all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

4. Osservazioni aggiuntive:

   — carenze rilevate durante l'indagine, ma non pertinenti ai fini della determinazione delle cause.

5. *Provvedimenti adottati*

   — Resoconto dei provvedimenti già presi o adottati successivamente all'evento.

6. *Raccomandazioni*

Rettifica della direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 164 del 30 aprile 2004)

La direttiva 2004/50/CE va letta come segue:

DIRETTIVA 2004/50/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 71 e 156,

vista la proposta della Commissione [1],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [2],

visto il parere del Comitato delle regioni [3],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [4], visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 23 marzo 2004,

considerando quanto segue:

(1) Ai sensi degli articoli 154 e 155 del trattato, la Comunità deve contribuire alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nel settore dei trasporti. Per conseguire tali obiettivi, la Comunità deve intraprendere ogni azione che si riveli necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche.

(2) Con riferimento al settore ferroviario, una prima misura è stata presa con l'adozione della direttiva 96/48/CE [5]. Per realizzare gli obiettivi di detta direttiva, l'Associazione europea per l'interoperabilità ferroviaria (AEIF), designata quale organismo comune rappresentativo ai sensi di detta direttiva, ha elaborato progetti di specifiche tecniche di interoperabilità (STI) adottati dalla Commissione il 30 maggio 2002.

(3) Il 10 settembre 1999 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che forniva una prima valutazione dei progressi compiuti nella realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità. Nella risoluzione del 17 maggio 2000 [6] il Parlamento europeo ha chiesto alla Commissione di presentare proposte di modifica della direttiva 96/48/CE, sulla base del modello adottato per la direttiva 2001/16/CE [7].

(4) La direttiva 2001/16/CE introduce, così come la direttiva 96/48/CE, procedure comunitarie per l'elaborazione e l'adozione delle STI e regole comuni per la valutazione di conformità a tali STI. Il mandato per l'elaborazione del primo gruppo di STI è stato conferito all'AEIF, designata inoltre quale organismo comune rappresentativo.

(5) Lo sviluppo delle STI nel settore dell'alta velocità, l'applicazione della direttiva 96/48/CE a progetti concreti ed i lavori del comitato istituito ai sensi di detta direttiva hanno consentito di trarre alcuni insegnamenti e hanno indotto la Commissione a proporre alcune modifiche delle due direttive sull'interoperabilità del sistema ferroviario.

---

[1] GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 312.

[2] GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131.

[3] GU C 66 del 19.3.2003, pag. 5.

[4] Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 119), posizione comune del Consiglio del 26 giugno 2003 (GU C 270 E dell'11.11.2003, pag. 7) e posizione del Parlamento europeo del 23 ottobre 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 22 aprile 2004 e decisione del Consiglio del 26 aprile 2004.

[5] GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

[6] GU C 59 del 23.2.2001, pag. 121.

[7] GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

(6) L'adozione del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea («regolamento sull'agenzia») [1], e della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) [2], comporta la necessità di modificare alcune disposizioni delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. In particolare, una volta istituita l'Agenzia, sarà quest'ultima ad elaborare, su mandato della Commissione, qualsiasi progetto di adozione o revisione delle STI.

(7) L'entrata in vigore delle direttive 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie [3], 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CEE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie [4] e 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza [5], incide sulla realizzazione dell'interoperabilità. L'estensione dei diritti di accesso, come per altri modi di trasporto, deve procedere parallelamente alla realizzazione delle necessarie misure in materia di armonizzazione. Di conseguenza è necessario realizzare l'interoperabilità su tutta la rete, estendendo progressivamente l'ambito di applicazione geografico della direttiva 2001/16/CE. Occorre inoltre estendere la base giuridica della direttiva 2001/16/CE all'articolo 71 del trattato, su cui si fonda la direttiva 2001/12/CE.

(8) Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti annuncia l'adozione della presente direttiva come elemento della strategia della Commissione per rilanciare le ferrovie e riequilibrare di conseguenza l'uso dei vari modi di trasporto, con l'obiettivo ultimo di decongestionare la rete viaria europea.

(9) Le STI elaborate nell'ambito della direttiva 96/48/CE non riguardano espressamente gli interventi di rinnovo delle infrastrutture e del materiale rotabile, né le sostituzioni effettuate in sede di manutenzione preventiva. Poiché ciò è invece previsto nell'ambito della direttiva 2001/16/CE relativa al sistema ferroviario convenzionale, occorrerebbe armonizzare le due direttive su questo punto.

(10) Lo sviluppo delle STI nel settore dell'alta velocità ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali della direttiva 96/48/CE e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro. In particolare, occorrerebbe chiaramente distinguere tra le norme o parti di norme che è indispensabile rendere obbligatorie per conseguire gli obiettivi di detta direttiva e le norme «armonizzate» che sono state elaborate in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione.

(11) In linea generale, le specifiche europee sono sviluppate in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione. Esse consentono di beneficiare di una presunzione di conformità rispetto a determinati requisiti essenziali della direttiva 96/48/CE, soprattutto nel caso dei componenti di interoperabilità e delle interfacce. Queste specifiche europee, o le parti di esse applicabili, non sono obbligatorie e non è necessario alcun riferimento esplicito a dette specifiche nelle STI. I riferimenti delle specifiche europee sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Gli Stati membri pubblicano i riferimenti delle norme nazionali che recepiscono le norme europee.

(12) In alcuni casi, qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee. Ciò comporta alcune conseguenze, che occorre precisare. In particolare queste norme o specifiche europee diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.

(13) È la STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità deve soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente deve essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI ed essere munito del relativo certificato.

(14) Per motivi di sicurezza, è necessario chiedere agli Stati membri di attribuire un codice di identificazione a ciascun veicolo messo in servizio. Il veicolo dovrebbe poi essere iscritto in un registro di immatricolazione nazionale. I registri nazionali dovrebbero essere accessibili a tutti gli Stati membri e ad alcuni operatori economici della Comunità e i relativi dati dovrebbero essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri dovrebbero formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche.

