



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.12.2006
COM(2006) 782 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL
PARLAMENTO EUROPEO**

«Agevolare la circolazione dei locomotori nella Comunità»

{SEC(2006) 1640}

{SEC(2006) 1641}

{SEC(2006) 1642}

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

«Agevolare la circolazione dei locomotori nella Comunità»

1. INTRODUZIONE

Nell'ambito della revisione del Libro bianco del settembre 2001 sulla politica europea dei trasporti¹, la Commissione ha sottolineato nuovamente i vantaggi apportati dalla ferrovia sul piano ambientale e sociale, nonché il ruolo centrale che può svolgere per garantire una mobilità sostenibile. In quella occasione, la Commissione ha annunciato delle iniziative *destinate a eliminare gli ostacoli tecnici e operativi per le operazioni ferroviarie internazionali con l'aiuto dell'industria ferroviaria e dell'Agenzia ferroviaria europea*.

Il trasporto ferroviario ha, in effetti, registrato un eccezionale sviluppo nel 19° secolo e nella prima metà del 20° secolo, prima dell'inizio di una fase di costante declino di fronte alla diffusione e al successo dell'automobile e dell'aviazione commerciale. Per arginare questo regresso la Comunità europea si è dotata di un insieme di strumenti legislativi la cui finalità principale è rilanciare il trasporto ferroviario mediante la costituzione graduale di uno spazio ferroviario integrato su scala europea.

Le prime basi sono state gettate con l'adozione delle direttive 91/440, 95/18 e 95/19 relative alla separazione contabile, alla tariffazione delle infrastrutture e alla ripartizione delle capacità. Parallelamente sono state adottate le prime misure destinate ad eliminare le barriere "tecniche" che ostacolano lo sviluppo del traffico ferroviario. Le **direttive concernenti l'interoperabilità ferroviaria**² hanno consentito di avviare i lavori tecnici necessari per definire le specifiche tecniche di interoperabilità (STI), indispensabili per assicurare una circolazione sicura e senza interruzione dei treni su l'intera rete di trasporto ferroviario europeo.

Adottato alla fine del 2000, il **primo pacchetto ferroviario** prevede la possibilità, per qualsiasi impresa ferroviaria titolare di una licenza conforme ai criteri comunitari, di accedere all'infrastruttura ferroviaria a condizioni eque e non discriminatorie per offrire servizi paneuropei, a cominciare dai servizi internazionali di trasporto merci sulla rete transeuropea ferroviaria di trasporto merci. Il Libro bianco del settembre 2001 sulla politica europea dei trasporti, che si basa sulle decisioni del primo pacchetto ferroviario, auspicava chiaramente il proseguimento della creazione di uno spazio ferroviario europeo.

Su questi presupposti, il 30 aprile 2004 è stato adottato il **secondo pacchetto ferroviario** comprendente un calendario preciso in vista dell'apertura più completa del mercato del

¹ Cfr. COM(2006) 314: Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente. Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea.

² Direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, GUCE L 235 del 17 settembre 1996, e direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GUCE L 110 del 20 aprile 2001.

trasporto merci a decorrere dal 1° gennaio 2007, una direttiva sulla sicurezza ferroviaria, un regolamento che istituisce un'agenzia ferroviaria europea e un aggiornamento delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria.

La Commissione ha presentato nel marzo 2004 un **terzo pacchetto ferroviario**, contenente nuove proposte concernenti l'apertura, in vista del 2010, del mercato del trasporto internazionale di passeggeri, la certificazione del personale di bordo e i diritti dei passeggeri. Il 24 luglio 2006 il Consiglio ha adottato la sua posizione comune sul terzo pacchetto attualmente in seconda lettura. Una volta adottato il terzo pacchetto, si potrà considerare completato il quadro regolamentare europeo per il settore ferroviario, fatti salvi eventuali ulteriori miglioramenti.

La presente iniziativa mira proprio ad introdurre miglioramenti di questo tipo nella parte tecnica del quadro regolamentare, ossia le direttive relative all'interoperabilità ferroviaria, la direttiva relativa alla sicurezza ferroviaria e il regolamento che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (qui di seguito "l'agenzia").

