

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 21/2006**definita dal Consiglio il 14 settembre 2006****in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità**

(2006/C 289 E/03)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

crescente domanda di macchinisti addestrati e abilitati a lavorare in più Stati membri.

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

vista la proposta della Commissione,

- (4) Uno studio realizzato nel 2002 dalla Commissione ha messo in luce la grande difformità delle normative nazionali relative alle condizioni di certificazione dei macchinisti. Per ovviare a questa situazione e salvaguardare in pari tempo l'attuale elevato livello di sicurezza del sistema ferroviario comunitario è pertanto necessario adottare norme comunitarie per la certificazione dei macchinisti.

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie ⁽⁴⁾, impone ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie di stabilire i propri sistemi di gestione della sicurezza in modo da consentire al sistema ferroviario di conseguire, come minimo, gli obiettivi di sicurezza comuni, di conformarsi alle norme di sicurezza nazionali ed alle prescrizioni di sicurezza definite nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e di applicare le disposizioni pertinenti dei metodi di sicurezza comuni. Tali sistemi di gestione della sicurezza prevedono tra l'altro programmi di formazione del personale e meccanismi idonei a garantire il mantenimento dei livelli di competenza del personale e l'appropriato espletamento delle sue mansioni.
- (2) La direttiva 2004/49/CE prevede che, per poter accedere all'infrastruttura ferroviaria, l'impresa ferroviaria dev'essere in possesso di un certificato di sicurezza.
- (3) A norma della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie ⁽⁵⁾, le imprese ferroviarie titolari di una licenza fruivano, dal 15 marzo 2003, del diritto di accedere alla rete transeuropea per i servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci e, al più tardi a decorrere dal 2007, avranno un diritto di accesso all'intera rete dei servizi nazionali ed internazionali di trasporto merci. Questa estensione progressiva dei diritti di accesso porterà ineluttabilmente ad un aumento della circolazione transfrontaliera dei macchinisti. Ne deriverà una
- (5) Le suddette regole comunitarie dovrebbero contribuire anche a realizzare le politiche comunitarie relative alla libera circolazione dei lavoratori, alla libertà di stabilimento ed alla libera prestazione dei servizi nell'ambito della politica comune dei trasporti, evitando di creare distorsioni della concorrenza.
- (6) Tali disposizioni comuni dovrebbero avere principalmente lo scopo di agevolare la mobilità dei macchinisti fra gli Stati membri e da una impresa ferroviaria all'altra e, in termini generali, agevolare il riconoscimento delle licenze e dei certificati complementari armonizzati da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario. A tal fine è fondamentale dettare i requisiti minimi che il richiedente dovrebbe soddisfare per ottenere una licenza o un certificato complementare armonizzato.
- (7) Anche se uno Stato membro esclude dal campo d'applicazione della presente direttiva i macchinisti che operano esclusivamente su alcune categorie di sistemi, reti e infrastrutture ferroviari, ciò non dovrebbe limitare in alcun modo l'obbligo dello stesso di rispettare la validità delle licenze sull'intero territorio dell'Unione europea o dei certificati complementari armonizzati sulle pertinenti infrastrutture.

⁽¹⁾ GU C 221 dell'8.9.2005, pag. 64.⁽²⁾ GU C 71 del 22.3.2005, pag. 26.⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 28.9.2005 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Posizione comune del Consiglio del 14 settembre 2006 e posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).⁽⁴⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.⁽⁵⁾ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164).

- (8) I requisiti dovrebbero riguardare, quanto meno, l'età minima per poter guidare un treno, l'idoneità fisica e quella psicologica alla professione, l'esperienza professionale e le conoscenze di talune materie relative alla condotta dei treni, la conoscenza delle infrastrutture su cui i macchinisti dovranno viaggiare e della lingua utilizzata su di esse.