(15) È opportuno precisare il trattamento da riservare ai requisiti essenziali applicabili a un sottosistema ma non ancora oggetto di specifiche esaustive nella corrispondente STI. In questo caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano quelli già notificati a norma dell'articolo 20 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

---

[1] Cfr. pagina 3 della presente Gazzetta ufficiale.

[2] Cfr. pagina 16 della presente Gazzetta ufficiale.

[3] GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

[4] GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

[5] GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).

(16) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([1]).

(17) È opportuno precisare la definizione di materiale rotabile di cui all'allegato I della direttiva 96/48/CE. Essa dovrebbe comprendere anche il materiale rotabile progettato per circolare unicamente su linee adattate per l'alta velocità, per velocità dell'ordine di 200 km/h.

(18) L'applicazione della presente direttiva dovrebbe far salvi, nella misura del possibile, i lavori già intrapresi nell'ambito delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, nonché l'applicazione delle suddette direttive da parte degli Stati membri in relazione ai progetti che sono ad uno stadio avanzato di sviluppo al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva.

(19) Poiché lo scopo dell'azione proposta, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa del suo carattere transeuropeo riconosciuto dal trattato, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(20) Le STI applicabili al sistema ferroviario ad alta velocità riguardanti l'infrastruttura, il materiale rotabile, l'energia, il controllo, il comando e il segnalamento, l'esercizio e la manutenzione sono state adottate il 30 maggio 2002 dalla Commissione. I progetti STI di cui all'articolo 1, paragrafo 5, e all'articolo 2, paragrafo 5, si riferiscono alla revisione di tali STI o all'adozione di nuove STI.

(21) Dato che un progetto di repertorio delle norme tecniche concernenti l'attuale livello di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale è stato elaborato come previsto dall'articolo 25 della direttiva 2001/16/CE, è necessario aggiornare tali norme tecniche per estendere l'ambito di applicazione di detta direttiva e prendere altresì in considerazione il primo gruppo di STI da adottare entro il 2004.

(22) Fatte salve le esenzioni dall'ambito di applicazione della direttiva 2001/16/CE, l'applicazione volontaria delle disposizioni pertinenti di detta direttiva da parte degli Stati membri, a livello nazionale, dovrebbe essere incoraggiata al fine di aumentare l'efficacia in termini di costi e le economie di scala nel settore manifatturiero.

([1]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

(23) Occorre di conseguenza modificare le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 96/48/CE è così modificata:

1) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 1*

1. La presente direttiva è volta a stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, quale descritto nell'allegato I.

Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di questo sistema che saranno messi in servizio dopo il 30 aprile 2004, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio del sistema.

2. Il perseguimento di tale obiettivo deve portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:

a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale nel territorio comunitario e con i paesi terzi;

b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, esercizio, rinnovo e ristrutturazione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.»

2) All'articolo 2, sono aggiunte le seguenti lettere:

«j) "parametro fondamentale": ogni condizione regolamentare, tecnica o operativa critica per l'interoperabilità e che deve essere oggetto di una decisione o di una raccomandazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, prima dello sviluppo di progetti completi di STI;

k) "caso specifico": ogni parte del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di vincoli geografici, topografici, relativi all'ambiente urbano o quelli relativi alla compatibilità con il sistema esistente. Ciò può comprendere in particolare le linee e le reti ferroviarie isolate dalla rete del resto del territorio comunitario, la sagoma, lo scartamento o l'interasse tra i binari;

l) "ristrutturazione": lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

m) "sostituzione nell'ambito di una manutenzione": sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nel quadro di una manutenzione preventiva o correttiva;

n) "rinnovo": lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

o) "sistema ferroviario esistente": l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprende le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e il materiale rotabile esistente di qualsiasi categoria e origine che percorre dette infrastrutture;

p) "messa in servizio": insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo nello stato di funzionamento di progetto.»

3) All'articolo 2, la lettera h) è soppressa.

4) L'articolo 5 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Ogni sottosistema è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi. La decisione di elaborare e/o rivedere una STI e la scelta del suo ambito di applicazione tecnico e geografico richiede un mandato a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.»

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nella misura necessaria a conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 ogni STI:

a) definisce l'ambito di applicazione interessato (parte della rete o del materiale rotabile di cui all'allegato I, sottosistema o parte di sottosistema di cui all'allegato II);

b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce verso gli altri sottosistemi;

c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare verso gli altri sottosistemi. Se necessario, le specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, per esempio a seconda delle categorie di linee e/o di materiale rotabile di cui all'allegato I;

d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, che sono necessari per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

e) indicano, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica CE dei sottosistemi, dall'altro. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE;

f) indica la strategia di attuazione delle STI. In particolare, è necessario precisare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI;

g) indica, per il personale interessato, le competenze professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del lavoro richieste per la gestione e la manutenzione del sottosistema nonché per l'attuazione delle STI.»

c) è inserito il paragrafo seguente:

«6. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva. In questo caso, le norme o specifiche europee (o le singole parti richiamate) si considerano come allegate alla STI in questione e diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di norme o specifiche europee ed in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati; in questo caso deve trattarsi di documenti facilmente accessibili e di dominio pubblico.»

5) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 6*

1. I progetti di STI e le successive modifiche delle STI sono elaborati su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Essi sono elaborati sotto la responsabilità dell'Agenzia a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia) (*) e in cooperazione con i gruppi di lavoro citati in detti articoli.

Le STI sono adottate e rivedute secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Esse sono pubblicate dalla Commissione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. L'Agenzia è incaricata di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI e di presentare ogni raccomandazione utile al comitato di cui all'articolo 21, al fine di tener conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali.