In primo luogo, come riportato nell'allegato XIII della relazione sull'attuazione del primo pacchetto, **uno degli aspetti cruciali da migliorare per agevolare la libera circolazione dei treni riguarda la procedura di omologazione dei locomotori**. I fabbricanti e le imprese ferroviarie sostengono che questa procedura spesso è ancora molto lunga e costosa e che determinate richieste delle autorità competenti non sarebbero del tutto giustificate sul piano puramente tecnico. La presente iniziativa della Commissione mira a risolvere questo problema sia prevedendo una modifica del quadro normativo sia chiedendo alle autorità competenti degli Stati membri di modificare sin d'ora il loro comportamento.

In secondo luogo, nell'ambito del **programma di semplificazione della legislazione**³ la Commissione intende consolidare e fondere le direttive sull'interoperabilità finanziaria (96/48, 2001/16, 2004/50).

Infine, forti di un'**esperienza decennale** nell'attuazione delle direttive "Interoperabilità"⁴, integrata dal contributo degli Stati membri ai lavori del comitato che assiste la Commissione nonché dal contributo di tutti i partecipanti ai lavori di sviluppo delle STI, la Commissione intende proporre vari miglioramenti alla parte tecnica del quadro regolamentare.

2. SEMPLIFICARE LE PROCEDURE NAZIONALI DI OMOLOGAZIONE DEI LOCOMOTORI

2.1. Difficoltà incontrate

Il materiale rotabile omologato per il servizio operativo in uno Stato membro non beneficia necessariamente di un riconoscimento transnazionale (*cross-acceptance*) per operare negli altri Stati membri. Il riconoscimento transnazionale del materiale rotabile dipende da requisiti nazionali diversi e a volte divergenti negli Stati membri per quanto concerne l'autorizzazione di messa in servizio del materiale rotabile. Gli operatori internazionali devono espletare più volte la procedura di autorizzazione in ogni Stato membro in cui intendono operare, spesso

³ Cfr. COM(2005) 535 e COM(2006) 690: Attuazione del programma comunitario di Lisbona: una strategia per la semplificazione del contesto normativo.

⁴ Cfr. anche il rapporto della Commissione sull'attuazione delle direttive "Interoperabilità" adottato il 6 novembre 2006.

fornendo certificazioni non reciprocamente riconosciute dagli Stati membri. L'esperienza insegna che queste procedure causano, nella messa in servizio del materiale rotabile, ritardi e costi sia per le imprese ferroviarie che per i fabbricanti.

La situazione varia in base al tipo di materiale rotabile.

Per quanto concerne i locomotori e le unità multiple, ai fini dell'autorizzazione di messa in servizio in un altro Stato membro, per i locomotori in uso occorre dimostrare che sono conformi alle norme nazionali dello Stato membro interessato. Le norme nazionali comprenderanno specifiche tecniche e standard relativi alla compatibilità dell'infrastruttura ed anche specifici requisiti nazionali di sicurezza. Negli Stati membri le infrastrutture ferroviarie nazionali hanno caratteristiche diverse come la sagoma di infrastruttura, le caratteristiche di interferenza elettromagnetica, i voltaggi della tensione di trazione e i sistemi di controllo-comando. I requisiti nazionali specifici di sicurezza si fondano sulle caratteristiche tecniche nazionali e rispecchiano anche gli insegnamenti tratti dai vari tipi di incidenti verificatisi nei singoli Stati membri.

Alcuni studi recenti⁵ hanno evidenziato che in tutti gli Stati membri esistono requisiti di sicurezza simili, come il segnalamento di coda, la sicurezza antincendio del materiale rotabile, l'azionamento delle porte passeggeri, le luci di emergenza ecc. Tuttavia le prescrizioni nazionali dettagliate per dimostrare la conformità a queste norme variano enormemente. Il livello di sicurezza ferroviaria tuttavia non varia molto tra gli Stati membri, a dimostrazione che, nei vari Stati membri, la strategia in materia di sicurezza è paragonabile da un sistema ferroviario nazionale all'altro.