- (9) Per migliorare il rapporto costi-efficacia, la formazione che i macchinisti dovrebbero seguire per ottenere un certificato complementare armonizzato dovrebbe incentrarsi, per quanto possibile e auspicabile dal punto di vista della sicurezza, sui particolari servizi, che gli stessi devono prestare, come ad esempio le manovre, i servizi di manutenzione e i servizi di trasporto passeggeri o merci. Nel valutare l'attuazione della presente direttiva l'Agenzia ferroviaria europea (in prosieguo: «l'Agenzia»), dovrebbe considerare la necessità di modificare le prescrizioni in materia di formazione specificate nell'allegato per meglio rispecchiare la nuova struttura emergente del mercato.
- (10) Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura che rilasciano i certificati complementari armonizzati possono provvedere essi stessi a impartire la formazione per quanto riguarda le conoscenze professionali generali, le conoscenze linguistiche e le conoscenze relative al materiale rotabile e alle infrastrutture stesse. Nondimeno, per quanto attiene agli esami, si dovrebbe evitare qualsiasi conflitto d'interessi, fermo restando che, l'esaminatore può appartenere all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura che rilascia il certificato complementare armonizzato.
- (11) Le disposizioni relative alle competenze del personale e alle condizioni di salute e sicurezza sono in corso di elaborazione nel contesto delle direttive sull'interoperabilità in particolare come parte delle STI in materia di gestione e regolazione del traffico. È necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e gli allegati. Tale scopo sarà raggiunto tramite modifiche che la Commissione deve adottare con la procedura di comitato, su base di un parere espresso dallo stesso comitato.
- (12) Le prescrizioni relative alle licenze e ai certificati complementari armonizzati elencate nella presente direttiva dovrebbero riguardare soltanto i requisiti legali che danno diritto ad un macchinista di guidare un treno. Tutte le altre prescrizioni di legge, compatibili con la normativa comunitaria e applicate in maniera non discriminatoria, attinenti a imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, all'infrastruttura e al materiale rotabile, dovrebbero essere ugualmente rispettate prima che il macchinista possa guidare un treno su una specifica infrastruttura.
- (13) La presente direttiva non dovrebbe compromettere l'attuazione della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e alla libera circolazione di tali dati ⁽¹⁾, né quella del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e organismi comunitari, nonché alla libera circolazione di tali dati ⁽²⁾.
- (14) A garanzia della necessaria uniformità e trasparenza è opportuno che la Comunità definisca un modello di certificazione unico, reciprocamente riconosciuto dagli Stati membri, che attesti il possesso di alcuni requisiti minimi, delle qualifiche professionali e delle conoscenze linguistiche dei macchinisti, lasciando alle competenti autorità degli Stati membri la responsabilità del rilascio delle licenze ed alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura quella del rilascio di un certificato complementare armonizzato.
- (15) L'Agenzia dovrebbe altresì valutare l'uso di una smartcard in luogo di una licenza e di certificati complementari armonizzati. La smartcard avrebbe il vantaggio di combinare i due elementi in uno solo e di poter essere utilizzata anche nell'ambito di altre applicazioni nel settore della sicurezza o per la gestione dei macchinisti.
- (16) Il complesso delle informazioni contenute in licenze, certificati complementari armonizzati e nei registri dovrebbe essere utilizzato dalle autorità preposte alla sicurezza per agevolare la valutazione del processo di certificazione del personale prevista dagli articoli 10 e 11 della direttiva 2004/49/CE ed accelerare il rilascio dei certificati di sicurezza previsti da detti articoli.
- (17) L'impiego di macchinisti certificati a norma della presente direttiva non dovrebbe dispensare le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dall'obbligo di istituire un sistema di monitoraggio e di controllo interno delle competenze e dei comportamenti dei rispettivi macchinisti ai sensi dell'articolo 9 e dell'allegato III della direttiva 2004/49/CE e dovrebbe essere parte di tale sistema. Il certificato complementare armonizzato non dovrebbe esonerare le imprese ferroviarie né i gestori dell'infrastruttura dalle responsabilità che ad essi incombono in materia di sicurezza, con particolare riferimento alla formazione del loro personale.
- (18) Alcune società forniscono i servizi di macchinisti alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura. In questi casi spetta all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura che ha sotto contratto il macchinista garantire che quest'ultimo sia titolare di una licenza e di un certificato in conformità della presente direttiva,
- (19) Affinché il trasporto ferroviario continui a funzionare bene, è necessario che i macchinisti che esercitavano già la professione prima dell'entrata in vigore della presente direttiva conservino le autorizzazioni acquisite durante un periodo transitorio.
- (20) Dovrebbero essere evitati oneri amministrativi e finanziari superflui per la sostituzione delle abilitazioni alla guida rilasciate ai macchinisti prima dell'entrata in applicazione delle pertinenti disposizioni della presente direttiva con certificati complementari armonizzati e licenze conformi a quest'ultima. Pertanto dovrebbero essere salvaguardate, per quanto possibile, le abilitazioni alla guida precedentemente rilasciate al macchinista. Le qualifiche e l'esperienza di ciascun macchinista o gruppo di