3. Ogni progetto di STI è elaborato in due fasi.

In primo luogo, l'Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario. Per ciascuno di questi parametri e di queste interfacce sono presentate le soluzioni alternative più vantaggiose corredate delle giustificazioni tecniche ed economiche. Viene adottata una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2; se necessario, dovranno essere previsti casi specifici.

L'Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali. Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normalizzazione già svolti, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti. Al progetto di STI è acclusa un'analisi globale dei costi e dei vantaggi prevedibili dell'attuazione delle STI; tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

4. L'elaborazione, l'adozione e la revisione di ciascuna STI (compresi i parametri fondamentali) tengono conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate, nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo i dati necessari.

5. Il comitato di cui all'articolo 21 è regolarmente informato sui lavori di elaborazione delle STI e nel corso di questi lavori può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile per la progettazione delle STI e la valutazione dei costi e dei vantaggi. In particolare, il comitato può chiedere, su richiesta di uno Stato membro, che vengano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei vantaggi di dette soluzioni alternative figuri nella relazione allegata al progetto di STI.

6. All'atto dell'adozione di ciascuna STI, la sua data di entrata in vigore è fissata secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Qualora debbano essere messi in servizio contemporaneamente vari sottosistemi per motivi di compatibilità tecnica, le date di entrata in vigore delle STI corrispondenti devono coincidere.

7. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere degli utenti, per quanto riguarda le caratteristiche che hanno un'incidenza diretta sulle condizioni di utilizzo dei sottosistemi da parte degli stessi utenti. A tal fine, l'Agenzia consulta le associazioni e gli organismi di rappresentanza degli utenti nel corso dei lavori di elaborazione e di revisione delle STI. Essa allega al progetto di STI una relazione sui risultati della consultazione.

L'elenco delle associazioni e delle organizzazioni da consultare è messo a punto dal comitato di cui all'articolo 21 prima dell'adozione del mandato di revisione delle STI e può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o della Commissione.

8. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere delle parti sociali per quanto riguarda le condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera g).

A tal fine le parti sociali sono consultate prima che il progetto di STI sia presentato al comitato di cui all'articolo 21 per essere adottato o riesaminato.

Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione (**). Le parti sociali esprimono il loro parere entro tre mesi.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

(**) GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.»

6) L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 7*

Uno Stato membro può non applicare una o più STI, incluse quelle relative al materiale rotabile, nei casi e nelle condizioni seguenti:

a) per un progetto di creazione di una nuova linea, di rinnovo o di ristrutturazione di una linea esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1 che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione di queste STI;

b) per un progetto di rinnovo o ristrutturazione di una linea esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica previsti da queste STI sono incompatibili con quelli della linea esistente;

c) per un progetto di creazione di una nuova linea o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di una linea esistente realizzato nel territorio dello Stato membro quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare dalla rete ferroviaria del resto del territorio comunitario;

d) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di una linea esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditività economica del progetto e/o la coerenza del sistema ferroviario dello Stato membro;

e) quando, in seguito ad un incidente o ad una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti.

In tutti i casi, lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione e le trasmette un fascicolo indicante le STI o le parti di STI che desidera non siano applicate e le corrispondenti specifiche che desidera applicare. La Commissione analizza le misure previste dallo Stato membro. Nei casi di cui alle lettere b) e d) la Commissione decide secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2; se necessario, è formulata una raccomandazione sulle specifiche da applicare. Tuttavia, nel caso di cui alla lettera b) la decisione della Commissione non riguarda la sagoma e lo scartamento dei binari.»

7) All'articolo 9 è aggiunto il comma seguente:

«In particolare essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione "CE" di conformità o di idoneità all'impiego.»

8) L'articolo 10 è modificato come segue:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella STI in questione ed è munito del relativo certificato.»

b) Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri ritengono che un componente d'interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni.»

c) i paragrafi 4 e 5 sono abrogati.

9) L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

Qualora ad uno Stato membro o alla Commissione risulti che determinate specifiche europee utilizzate direttamente o indirettamente ai fini della presente direttiva non soddisfano i requisiti essenziali, il ritiro parziale o totale di tali specifiche dalle pubblicazioni in cui sono iscritte, o la loro modifica, può essere deciso secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, previa consultazione del comitato istituito dalla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (*).

(*) GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata dalla direttiva 98/48/CE (GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18).»

10) L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14

1. Spetta a ogni Stato membro autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che sono situati o gestiti nel suo territorio.

A tal fine, ogni Stato membro adotta tutte le misure opportune affinché questi sottosistemi possano essere messi in servizio soltanto se progettati, costruiti e installati in modo da non compromettere il rispetto dei pertinenti requisiti essenziali nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

In particolare, ogni Stato membro verifica la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati.

2. Spetta ad ogni Stato membro verificare, al momento della messa in servizio e in seguito regolarmente, che questi sottosistemi sono gestiti e mantenuti a norma dei requisiti essenziali ad essi applicabili. A tal fine si utilizzano le procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali.

3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione il gestore dell'infrastruttura o l'impresa ferroviaria depositano un fascicolo con la descrizione del progetto presso lo Stato membro interessato. Quest'ultimo esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi della presente direttiva.

È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire dei lavori previsti.

4. Quando autorizzano la messa in servizio di materiale rotabile, gli Stati membri hanno la responsabilità di garantire che a ciascun veicolo sia attribuito un codice di identificazione alfanumerico. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale che deve soddisfare i seguenti criteri:

a) deve rispettare le specifiche comuni definite nel paragrafo 5;

b) deve essere tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;

c) deve essere accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (*), nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (**), all'Agenzia, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.

Nel caso di materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso. Ciononostante, allorché uno Stato membro ha autorizzato la messa in servizio di tali veicoli nel suo territorio, deve essere possibile ricercare i dati corrispondenti, elencati nel paragrafo 5, lettere c), d) ed e), tramite il registro.

5. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, sulla base del progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative e le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

a) estremi della dichiarazione "CE" di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;

b) estremi del registro del materiale rotabile di cui all'articolo 22 *bis*;

c) generalità del proprietario del veicolo o del soggetto che lo acquisisce in leasing;

d) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

e) dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione del veicolo.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

(**) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).»

11) All'articolo 15 è aggiunto il comma seguente:

«In particolare essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione "CE" di verifica.»

12) All'articolo 16, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In mancanza di STI e compresi i casi in cui è stata notificata una deroga ai sensi dell'articolo 7, gli Stati membri trasmettono agli altri Stati membri e alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali. Tale notifica deve aver luogo entro il 30 aprile 2005 e successivamente ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche viene modificato. In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.»

13) All'articolo 17 è aggiunto il comma seguente:

«In questo caso, le STI sono oggetto di revisione ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati in un allegato della STI. Per tali aspetti si applica l'articolo 16, paragrafo 3.»

14) All'articolo 18, paragrafo 2, è aggiunto il comma seguente:

«Esso comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella relativa STI e nei registri di cui all'articolo 22 *bis*.»

15) All'articolo 20, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. La Commissione istituisce un gruppo di coordinamento degli organismi notificati (in seguito denominato: "il gruppo di coordinamento") che discute di qualsiasi questione relativa all'applicazione delle procedure di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e della procedura di verifica di cui all'articolo 18, o relativa all'applicazione delle STI pertinenti. I rappresentanti degli Stati membri possono partecipare ai lavori del gruppo di coordinamento in qualità di osservatori.

La Commissione e gli osservatori informano il comitato di cui all'articolo 21 dei lavori svolti nell'ambito del gruppo di coordinamento. La Commissione, se del caso, propone le misure necessarie per risolvere i problemi.

Se necessario, il coordinamento degli organismi notificati è attuato a norma dell'articolo 21.»

16) L'articolo 21 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 21*

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (*), tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il termine di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

4. Il comitato, ove necessario, può creare gruppi di lavoro che lo assistono nell'espletamento dei suoi compiti, in particolare per assicurare il coordinamento degli organismi notificati.

(*) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.»

17) Sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 21* bis

1. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, comprese le questioni concernenti l'interoperabilità tra tale sistema e quello di paesi terzi.

2. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva. Se necessario, la Commissione adotta una raccomandazione di attuazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Articolo 21 ter

1. Di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, la Commissione può decidere, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, di affidare l'elaborazione di una STI su un tema complementare, purché essa riguardi uno dei sottosistemi di cui all'allegato II.

2. Secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, il comitato stabilisce sulla base di una proposta della Commissione, un programma di lavoro conforme agli obiettivi della presente direttiva e della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (*).

Articolo 21 quater

Gli allegati dal II al VI possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

(*) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.»

18) È inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 22* bis

1. Gli Stati membri provvedono affinché siano pubblicati e aggiornati annualmente registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile che presentino, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessato, le caratteristiche principali (per esempio, i parametri fondamentali) e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che devono figurare nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

2. Copia di questi registri è trasmessa agli Stati membri interessati e all'agenzia e deve essere messa a disposizione delle parti interessate, inclusi almeno i soggetti professionali che operano nel settore.»

19) L'allegato I è sostituito dal testo che figura nell'allegato I della presente direttiva;

20) L'allegato II è sostituito dal testo che figura nell'allegato II della presente direttiva;

21) All'allegato III è aggiunto il punto seguente:

«2.4.4. Controllo

I treni devono essere equipaggiati di un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.»

22) Al punto 2 dell'allegato VII è aggiunto il comma seguente:

«In particolare, l'organismo e il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle

autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito della presente direttiva, delle licenze nell'ambito della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (*) e dei certificati di sicurezza nell'ambito della proposta di direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle ispezioni in caso di incidenti.

(*) GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).»

Articolo 2

La direttiva 2001/16/CE è modificata come segue:

1) Il titolo è sostituito dal seguente: «Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale».

2) L'articolo 1 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La presente direttiva è volta a stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale quale descritto all'allegato I. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di questo sistema messi in servizio dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione.»

b) la frase introduttiva del paragrafo 2 è sostituita dalla seguente:

«2. Il perseguimento di tale obiettivo deve portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:»

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«3. L'ambito di applicazione della presente direttiva è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario convenzionale, inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, ad eccezione delle infrastrutture e del materiale rotabile destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico o delle infrastrutture che sono isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, e fatte salve le deroghe all'applicazione delle STI elencate nell'articolo 7.

La presente direttiva è applicata alle parti della rete non ancora contemplate dal paragrafo 1, solo a decorrere dalla data di entrata in vigore delle STI corrispondenti che saranno adottate secondo la procedura descritta in appresso e per gli ambiti di applicazione da essi fissati.

La Commissione adotta, secondo le procedure di cui all'articolo 21, paragrafo 2, entro il 1° gennaio 2006 un programma di lavoro per l'elaborazione di nuove STI e/o la revisione di STI già adottate allo scopo di contemplare le linee e il materiale rotabile non ancora contemplati.

Tale programma di lavoro indicherà un primo gruppo di nuove STI e/o modifiche di STI da elaborare entro il gennaio 2009, fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 5, relativo alla possibilità di prevedere casi specifici e l'articolo 7 che consente deroghe in circostanze particolari. La scelta degli aspetti che saranno contemplati dalle STI si baserà sul rapporto costo/efficacia previsto per ciascuna misura proposta e sul principio della proporzionalità delle misure adottate a livello comunitario. A tal fine si terrà debitamente conto dell'allegato I punto 4 e del necessario equilibrio tra, da un lato, gli obiettivi di una circolazione ininterrotta dei treni e dell'armonizzazione tecnica e, dall'altro, il livello transeuropeo, nazionale, regionale o locale del traffico in questione.