In alcuni Stati membri, le norme tecniche e di sicurezza sono in fase di elaborazione e si sta procedendo alla loro individuazione, documentazione e pubblicazione, come stabilito dalle direttive norme sono emerse divergenze significative circa il concetto di "norma nazionale di sicurezza" e la mancata notifica di queste norme, per una serie di ragioni (ad esempio quando si ritiene che le norme siano tutelate da un DPI). Nei sistemi ferroviari dell'Unione europea, pertanto, non si ha ancora una visione generale delle norme esistenti per l'omologazione del materiale rotabile. Ciò costituisce un'ulteriore difficoltà per i fabbricanti e le imprese ferroviarie che intendono ottenere un'autorizzazione per del materiale rotabile nuovo o già in uso, in quanto rischiano di integrare i requisiti nazionali specifici in una fase troppo avanzata della progettazione del veicolo, con un conseguente ritardo o aumento dei costi della messa in servizio del materiale rotabile.

Per i carri merci e i vagoni passeggeri, gli accordi vigenti, come RIC e RIV, hanno reso possibile il riconoscimento transnazionale sulla base di una serie di condizioni, una delle quali è la loro registrazione presso i membri UIC che a loro volta si fanno carico della manutenzione di questo materiale rotabile. Dopo l'attuazione delle direttive europee sull'interoperabilità e la sicurezza, le disposizioni del RIC/RIV saranno sostituite in parte da disposizioni comunitarie e in parte dal nuovo contratto GCU. L'attuale fase di transizione durerà fino a quando non saranno adottate tutte le STI, creati i registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, istituite le autorità nazionali di sicurezza che saranno autorizzate a mettere il materiale rotabile in servizio e a procedere anche alla registrazione, e fino a quando gli Stati membri non attueranno pienamente le direttive "Interoperabilità" e "Sicurezza". Tutti gli

⁵ Studio NERA "Safety Regulations and Standards for European Railways", febbraio 2000, e studio IVE "Safety Certification of Railway Undertakings", giugno 2005.

operatori devono essere consapevoli delle loro responsabilità e sapere quali disposizioni adottare nel corso del periodo di transizione. A tal fine la Commissione, in collaborazione con tutte le parti interessate e gli Stati membri, ha elaborato una "guida alla transizione". Il principio del reciproco riconoscimento dei carri merci/vagoni passeggeri esistenti marcati RIV/RIC è già accettato.

2.2. Punto di vista dell'industria

Tradizionalmente i fabbricanti nazionali di materiale rotabile hanno sempre collaborato con l'industria ferroviaria statale nella progettazione e la messa in servizio del materiale rotabile. La conoscenza delle caratteristiche nazionali è diventata una competenza "interna" per i fabbricanti, contribuendo alla costituzione di un mercato manifatturiero chiuso. L'impatto del mercato unico e della legislazione comunitaria sulle ferrovie, insieme ad un mercato del materiale rotabile sempre più limitato, sta incoraggiando i fabbricanti di materiale rotabile a competere e entrare in altri mercati, al di fuori del loro Stato membro. Purtroppo le norme e le procedure divergenti e non visibili, li hanno ostacolati in quanto comportano l'elaborazione costosa di soluzioni specifiche a livello nazionale, complicate procedure di omologazione e modifiche e cambiamenti, in una fase tardiva, della progettazione del veicolo.

2.3. Soluzioni attuali: accordi bilaterali/multilaterali

Il materiale rotabile oggetto di riconoscimento transnazionale è stato adeguatamente introdotto grazie alla stretta collaborazione bilaterale tra fornitori, imprese ferroviarie e amministrazioni ferroviarie nazionali. Il lavoro svolto grazie alla cooperazione tra questi operatori dimostra che, quando c'è la volontà, c'è anche la capacità di raggiungere il consenso e buoni risultati. Esempi di cooperazione bilaterale sono l'accordo firmato nel 2006 tra l'EBA e un dipartimento del ministero francese dei Trasporti e l'accordo sul corridoio Rotterdam-Genova.