⁽¹⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

⁽²⁾ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

macchinisti dovrebbero essere prese in considerazione da parte degli organismi emittenti al momento della sostituzione di tali abilitazioni. L'organismo emittente dovrebbe decidere, sulla base delle qualifiche e/o dell'esperienza, se sia necessario che un macchinista o gruppo di macchinisti debba sostenere un esame e/o una formazione aggiuntivi prima di ottenere le licenze o i certificati complementari armonizzati sostitutivi. Dovrebbe pertanto essere possibile che l'organismo emittente decida se le qualifiche e/o l'esperienza sono sufficienti per il rilascio delle licenze e dei certificati complementari armonizzati richiesti, senza che siano necessari ulteriori esami o formazioni.

- (21) Dovrebbero essere evitati inutili oneri amministrativi e finanziari allorché i macchinisti cambiano datore di lavoro. L'impresa ferroviaria che impiega il macchinista dovrebbe tenere conto delle competenze precedentemente acquisite ed evitare, per quanto possibile, la necessità di esami e formazioni supplementari.
- (22) La presente direttiva non dovrebbe conferire alcun diritto al riconoscimento reciproco per le abilitazioni alla guida ottenute dai macchinisti prima della data della sua entrata in applicazione, fatto salvo tuttavia il sistema generale di riconoscimento reciproco istituito dalla direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali ⁽¹⁾ che continua ad applicarsi fino al termine del periodo transitorio.
- (23) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante le modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽²⁾.
- (24) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» ⁽³⁾, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.
- (25) Gli Stati membri dovrebbero predisporre controlli volti ad accertare la conformità alla presente direttiva ed opportuni provvedimenti in caso di violazione delle sue prescrizioni da parte di un macchinista.
- (26) Gli Stati membri dovrebbero prevedere sanzioni appropriate in caso di violazione delle disposizioni nazionali di esecuzione della presente direttiva.
- (27) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, cioè l'istituzione di un quadro normativo comune per la certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni per il trasporto di passeggeri e merci, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri

e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti della presente direttiva, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (28) Potrebbe rivelarsi opportuno, per motivi di rapporto costi-efficacia, esentare per un periodo di tempo limitato i macchinisti che operano esclusivamente nel territorio di uno Stato membro dall'applicazione delle disposizioni della presente direttiva concernenti l'obbligo di essere in possesso di licenze e certificati complementari armonizzati ad essa conformi. Le condizioni che disciplinano tali esenzioni dovrebbero essere chiaramente definite.
- (29) Uno Stato membro privo di sistema ferroviario e che non intenda crearne uno nell'immediato sarebbe soggetto ad un obbligo sproporzionato ed inutile di recepire ed attuare il disposto della presente direttiva. Un tale Stato membro dovrebbe pertanto essere esentato dall'obbligo di recepire ed attuare la presente direttiva fintantoché non disporrà di un sistema ferroviario,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

OBIETTIVO, CAMPO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Obiettivo

La presente direttiva stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario della Comunità. Stabilisce i compiti che incombono alle autorità competenti degli Stati membri, ai macchinisti e agli altri soggetti operanti nel settore, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture ed ai centri di formazione.

Articolo 2

Campo d'applicazione

1. La presente direttiva si applica ai macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario della Comunità per conto di un'impresa ferroviaria soggetta all'obbligo del certificato di sicurezza o di un gestore dell'infrastruttura soggetto all'obbligo dell'autorizzazione di sicurezza.

2. Gli Stati membri non vietano ai treni merci, in base a disposizioni nazionali riguardanti gli altri agenti che operano a bordo di treni merci, di attraversare le frontiere o effettuare trasporti interni nel loro territorio.

⁽¹⁾ GU L 255 del 30.9.2005, pag. 22.