Dopo l'elaborazione di questo primo gruppo di STI, l'identificazione delle priorità per l'elaborazione di nuove STI o la revisione delle STI esistenti è effettuata secondo le procedure di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Lo Stato membro non è tenuto ad applicare il presente paragrafo in caso di progetti in una fase avanzata di sviluppo o che formino oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione del pertinente gruppo di STI.»

3) L'articolo 2 è così modificato:

a) la lettera h) è soppressa.

b) le lettere l) e m) sono sostituite dalle seguenti:

«l) "ristrutturazione": lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

m) "rinnovo": lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano nel loro insieme le prestazioni del sottosistema;»

c) sono aggiunte le seguenti lettere:

«o) "sostituzione nell'ambito di una manutenzione": sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito di una manutenzione preventiva o correttiva;

p) "messa in servizio": insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo nello stato di funzionamento di progetto»;

4) L'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Ogni sottosistema è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi. La decisione di elaborare e/o rivedere una STI e la scelta del suo ambito di applicazione tecnico e geografico richiede un mandato a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.»

b) al paragrafo 3, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) indicano, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica "CE" dei sottosistemi, dall'altro. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE;»

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«7. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva. In questo caso, le norme o specifiche europee (o le singole parti richiamate) si considerano allegate alla STI in questione e diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di norme o specifiche europee ed in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati; in questo caso deve trattarsi di documenti facilmente accessibili e di dominio pubblico.»

5) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

1. I progetti di STI e le successive modifiche delle STI sono elaborati su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Essi sono elaborati sotto la responsabilità dell'Agenzia a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia) (*) e in cooperazione con i gruppi citati in detti articoli.

Le STI sono adottate e rivedute secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Esse sono pubblicate dalla Commissione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. L'Agenzia è incaricata di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI e di presentare ogni raccomandazione utile al comitato di cui all'articolo 21, al fine di tener conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali.

3. Ogni progetto di STI è elaborato in due fasi.

In primo luogo, l'Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario. Per ciascuno di questi parametri e di queste interfacce sono presentate le soluzioni alternative più vantaggiose corredate delle giustificazioni tecniche ed economiche. Viene adottata una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2; se necessario, dovranno essere previsti casi specifici.

L'Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali. Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normalizzazione già effettuati, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti. Al progetto di STI viene acclusa un'analisi globale dei costi e dei vantaggi prevedibili dell'attuazione delle STI; tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

4. L'elaborazione, l'adozione e la revisione di ciascuna STI (compresi i parametri fondamentali) tengono conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate, nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo i dati necessari.

5. Il comitato di cui all'articolo 21 è regolarmente informato sui lavori di elaborazione delle STI e nel corso di questi lavori può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile per la progettazione delle STI e la valutazione dei costi e dei vantaggi. In particolare, il comitato può chiedere, su richiesta di uno Stato membro, che vengano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei vantaggi di dette soluzioni alternative figuri nella relazione allegata al progetto di STI.

6. All'atto dell'adozione di ciascuna STI, la sua data di entrata in vigore è fissata secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Qualora debbano essere messi in funzione contemporaneamente vari sottosistemi per motivi di compatibilità tecnica, le date di entrata in vigore delle STI corrispondenti devono coincidere.

7. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere degli utenti, per quanto riguarda le caratteristiche che hanno un'incidenza diretta sulle condizioni di utilizzo dei sottosistemi da parte degli stessi utenti. A tal fine, l'Agenzia consulta le associazioni e gli organismi di rappresentanza degli utenti nel corso dei lavori di elaborazione e di revisione delle STI. Essa allega al progetto di STI una relazione sui risultati della consultazione.

L'elenco delle associazioni e delle organizzazioni da consultare è messo a punto dal comitato di cui all'articolo 21 prima dell'adozione del mandato della prima STI e può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o della Commissione.

8. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere delle parti sociali per quanto riguarda le condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera g).

A tal fine le parti sociali sono consultate prima che il progetto di STI sia presentato al comitato di cui all'articolo 21 per essere adottato o riesaminato.

Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione (**). Le parti sociali esprimono il loro parere entro tre mesi.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.
(**) GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.»

6) All'articolo 7, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) per un progetto di creazione di una nuova linea, di rinnovo o di ristrutturazione di una linea esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione di queste STI;»

7) L'articolo 10 è modificato come segue:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella STI in questione ed è munito del relativo certificato.»

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri ritengono che un componente d'interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni.»

c) i paragrafi 4 e 5 sono soppressi;

8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

Qualora ad uno Stato membro o alla Commissione risulti che determinate specifiche europee utilizzate direttamente o indirettamente per conseguire gli obiettivi della presente direttiva non soddisfano i requisiti essenziali, il ritiro parziale o totale di tali specifiche dalle pubblicazioni in cui sono iscritte o la loro modifica può essere deciso secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, previa consultazione del comitato istituito dalla direttiva 98/34/CE.»

9) L'articolo 14 è così modificato:

a) al paragrafo 2 è aggiunto il comma seguente:

«A tal fine si ricorre alle procedure di valutazione e di verifica previste nelle STI strutturali e funzionali in questione.»

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione il gestore dell'infrastruttura o l'impresa ferroviaria depositano un fascicolo con la descrizione del progetto presso lo Stato membro interessato. Quest'ultimo esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi della presente direttiva.

È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire dei lavori previsti. Qualora sia necessaria una nuova autorizzazione, lo Stato membro decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e notifica la sua decisione alla Commissione e agli altri Stati membri.»