Si tratta tuttavia di imprese difficili da realizzare che spesso comportano procedure lunghe, ad alta intensità di risorse e costose. I fatti indicano che la parte delle norme oggetto di un riconoscimento transnazionale è in realtà minima rispetto alle norme nazionali ancora vigenti. Inoltre i benefici di questi rapporti di cooperazione si avvertono solo negli Stati membri coinvolti e non offrono la possibilità di condividere gli insegnamenti tratti in materia di migliori pratiche. Inoltre, c'è il rischio che la proliferazione di questi accordi a "geometria variabile" non consenta di aprire il mercato, ma contribuisca invece ad un'ulteriore frammentazione e complicazione.

2.4. Il trattato e la legislazione comunitaria pertinente

2.4.1. Le direttive sull'interoperabilità

Le direttive sull'interoperabilità (2001/16/CE sul sistema ferroviario convenzionale e 96/48/CE sul sistema ferroviario ad alta velocità) prevedono che le ferrovie progrediscono verso l'armonizzazione dei sistemi e delle operazioni mediante l'adozione graduale di specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI).

L'allegato I illustra i principi stabiliti nelle direttive "Interoperabilità", la situazione del processo di adozione delle STI e la procedura per la messa in servizio del materiale rotabile.

Come indicato nell'allegato II, una volta certificato che un sottosistema è conforme ad una STI, l'attestato che ne risulta deve essere accettato da tutti gli Stati membri e la valutazione di conformità non deve essere ripetuta. La valutazione di conformità rispetto alle STI è effettuata dagli organismi notificati.

Tuttavia, è ancora necessaria l'autorizzazione di ogni Stato membro per la messa in servizio ai sensi dell'articolo 14 delle direttive "Interoperabilità" per i motivi illustrati all'allegato I.

2.4.2. *Direttiva sulla sicurezza ferroviaria*

La direttiva "Infrastruttura" (2001/14/CE)⁶ stabilisce i principi della certificazione di sicurezza armonizzata e della concessione di licenze alle imprese ferroviarie affinché un'impresa ferroviaria possa entrare in servizio operativo, principi che sono accettati da tutti gli Stati membri. La direttiva sulla sicurezza ferroviaria (2004/49/EC)⁷ sviluppa ulteriormente i principi della certificazione di sicurezza e istituisce un quadro comune per la sicurezza e la sua regolamentazione. Come illustrato all'allegato III, le autorità nazionali preposte alla sicurezza sono responsabili, ai sensi dell'articolo 14, dell'omologazione del materiale rotabile esistente non ancora disciplinato da una STI.

2.4.3. *Il principio del riconoscimento reciproco*

Nel corso del processo di consultazione, è apparso chiaro che il principio del riconoscimento reciproco non era sufficientemente applicato nel settore ferroviario.

Esistono due tipi principali di strumenti per eliminare gli ostacoli normativi non fiscali al libero movimento delle merci all'interno dell'UE, in particolare l'avvicinamento o l'armonizzazione della legislazione nazionale e, in assenza di armonizzazione, il reciproco riconoscimento ai sensi degli articoli 28 e 30 del trattato CE.

Nell'ambito del principio del riconoscimento, gli Stati membri di destinazione non possono vietare, nei loro territori, la commercializzazione o la messa in servizio di prodotti che sono legalmente commercializzati o messi in servizio in un altro Stato membro e non sono soggetti all'armonizzazione comunitaria, anche se i prodotti in questione sono stati fabbricati secondo norme tecniche e di qualità diverse rispetto a quelle vigenti per gli stessi prodotti nel loro territorio. L'unica eccezione a questo principio sono le restrizioni imposte dallo Stato membro di destinazione a norma dell'articolo 30 del trattato o in base ad altri imperativi di interesse generale riconosciuti dalla giurisprudenza della Corte di giustizia, a condizione che siano ragionevoli.

Il principio del riconoscimento reciproco e la sua potenziale applicazione al settore ferroviario sono ulteriormente descritti nell'allegato IV. Si è giunti alla conclusione che il principio del riconoscimento reciproco può essere in parte applicato al materiale rotabile esistente. Infatti è proprio questo che è stato proposto dalla *task force* dei rappresentanti degli Stati membri istituita nel 2005 dalla Commissione e dalla proposta della Commissione allegata concernente la modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria.

⁶ Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26.2.2001 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

⁷ Parte del secondo pacchetto, adottato nel 2004 e da attuare negli Stati membri entro aprile 2006.