⁽²⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽³⁾ GU L 321 del 31.12.2003 pag. 1

3. Senza pregiudizio delle disposizioni di cui all'articolo 7, gli Stati membri possono escludere dalle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva i macchinisti operanti esclusivamente su:

- a) metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
- b) reti che sono funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri e merci locali, urbani o suburbani;
- c) infrastrutture ferroviarie private utilizzate esclusivamente dai proprietari delle stesse per le loro operazioni di trasporto di merci.
- d) sezioni di binario che sono chiuse al traffico normale a fini di manutenzione, rinnovo o ammodernamento del sistema ferroviario.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «autorità competente»: l'autorità preposta alla sicurezza di cui all'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE;
- b) «macchinista»: una persona capace e autorizzata a condurre in modo autonomo, responsabile e sicuro i treni, inclusi i locomotori, i locomotori di manovra, i treni adibiti a lavori, i veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione e i treni per il trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia.
- c) «sistema ferroviario»: il sistema costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprende le linee e gli impianti fissi del sistema ferroviario e il materiale rotabile di qualsiasi categoria e origine che percorre dette infrastrutture, come definito nella direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽¹⁾ e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale ⁽²⁾;
- d) «gestore dell'infrastruttura»: qualsiasi organismo o impresa responsabile, in particolare, della costruzione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, o di una sua parte, quale definita all'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, che può comprendere, tra l'altro, la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti del gestore dell'infrastruttura riguardanti una rete, o parte di una rete, possono essere assegnati ad organismi o imprese diversi;
- e) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa ferroviaria, quale definita dalla 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 ⁽³⁾,

⁽¹⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114).

⁽²⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/50/CE.

⁽³⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consista nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che assicura obbligatoriamente la trazione. Sono comprese in tale definizione anche le imprese che forniscono la sola trazione;

- f) «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 convenzionali e ad alta velocità, quali definiti nella direttiva 96/48/CE e nella direttiva 2001/16/CE;
- g) «Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (Regolamento sull'agenzia) ⁽⁴⁾;
- h) «certificato di sicurezza»: il certificato rilasciato a un'impresa ferroviaria da un'autorità competente, a norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE;
- i) «certificato»: il certificato complementare armonizzato che indica l'infrastruttura sulla quale il titolare è autorizzato a condurre, nonché il materiale rotabile che il titolare è autorizzato a condurre;
- j) «autorizzazione di sicurezza»: il certificato rilasciato a un gestore dell'infrastruttura da un'autorità competente, a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie;
- k) «centro di formazione»: un organismo accreditato o riconosciuto dall'autorità competente per impartire i corsi di formazione.

CAPO II

CERTIFICAZIONE DEI MACCHINISTI

Articolo 4

Modello comunitario di certificazione

1. Ciascun macchinista ha l'idoneità e le qualifiche necessarie per assicurare la condotta di treni e possiede la documentazione seguente:
 - a) una licenza che attesti che il macchinista soddisfa le condizioni minime per quanto riguarda i requisiti medici, la formazione scolastica di base e la competenza professionale generale. La licenza identifica il macchinista e l'autorità che rilascia la licenza e ne stabilisce la durata di validità. La licenza rispetta le prescrizioni di cui all'allegato I finché sarà adottato il modello comunitario di certificazione previsto dal paragrafo 4;
 - b) uno o più certificati che indicano le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a condurre e che specificano il materiale rotabile che il titolare è autorizzato a condurre. Ciascun certificato rispetta le prescrizioni di cui all'allegato I.

⁽⁴⁾ GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.

2. Tuttavia l'obbligo di essere in possesso di un certificato per una parte specifica dell'infrastruttura non si applica nei casi eccezionali elencati in appresso, purché un altro macchinista in possesso del certificato valido richiesto per le infrastrutture in questione sieda vicino al macchinista durante la condotta:

- a) quando la perturbazione del servizio ferroviario richiede la deviazione dei treni o la manutenzione dei binari, in base a quanto specificato dal gestore dell'infrastruttura;
- b) per servizi eccezionali una tantum in cui vengono utilizzati treni storici;
- c) per servizi eccezionali una tantum di trasporto merci, previo assenso del gestore dell'infrastruttura;
- d) per la fornitura o dimostrazione di un nuovo treno o locomotore;
- e) a scopo di formazione o esame dei macchinisti.

La decisione di valersi di questa possibilità spetta all'impresa ferroviaria e non può essere imposta dal gestore dell'infrastruttura o dall'autorità competente.

Ogniqualevolta si fa ricorso a un macchinista aggiuntivo come sopra indicato, il gestore dell'infrastruttura ne è informato.

3. Il certificato autorizza la condotta in una o più delle seguenti categorie:

- a) categoria A: locomotori di manovra, treni adibiti a lavori, veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione e locomotori quando sono utilizzati per la manovra;
- b) categoria B: trasporto di persone e/o di merci.

Un certificato può contenere un'autorizzazione per tutte le categorie, che riguardi tutti i codici di cui al paragrafo 4.