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«4. Quando autorizzano la messa in servizio di materiale rotabile, gli Stati membri hanno la responsabilità di garantire che a ciascun veicolo sia attribuito un codice di identificazione alfanumerico. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale che deve soddisfare i seguenti criteri:

a) deve rispettare le specifiche comuni definite nel paragrafo 5;

b) deve essere tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;

c) deve essere accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (*), nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (**), all'Agenzia, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.

Nel caso di materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso. Ciononostante, allorché uno Stato membro ha autorizzato la messa in servizio di tali veicoli nel suo territorio, deve essere possibile ricercare i dati corrispondenti, elencati nel paragrafo 5, lettere c), d) ed e), tramite il registro.

5. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, sulla base del progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative e le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

a) estremi della dichiarazione "CE" di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;

b) estremi del registro del materiale rotabile indicato nell'articolo 24;

c) generalità del proprietario del veicolo o del soggetto che lo acquisisce in leasing;

d) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

e) dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione del veicolo.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

(**) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).»

10) All'articolo 16, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In mancanza di STI e compresi i casi in cui è stata notificata una deroga ai sensi dell'articolo 7, gli Stati membri trasmettono agli altri Stati membri e alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali. Tale notifica deve aver luogo prima del 30 aprile 2005 e successivamente ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche è modificato. In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.»

11) All'articolo 17 è aggiunto il comma seguente:

«In questo caso, le STI sono oggetto di revisione secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi vengono chiaramente individuati in un allegato della STI. Per tali aspetti si applica l'articolo 16, paragrafo 3.»

12) All'articolo 20, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. La Commissione istituisce un gruppo di coordinamento degli organismi notificati (in seguito denominato "gruppo di coordinamento") che discute di qualsiasi questione relativa all'applicazione delle procedure di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e della procedura di verifica di cui all'articolo 18, o all'applicazione delle STI pertinenti. I rappresentanti degli Stati membri possono partecipare ai lavori del gruppo di coordinamento in qualità di osservatori.

La Commissione e gli osservatori informano il comitato di cui all'articolo 21 dei lavori svolti nell'ambito del gruppo di coordinamento. La Commissione, se del caso, propone le misure necessarie per risolvere i problemi.

Se necessario, il coordinamento degli organismi notificati è attuato a norma dell'articolo 21.»

13) All'articolo 21 è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Il comitato, ove necessario, può creare gruppi di lavoro che lo assistano nell'espletamento dei suoi compiti, in particolare per assicurare il coordinamento degli organismi notificati.»

14) Sono inseriti gli articoli seguenti:

«*Articolo 21* bis

La Commissione può sottoporre al comitato qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva. Se necessario, essa formula una raccomandazione di attuazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Articolo 21 ter

Gli allegati dal II al VI possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.»

15) L'articolo 23 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 23*

1. L'ordine di priorità per l'adozione delle STI, fatto salvo l'ordine di adozione dei mandati di cui all'articolo 6, paragrafo 1, è il seguente:

a) il primo gruppo di STI riguarda il controllo-comando e il segnalamento, le applicazioni telematiche per il trasporto merci, l'esercizio e la gestione del traffico (comprese le qualifiche del personale per i servizi transfrontalieri nel rispetto dei criteri stabiliti negli allegati II e III), i carri merci, il rumore riconducibile al materiale rotabile e all'infrastruttura. Per quanto riguarda il materiale rotabile, è sviluppata prioritariamente la normativa applicabile a quello destinato ad uso internazionale;

b) inoltre, gli aspetti seguenti debbono essere trattati in funzione delle risorse della Commissione e dell'agenzia: applicazioni telematiche per i passeggeri, manutenzione, con particolare riguardo alla sicurezza, vetture passeggeri, locomotori e automotrici, infrastruttura, energia, inquinamento atmosferico. Per quanto riguarda il materiale rotabile, è sviluppata prioritariamente la normativa applicabile a quello destinato ad uso internazionale;

c) su richiesta della Commissione, di uno Stato membro o dell'agenzia il comitato può decidere, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, di elaborare una STI su un tema complementare, purché essa riguardi uno dei sottosistemi di cui all'allegato II.

2. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, stabilisce un programma di lavoro che rispetti l'ordine di priorità di cui al paragrafo 1 e quello degli altri compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva.

Le STI che figurano nel primo gruppo di cui al paragrafo 1, lettera a), sono elaborate entro il 20 aprile 2004.

3. Il programma di lavoro comprende in particolare le tappe seguenti:

a) elaborazione, sulla base di un progetto preparato dall'agenzia, di un'architettura rappresentativa del sistema ferroviario convenzionale, basata sull'elenco dei sottosistemi (allegato II) per garantire la coerenza tra le STI. Questa architettura deve in particolare contenere i diversi elementi costitutivi del sistema e le loro interfacce; essa servirà da quadro di riferimento per delimitare i campi di applicazione di ciascuna STI;

b) adozione di una struttura modello per l'elaborazione delle STI;

c) adozione di una metodologia per l'analisi costi-benefici delle soluzioni contemplate nelle STI;

d) adozione dei mandati necessari all'elaborazione delle STI;

e) adozione dei parametri fondamentali per ciascuna STI;

f) approvazione dei progetti di programma per la standardizzazione;

g) gestione del periodo di transizione tra la data di entrata in vigore della direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (*) e la pubblicazione delle STI, compresa l'adozione del repertorio di cui all'articolo 25.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114.»

16) All'articolo 24, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Copia di questi registri è trasmessa agli Stati membri interessati e all'Agenzia e deve essere messa a disposizione delle parti interessate, inclusi almeno i soggetti professionali che operano nel settore.»

17) All'articolo 25, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. L'Agenzia elabora, a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004, sulla scorta delle informazioni trasmesse dagli Stati membri nell'ambito dell'articolo 16, paragrafo 3, nonché dei documenti tecnici settoriali e dei testi dei pertinenti accordi internazionali, un progetto di repertorio delle norme tecniche che assicurano l'attuale livello di interoperabilità delle linee e del materiale rotabile che saranno aggiunti all'ambito di applicazione della presente direttiva come stabilito nell'articolo 1, paragrafo 3. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, esamina tale progetto e decide se esso possa costituire un repertorio in attesa dell'adozione delle STI.»