Tuttavia, l'utilizzo del principio del riconoscimento reciproco è ostacolato da problemi di base come la scarsa consapevolezza delle imprese e delle autorità nazionali dell'esistenza di tale principio, nonché l'incertezza giuridica sulla portata del principio e l'onere della prova. Questi problemi sono ulteriormente illustrati nell'allegato IV e sono stati tenuti in considerazione nell'esame di tutte le opzioni possibili per agevolare il riconoscimento transnazionale del materiale rotabile.

2.5. Obiettivi e opzioni

Un primo documento di consultazione è stato elaborato nella primavera 2006 per esporre i problemi, gli obiettivi e le opzioni. È stato presentato nel corso di un workshop svoltosi il 27 aprile 2006 ai membri del comitato «interoperabilità» (competente in materia) e alle varie organizzazioni rappresentative del settore ferroviario (UIC, CER, UNIFE, UIP, ...). I risultati di questo workshop sono stati incoraggianti e fino alla fine di giugno 2006 sono pervenute alla Commissione varie posizioni ufficiali. L'analisi di queste posizioni da parte della Commissione ha consentito di individuare una soluzione che consta di misure non legislative che possono essere attuate rapidamente e di una proposta legislativa.

2.6. Analisi d'impatto

Tutte le opzioni sono state oggetto di un'analisi d'impatto conformemente alla comunicazione del 16 marzo 2005 della Commissione al Consiglio e al PE "Una migliore regolamentazione per la crescita e l'occupazione nell'Unione europea".

I risultati dell'analisi d'impatto sono riportati nella relazione dei servizi della Commissione, pubblicata su Internet all'indirizzo http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.html. Un riassunto di questa analisi è allegato alla presente comunicazione.

3. CONCLUSIONE: SOLUZIONI ADOTTATE

3.1. Raccomandazione e proposta legislativa

A seguito dell'analisi d'impatto sono state individuate le soluzioni seguenti:

- da una parte proporre agli Stati membri di applicare sin da adesso la guida elaborata dalla *task force*, pubblicata dalla Commissione nel sito Internet: http://ec.europa.eu/transport/rail/safety/cross-acceptance_en.htm; il punto 3 qui di seguito ne riprende gli aspetti principali;
- d'altra parte, modificare la legislazione al fine di chiarire la procedura di autorizzazione di messa in servizio applicabile al materiale nuovo (cfr. articolo 14 delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria) e esistente (cfr. articolo 14 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria).

Agli Stati membri si raccomanda di applicare immediatamente la guida in quanto le autorità competenti possono, modificando il loro comportamento, creare rapidamente le condizioni favorevoli per lo sviluppo di nuovi servizi soprattutto nel settore del trasporto merci; ciò inoltre avverrebbe parallelamente all'apertura completa del mercato del trasporto merci per ferrovia a partire dal 1° gennaio 2007.

La modifica legislativa è necessaria non solo per stabilire dei diritti, sia per i fabbricanti, i detentori e le imprese ferroviarie che per le autorità competenti, ma anche per istituire una procedura di riferimento precisa, che può costituire un aiuto prezioso per le autorità nazionali di sicurezza di recente creazione. Non va dimenticato che in vari Stati membri l'istituzione delle autorità nazionali di sicurezza è nella fase iniziale e sembra che le competenze necessarie siano difficili da reperire.

3.2. Guida per l'omologazione del materiale rotabile esistente

Si raccomanda a tutti gli Stati membri di utilizzare una lista di controllo comune (allegato V) per i progetti di riconoscimento transnazionale.

Gli Stati membri dovrebbero compilare una tabella di requisiti sulla base della lista di controllo comune, conformemente alle linee guida di cui all'allegato VI. Gli Stati membri sono invitati anche ad utilizzare queste linee guida insieme, su base bi o multilaterale, per progetti in fase di realizzazione.