4. Anteriormente a ... (*) la Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2, e in base a un progetto elaborato dall'Agenzia, un modello comunitario per la licenza, il certificato e la copia autenticata del certificato e ne determina le caratteristiche fisiche, tenendo conto delle misure antifalsificazione.

Entro ... (*) la Commissione adotta i codici comunitari per i vari tipi delle categorie A e B di cui al paragrafo 3 del presente articolo, secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2, in base a una raccomandazione dell'Agenzia.

Articolo 5

Misure antifalsificazione

Le autorità competenti e gli organi emittenti prendono tutti i provvedimenti necessari per evitare i rischi di falsificazione di licenze e certificati e di manipolazioni non autorizzate dei registri di cui all'articolo 22.

(*) Un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 6

Proprietà, lingua e organi emittenti

1. La licenza è di proprietà del titolare ed è rilasciata dall'autorità competente di cui all'articolo 3, lettera a). L'autorità competente o un suo agente che rilascia una licenza in una lingua nazionale che non sia una lingua ufficiale delle Comunità stabilisce una versione bilingue della licenza usando una delle lingue ufficiali delle Comunità.

2. Il certificato è rilasciato dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura di cui il macchinista è dipendente o presso cui è sotto contratto. Il certificato è di proprietà dell'impresa o del gestore dell'infrastruttura che lo rilascia. Tuttavia, conformemente all'articolo 13, paragrafo 3 della direttiva 2004/49/CE, i macchinisti possono ottenerne una copia autenticata. L'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che rilasciano un certificato in una lingua nazionale che non sia una lingua ufficiale delle Comunità stabiliscono una versione bilingue del certificato che includa una delle lingue ufficiali delle Comunità.

Articolo 7

Validità territoriale

1. Le licenze sono valide su tutto il territorio della Comunità.

2. I certificati sono validi soltanto per le infrastrutture e il materiale rotabile in esso indicati.

Articolo 8

Riconoscimento dei documenti di certificazione dei macchinisti di paesi terzi

I documenti di certificazione dei macchinisti di un paese terzo che operino esclusivamente su sezioni transfrontaliere di un sistema ferroviario di uno Stato membro possono essere riconosciuti da quest'ultimo nel quadro di accordi bilaterali conclusi con il paese terzo in questione.

CAPO III

CONDIZIONI PER IL CONSEGUIMENTO DELLA LICENZA E DEL CERTIFICATO

Articolo 9

Requisiti minimi

1. Per ottenere la licenza il richiedente soddisfa i requisiti minimi di cui agli articoli 10 e 11. Per ottenere un certificato e affinché questo resti valido il richiedente è titolare di una licenza e soddisfa i requisiti minimi di cui agli articoli 12 e 13.

2. Uno Stato membro può imporre l'osservanza di requisiti più severi per il rilascio delle licenze sul proprio territorio. Tuttavia esso riconosce le licenze rilasciate da altri Stati membri conformemente all'articolo 7.

SEZIONE I

Licenza

Articolo 10

Età minima

Gli Stati membri prescrivono l'età minima dei richiedenti la licenza, che non può essere inferiore a venti anni. Tuttavia, gli Stati membri possono rilasciare licenze ai richiedenti a partire dall'età di diciotto anni; la validità è allora limitata al territorio dello Stato membro che la rilascia.

Articolo 11

Requisiti di base

1. Il richiedente ha completato con successo almeno nove anni di istruzione (primaria e secondaria) e ha completato con esito positivo una formazione di base equivalente al livello 3 di cui alla decisione 85/368/CEE del Consiglio, del 16 luglio 1985, relativa alla corrispondenza delle qualifiche di formazione professionale tra gli Stati membri delle Comunità europee ⁽¹⁾.
2. Il richiedente comprova la propria idoneità fisica superando un esame medico condotto da un medico riconosciuto o accreditato conformemente all'articolo 20, o svolto sotto la supervisione dello stesso, in funzione della decisione dello Stato membro. Tale esame comprende, come minimo, i criteri indicati nell'allegato II, punti 1.1, 1.2, 1.3 e 2.1.
3. Il richiedente dimostra la propria idoneità psicologica per l'esercizio della professione superando un esame condotto da uno psicologo o da un medico riconosciuto o accreditato conformemente all'articolo 20 o svolto sotto la supervisione dello stesso in funzione della decisione dello Stato membro. Tale esame comprende, come minimo, i criteri indicati nell'allegato II, punto 2.2.
4. Il richiedente ha dimostrato le proprie competenze professionali generali superando un esame riguardante, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato IV.