18) L'allegato I è sostituito dal testo che figura nell'allegato III della presente direttiva.

19) All'allegato III è aggiunto il punto seguente:

«2.4.4. Controlli

I treni devono essere equipaggiati di un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.»

20) All'allegato VII punto 2 è aggiunto il comma seguente:

«In particolare, l'organismo e il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito della presente direttiva, delle licenze nell'ambito della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1985, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (*) e dei certificati di sicurezza nell'ambito della direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

(*) GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).»

21) L'allegato VIII è abrogato.

Articolo 3

La Commissione adotta tutte le misure necessarie affinché l'applicazione della presente direttiva faccia salvi, nella misura del possibile, i lavori di elaborazione delle STI per i quali sia già stato conferito un mandato in base alle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e non pregiudichi i progetti che si trovino in una fase avanzata di sviluppo al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 4

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 30 aprile 2006. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 5

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
P. COX	M. McDOWELL

ALLEGATO I

«*ALLEGATO I*

IL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

1. LE INFRASTRUTTURE

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità sono le infrastrutture delle linee della rete europea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (*), o nei successivi aggiornamenti conseguenti alle revisioni di cui all'articolo 21 di detta decisione.

Le linee ad alta velocità comprendono:

— le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h,

— le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,

— le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

Le infrastrutture di cui sopra comprendono i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione e gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto di passeggeri su queste linee, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

2. IL MATERIALE ROTABILE

Il materiale rotabile di cui alla presente direttiva comprende i treni progettati per circolare:

— ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h,

— o ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee della sezione 1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle del materiale rotabile (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

(*) GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1).»

ALLEGATO II

«*ALLEGATO II*

SOTTOSISTEMI

1. ELENCO DEI SOTTOSISTEMI

Ai fini della presente direttiva, il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è suddiviso nei seguenti sottosistemi, corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

— infrastrutture,

— energia,

— controllo-comando e segnalamento,

— esercizio e gestione del traffico,

— materiale rotabile;

b) settori di natura funzionale:

— manutenzione,

— applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci.

2. ASPETTI DA CONSIDERARE

Per ciascun sottosistema, l'elenco degli aspetti legati all'interoperabilità è individuato nei mandati conferiti all'Agenzia per l'elaborazione dei progetti di STI.

Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, i mandati sono definiti secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Se necessario, l'elenco degli aspetti legati all'interoperabilità individuati nei mandati è precisato dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera c).»

ALLEGATO III

«*ALLEGATO I*

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

1. INFRASTRUTTURE

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale saranno le infrastrutture delle linee della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (*) o riprese in qualsiasi aggiornamento di detta decisione risultante dalla revisione prevista al suo articolo 21.

Ai fini della presente direttiva, questa rete può essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

— linee previste per il traffico "passeggeri",

— linee previste per il traffico misto (passeggeri, merci),

— linee specialmente concepite o adattate per il traffico "merci",

— nodi "passeggeri",

— nodi merci, compresi i terminali intermodali,

— linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

Queste infrastrutture comprendono i sistemi di gestione del traffico, di posizionamento e di navigazione, gli impianti tecnici di elaborazione dati e di telecomunicazione previsti per il trasporto di passeggeri su lunga distanza e il trasporto di merci su tale rete, al fine di garantire un esercizio sicuro e armonioso della rete e una gestione efficace del traffico.

2. MATERIALE ROTABILE

Il materiale rotabile comprenderà tutti i materiali atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

— treni automotori termici o elettrici,

— macchine di trazione termiche o elettriche,

— vetture passeggeri,

— carri merci, compreso il materiale rotabile progettato per il trasporto di autocarri.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili è incluso ma non costituisce la prima priorità.

Ciascuna di tali categorie è suddivisa in:

— materiale rotabile ad uso internazionale,

— materiale rotabile ad uso nazionale.

3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle del materiale rotabile (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

4. ESTENSIONE DELL'AMBITO DI APPLICAZIONE

1. **Sottocategorie di linee e di materiale rotabile**

Ai fini dell'efficacia rispetto al costo dell'interoperabilità possono essere elaborate, se del caso, nuove sottocategorie per tutte le categorie di linee e materiale rotabile indicate nell'allegato III. Se necessario, le specifiche funzionali e tecniche di cui all'articolo 5, paragrafo 3, possono variare a seconda della sottocategoria.

2. **Salvaguardie relative ai costi**

Ai fini dell'analisi costi-benefici delle misure proposte si terrà conto, tra l'altro, di quanto segue:

— costo della misura proposta,

— riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego del materiale rotabile,

— riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtù di una maggiore concorrenza tra fabbricanti e imprese di manutenzione,

— benefici per l'ambiente, grazie a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,

— maggiore sicurezza dell'esercizio.

Inoltre, tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

(*) GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1).»

Rettifica della direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 164 del 30 aprile 2004)

La direttiva 2004/51/CE va letta come segue:

DIRETTIVA 2004/51/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione ([1]),

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([2]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([3]),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([4]), visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 23 marzo 2004,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie ([5]), stabilisce che le imprese ferroviarie titolari di licenza ottengano diritti di accesso alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci e, entro il 2008, all'intera rete per i servizi di trasporto ferroviario internazionale di merci.

(2) L'estensione di tali diritti di accesso per i servizi di trasporto ferroviario internazionale di merci a tutta la rete dal 1° gennaio 2006 dovrebbe consentire l'aumento dei vantaggi previsti in termini di trasferimento fra modi e di sviluppo del trasporto ferroviario internazionale di merci.