Il processo europeo di riconoscimento transnazionale dovrebbe essere costantemente controllato dall'agenzia (ERA) che dovrebbe ampliarlo ed aggiornarlo sulla base dei contributi degli Stati membri. Potrebbe farlo nell'ambito del suo mandato concernente lo sviluppo delle STI, in quanto l'analisi delle norme tecniche in un determinato sottosistema dovrebbe costituire il primo passo nello sviluppo di una STI; inoltre le norme nazionali notificate alla Commissione nell'ambito dell'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria sono trasmesse all'agenzia ai fini della loro valutazione e pubblicazione.

3.3. Codificazione-fusione-rifusione delle direttive sull'interoperabilità ferroviaria

Le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative, rispettivamente, all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità⁸ e all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale⁹, sono state profondamente modificate nel 2004¹⁰. In occasione delle nuove modifiche che la Commissione propone con la presente comunicazione, è opportuno, ai fini di una maggior chiarezza, procedere alla loro rifusione.

D'altra parte, la distinzione tra sistema ferroviario ad alta velocità e sistema convenzionale non giustifica l'esistenza di due direttive separate. I lavori per l'elaborazione delle STI hanno, in effetti, dimostrato che, per alcuni sottosistemi, basta un'unica STI per i due sistemi. Si è pertanto deciso di integrare le due direttive «interoperabilità» in un solo atto che è oggetto della proposta qui allegata.

La modifica oggetto della presente iniziativa riguarda la procedura di messa in servizio del materiale rotabile. Si propone pertanto di modificare la futura direttiva "Interoperabilità" integrata al fine di semplificare e rendere più chiara la procedura.

Inoltre, dal momento che queste due direttive vengono integrate e modificate, è opportuno apportare una serie di chiarimenti e miglioramenti, frutto dei numerosi studi interpretativi realizzati nell'ambito del comitato "interoperabilità".

⁸ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

⁹ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

¹⁰ Direttiva 2004/50/CE.

3.4. Modifica della direttiva sulla sicurezza ferroviaria

Il capo 2 giustifica la necessità di modificare l'articolo 14 della direttiva 2004/49/CE. La soluzione proposta, infatti, è la definizione di una procedura a livello comunitario che comporti:

- l'introduzione del principio del riconoscimento reciproco delle autorizzazioni di messa in servizio già rilasciate da uno Stato membro. Secondo questo principio, il materiale rotabile che è già stato oggetto di un'autorizzazione di messa in servizio in uno Stato membro non dovrà essere oggetto di una certificazione complementare in uno Stato membro diverso, se non per i requisiti nazionali supplementari derivanti, ad esempio, dalle caratteristiche della rete locale;
- l'ampliamento delle competenze dell'agenzia in modo che possa recensire le varie procedure nazionali e le norme tecniche vigenti e stabilire ed aggiornare (ampliandolo) l'elenco dei requisiti che devono essere verificati una sola volta, in quanto si tratta di norme riconosciute a livello internazionale o di norme che si possono considerare equivalenti.

D'altro canto l'entrata in vigore della nuova convenzione COTIF 1999 ha comportato nuove norme in materia di contratti di utilizzazione dei veicoli e, pertanto, la cessazione del vecchio accordo RIV tra imprese ferroviarie. Si propone pertanto di definire la nozione di detentore di carri merci e di precisare la relazione tra l'impresa e quest'ultimo, in particolare per quanto concerne la manutenzione.

Queste sono le due modifiche fondamentali che sono oggetto della proposta di modifica della direttiva "Sicurezza" qui allegata.

3.5. Modifica del regolamento che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea

I nuovi compiti proposti per l'agenzia nell'ambito del riconoscimento reciproco dei locomotori sono:

- elaborare un documento di riferimento che consenta di stabilire una corrispondenza tra tutte le norme nazionali applicate dagli Stati membri in materia di messa in servizio del materiale rotabile;
- organizzare i lavori della rete delle autorità nazionali di sicurezza al fine di ridurre progressivamente la quantità di norme nazionali imposte da ciascuno Stato e individuare quelle che possono essere considerate equivalenti;
- elaborare pareri tecnici su richiesta delle autorità nazionali di sicurezza o della Commissione.

D'altra parte, in occasione di questa modifica del regolamento, si è ritenuto opportuno chiarire o precisare vari aspetti sulla base dell'esperienza acquisita dopo l'istituzione dell'agenzia.