SEZIONE II

Certificato

Articolo 12

Conoscenze linguistiche

Per ciascuna infrastruttura per la quale è chiesto il certificato è soddisfatto e verificato il criterio relativo alle conoscenze linguistiche di cui all'allegato VI.

Articolo 13

Qualifiche professionali

1. Il richiedente ha superato un esame vertente sulle sue conoscenze e competenze professionali relative al materiale

⁽¹⁾ GU L 199 del 31.7.1985, pag. 56.

rotabile per il quale è chiesto il certificato. L'esame comprende, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato V.

2. Il richiedente ha superato un esame vertente sulle sue conoscenze e competenze professionali relative alle infrastrutture per le quali è chiesto il certificato. L'esame riguarda, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato VI. Se del caso l'esame riguarda altresì le conoscenze linguistiche conformemente all'allegato VI, punto 8.

3. L'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura impartiscono al richiedente una formazione sul loro sistema di gestione della sicurezza di cui alla direttiva 2004/49/CE.

CAPO IV

PROCEDURA PER IL CONSEGUIMENTO DELLA LICENZA E DEL CERTIFICATO

Articolo 14

Conseguimento di una licenza

1. L'autorità competente pubblica la procedura da seguire per ottenere una licenza.
2. Ogni domanda di licenza deve essere depositata presso l'autorità competente a cura dell'aspirante macchinista o da qualsiasi entità a suo nome.
3. Le domande presentate all'autorità competente possono riguardare il rilascio di una nuova licenza, un aggiornamento dei dati della licenza, un rinnovo o un duplicato.
4. L'autorità competente rilascia la licenza quanto prima e comunque entro un mese dal ricevimento di tutti i documenti necessari.
5. La licenza è valida per dieci anni, fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1.
6. La licenza è rilasciata in un'unica copia originale. In caso di richiesta di un duplicato, è vietato il rilascio di qualsiasi duplicato della licenza da parte di organismi diversi dall'autorità competente.

Articolo 15

Conseguimento di un certificato

Ciascuna impresa ferroviaria e ciascun gestore dell'infrastruttura stabilisce, nel quadro del proprio sistema di gestione della sicurezza, le procedure da seguire per il rilascio o l'aggiornamento dei certificati conformemente alla presente direttiva, nonché procedimenti di ricorso che consentono ai macchinisti di chiedere la revisione di una decisione inerente al rilascio, all'aggiornamento, alla sospensione o al ritiro di un certificato.

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura aggiornano, senza indugio, i certificati qualora il suo titolare abbia ottenuto ulteriori autorizzazioni riguardo al materiale rotabile o all'infrastruttura.

*Articolo 16***Verifiche periodiche**

1. Affinché la licenza conservi la sua validità, il titolare supera gli esami e/o i controlli periodici relativi alle condizioni di idoneità di cui all'articolo 11, paragrafi 2 e 3. Riguardo ai requisiti medici sono osservate le periodicità minime in conformità delle disposizioni dell'allegato II punto 3.1. Questi controlli medici sono svolti da medici riconosciuti o accreditati in conformità dell'articolo 20 o sotto la loro supervisione. Per quanto riguarda le conoscenze professionali generali si applicano le disposizioni dell'articolo 23, paragrafo 8.

Al momento del rinnovo di una licenza l'autorità competente verifica nel registro di cui all'articolo 22, paragrafo 1, lettera a) che il macchinista soddisfacesse i requisiti di cui al primo comma del presente paragrafo.

2. Affinché il certificato conservi la sua validità, il suo titolare è sottoposto agli esami e/o ai controlli periodici relativi alle condizioni di idoneità di cui agli articoli 12 e 13. La frequenza di tali esami/controlli è fissata dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura di cui il macchinista è dipendente o presso cui è sotto contratto in base al proprio sistema di gestione della sicurezza e rispetta le periodicità minime riportate all'allegato VII.

Per ciascuno di questi controlli l'organo emittente conferma, mediante annotazione riportata nel certificato e nel registro di cui all'articolo 22, paragrafo 2, lettera a) che il macchinista soddisfa i requisiti di cui al primo comma del presente paragrafo.

3. In caso di mancata verifica periodica o di esito negativo, si applica la procedura di cui all'articolo 18.

*Articolo 17***Cessazione dall'impiego**

Quando un macchinista cessa di lavorare per un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, questi ne informano immediatamente l'autorità competente.