(3) L'estensione di tali diritti di accesso a tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci, a decorrere dal 1° gennaio 2007, conformemente al principio della libera prestazione dei servizi, migliorerebbe l'efficienza del trasporto ferroviario rispetto agli altri modi di trasporto. Contribuirebbe inoltre ad un sistema di trasporti sostenibili tra gli Stati membri e al loro interno, stimolando la concorrenza e attirando nuovi capitali e nuove imprese.

(4) La presente direttiva fa parte di un insieme più completo di misure annunciate nel Libro bianco sulla politica dei trasporti e che comprende la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) ([6]), la direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive relative all'interoperabilità ([7]) e il regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce un'agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia) ([8]). Questo insieme di misure, in seguito denominate «secondo pacchetto ferroviario», è stato adottato per sviluppare ulteriormente il quadro normativo comunitario nel settore delle ferrovie, come stabilito in particolare dalle direttive 2001/12/CE ([9]), 2001/13/CE ([10]) e 2001/14/CE ([11]), direttive queste ultime in seguito denominate «primo pacchetto ferroviario». Per completare il quadro normativo e proseguire gli sforzi intesi a realizzare uno spazio ferroviario integrato a livello europeo, il 3 marzo 2004 la Commissione ha proposto un terzo insieme di misure che

([1]) GU C 291 E del 26.11.2002, pag. 1.
([2]) GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131.
([3]) GU C 66 del 19.3.2003, pag. 5.
([4]) Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 89), posizione comune del Consiglio del 26 giugno 2003 (GU C 270 E dell'11.11.2003, pag. 1) e posizione del Parlamento europeo del 23 ottobre 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del 22 aprile 2004 e decisione del Consiglio del 26 aprile 2004.
([5]) GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).
([6]) Cfr. pagina 16 della presente Gazzetta ufficiale.
([7]) Cfr. pagina 40 della presente Gazzetta ufficiale.
([8]) Cfr. pagina 3 della presente Gazzetta ufficiale.
([9]) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.
([10]) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.
([11]) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).

contribuiranno ulteriormente al raggiungimento dell'obiettivo della presente direttiva. Questo terzo intervento proposto riguarda le licenze dei macchinisti, la qualità del servizio di trasporto ferroviario di merci, i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario internazionale e l'apertura del mercato per i servizi di trasporto passeggeri internazionale ferroviario. Su questa procedura legislativa il Parlamento europeo ha già votato nell'ottobre 2003 in merito all'emendamento inteso all'apertura del mercato per tutti i servizi di trasporto passeggeri entro il 2008. Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno convenuto di esaminare con cura questo terzo insieme di misure. Con riguardo all'apertura del mercato per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri la data del 2010 proposta dalla Commissione dev'essere considerata un obiettivo che consente a tutti gli operatori di prepararsi in maniera adeguata.

(5) La Commissione dovrebbe esaminare l'evoluzione del traffico, della sicurezza, delle condizioni di lavoro e della situazione degli operatori e dovrebbe presentare entro il 1º gennaio 2006 una relazione su tale evoluzione corredata, se del caso, di nuove proposte che permettano di assicurare le migliori condizioni possibili per le economie degli Stati membri, per le imprese ferroviarie e i loro lavoratori dipendenti, come per gli utenti.

(6) I servizi di trasporto ferroviario di merci offrono notevoli opportunità in termini di creazione di nuovi servizi di trasporto e di miglioramento dei servizi esistenti a livello nazionale ed europeo.

(7) Per essere pienamente competitivo, il trasporto ferroviario di merci deve sempre più offrire servizi completi, compresi i servizi di trasporto tra gli Stati membri e al loro interno.

(8) Poiché la sicurezza ferroviaria è disciplinata dalla direttiva 2004/49/CE, nell'ambito di un nuovo e coerente quadro normativo comunitario relativo al settore ferroviario, è opportuno abrogare le disposizioni della direttiva 91/440/CEE relative alla sicurezza.

(9) È opportuno pertanto apportare le necessarie modifiche alla direttiva 91/440/CEE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 91/440/CEE è modificata come segue:

1) All'articolo 7, il paragrafo 2 è abrogato alla data di entrata in vigore della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie.

2) L'articolo 10 è modificato come segue:

a) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2 è riconosciuto, a condizioni eque, l'accesso alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci di cui all'articolo 10 *bis* e all'allegato I e, entro il 1º gennaio 2006, all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci.

Inoltre, entro il 1º gennaio 2007, alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2 è consentito, a condizioni eque, l'accesso all'infrastruttura in tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci.»

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, in base al diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti, ai sensi delle disposizioni della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (*).

(*) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).»

c) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

«6. I raccordi ferroviari di accesso e la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei terminali e nei porti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3, che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera non discriminatoria e trasparente e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide per ferrovia a condizioni di mercat.»

d) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. Entro il 1º gennaio 2006 la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni ed al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

Tale relazione riguarda:

— l'attuazione della presente direttiva negli Stati membri e il lavoro effettivo dei vari organismi coinvolti,

— lo sviluppo del mercato, in particolare le tendenze del traffico internazionale, la divisione delle attività e del mercato di tutti gli operatori del mercato, inclusi i nuovi operatori,

— l'impatto sul settore globale dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il trasferimento fra modi,

— l'impatto sul livello di sicurezza in ciascuno Stato membro,

— le condizioni di lavoro nel settore, per ciascuno Stato membro.

Se necessario, essa sarà corredata di proposte adeguate o di raccomandazioni sull'azione permanente della Comunità per sviluppare il mercato ferroviario e il quadro giuridico che lo disciplina.»

3) All'articolo 10 *ter*, paragrafo 4, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) lo stato della rete ferroviaria europea».

4) L'articolo 14 è abrogato.

Articolo 2

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2005. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
P. COX	M. McDOWELL