La licenza conserva la sua validità finché sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 16, paragrafo 1.

Il certificato perde la sua validità quando il macchinista cessa di essere impiegato come tale. Tuttavia il macchinista riceve una copia autenticata del certificato come prova delle sue competenze professionali. Nel rilasciare un certificato a un macchinista, la sua nuova impresa ferroviaria o il suo nuovo gestore dell'infrastruttura tiene conto di tali competenze.

*Articolo 18***Monitoraggio dei macchinisti da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura**

1. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono tenuti ad assicurarsi e a controllare che le licenze e i certificati dei loro macchinisti dipendenti o sotto contratto siano validi.

Essi istituiscono un sistema di monitoraggio dei loro macchinisti. Se dai risultati del monitoraggio emergono elementi che fanno dubitare della competenza di un macchinista e dell'opportunità di mantenere in vigore la sua licenza o il suo certificato, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura prendono immediatamente i provvedimenti necessari.

2. Se un macchinista ritiene che il suo stato di salute faccia dubitare della sua idoneità al lavoro, egli ne informa immediatamente l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura, a seconda del caso.

Non appena è al corrente o apprende da un medico che la salute di un macchinista si è deteriorata al punto da metterne in dubbio l'idoneità al lavoro, l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura prende immediatamente i provvedimenti necessari, compreso l'esame di cui all'allegato II, punto 3.1. Occorre inoltre assicurare che durante il servizio il macchinista non sia mai sotto l'influenza di una qualsivoglia sostanza in grado di comprometterne la concentrazione, la vigilanza o il comportamento. L'autorità competente viene informata senza indugio dei casi di inabilità al lavoro di durata superiore a tre mesi.

CAPO V

COMPITI E DECISIONI DELL'AUTORITÀ COMPETENTE*Articolo 19***Compiti dell'autorità competente**

1. L'autorità competente svolge i seguenti compiti in modo trasparente e non discriminatorio:

- a) rilascia e aggiorna le licenze e rilascia i duplicati conformemente agli articoli 6 e 14;
- b) effettua esami e/o controlli periodici conformemente all'articolo 16, paragrafo 1;
- c) sospende e ritira le licenze e informa l'organo emittente delle richieste di sospensione motivata dei certificati conformemente all'articolo 28;
- d) se così stabilito dallo Stato membro, riconosce le persone o gli organismi conformemente agli articoli 23 e 24;
- e) assicura che sia pubblicato e aggiornato un registro di persone e organismi accreditati o riconosciuti, conformemente all'articolo 20;
- f) assicura che sia tenuto e aggiornato un registro delle licenze conformemente all'articolo 16, paragrafo 1 e all'articolo 22, paragrafo 1;
- g) effettua il monitoraggio dell'iter di certificazione dei macchinisti conformemente all'articolo 25;

- h) effettua i controlli conformemente all'articolo 28;
- i) stabilisce criteri nazionali per gli esaminatori come previsto dall'articolo 24, paragrafo 5.

L'autorità competente risponde rapidamente alle domande di informazioni e, durante la preparazione delle licenze, inoltra senza indugio le domande di informazioni complementari.

2. L'autorità competente non può delegare a terzi i compiti di cui al paragrafo 1, lettere c), f) e g).

3. Ogni delega di compiti è trasparente e non discriminatoria, e non provoca conflitto di interessi.

4. Quando l'autorità competente delega o appalta ad un'impresa ferroviaria i compiti di cui al paragrafo 1, lettere a) o b), è soddisfatta almeno una delle due condizioni seguenti:

- a) l'impresa ferroviaria rilascia licenze solo ai propri macchinisti;
- b) l'impresa ferroviaria non gode dell'esclusiva, sul territorio interessato, di nessuno dei compiti delegati o appaltati.

5. Se l'autorità competente delega o appalta determinati compiti a terzi, i rappresentanti autorizzati o i contraenti hanno l'obbligo di rispettare, nell'esecuzione di tali compiti, gli obblighi che la presente direttiva pone a carico delle autorità competenti.

6. Se l'autorità competente delega o appalta determinati compiti a terzi, predispone un sistema volto a controllare come tali compiti sono stati eseguiti e a assicurare l'osservanza delle disposizioni dei paragrafi 2, 4 e 5.

Articolo 20

Accreditamento e riconoscimento

1. Persone o organismi accreditati in forza della presente direttiva sono accreditati da un organismo di accreditamento designato dallo Stato membro interessato. La procedura di accreditamento si fonda su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità, quali le pertinenti norme europee della serie EN 45000, nonché sulla valutazione di un fascicolo presentato dal candidato che compri il possesso delle competenze prescritte nel settore interessato.

2. In alternativa all'accREDITAMENTO previsto al paragrafo 1, uno Stato membro può prevedere che le persone o gli organismi riconosciuti in forza della presente direttiva sono riconosciuti dall'autorità competente o da un organismo designato dallo Stato membro interessato. Il riconoscimento si basa su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità; tuttavia, qualora la competenza specifica richiesta sia estremamente rara, è consentita una deroga alla presente disposizione, previo parere favorevole della Commissione, formulato conformemente alla procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

Il criterio dell'indipendenza non si applica nei casi della formazione di cui all'articolo 23, paragrafi 5 e 6.

3. L'autorità competente assicura la pubblicazione e l'aggiornamento di un registro delle persone e degli organismi che sono stati accreditati o riconosciuti in forza della presente direttiva.

Articolo 21

Decisioni dell'autorità competente

1. Le decisioni dell'autorità competente sono motivate.

2. L'autorità competente assicura l'istituzione di un procedimento di ricorso amministrativo che consenta ai datori di lavoro ed ai macchinisti di chiedere la revisione di una decisione inerente alle domande presentate in forza della presente direttiva.

3. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per assicurare che le decisioni assunte dall'autorità competente siano oggetto di revisione giurisdizionale.

Articolo 22

Registri e scambio di dati

1. Le autorità competenti:

a) tengono un registro di tutte le licenze rilasciate, aggiornate, rinnovate, modificate, scadute, sospese, ritirate o dichiarate smarrite, rubate o distrutte. Il registro contiene i dati prescritti dall'allegato I, punto 4 relativi a ciascuna licenza che possono essere ricavati mediante il numero nazionale assegnato a ciascun macchinista. Il registro è aggiornato regolarmente;

b) forniscono, su richiesta motivata, informazioni sullo status delle licenze suddette alle autorità competenti degli altri Stati membri, all'Agenzia e ai datori di lavoro dei macchinisti.

2. Le imprese ferroviarie e i gestori delle infrastrutture:

a) tengono o assicurano che sia tenuto un registro di tutti i certificati rilasciati, aggiornati, rinnovati, modificati, scaduti, sospesi, revocati o dichiarati smarriti, rubati o distrutti. Il registro contiene i dati prescritti dall'allegato I, punto 4 relativi a ciascun certificato, nonché i dati relativi alle verifiche periodiche di cui all'articolo 16. Il registro è aggiornato regolarmente;

b) cooperano con l'autorità competente dello Stato membro nel quale sono stabiliti per procedere allo scambio di informazioni con l'autorità competente e consentirle l'accesso ai dati necessari;

c) forniscono informazioni sul contenuto di tali certificati alle autorità competenti degli altri Stati membri su domanda di queste ultime, quando ciò è necessario come conseguenza delle loro attività transnazionali.

3. Le autorità competenti cooperano con l'Agenzia allo scopo di garantire l'interoperabilità dei registri di cui ai paragrafi 1 e 2. A tal fine, la Commissione adotta anteriormente al ... (*), secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2 e in base ad un progetto elaborato dall'Agenzia, i parametri fondamentali cui i registri da istituire devono conformarsi, quali i dati da registrare, il loro formato e il protocollo per lo scambio dei dati, i diritti di accesso, la durata di conservazione dei dati, le procedure da seguire nei casi di fallimento.

4. Le autorità competenti, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie si accertano che i registri da essi istituiti a norma dei paragrafi 1 e 2 e le modalità di utilizzo di tali registri rispettino le disposizioni della direttiva 95/46/CE.

5. L'Agenzia si assicura che il sistema istituito a norma del paragrafo 2, lettere a) e b) ottemperi alle disposizioni del regolamento (CE) n. 45/2001.

CAPO VI

FORMAZIONE ED ESAME DEI MACCHINISTI

Articolo 23

Formazione

1. La formazione dei macchinisti comprende una parte relativa alla licenza e che riflette le conoscenze professionali generali di cui all'allegato IV e una parte relativa al certificato e che riflette le conoscenze professionali specifiche di cui agli allegati V e VI.

2. I metodi di formazione soddisfano i criteri di cui all'allegato III.

3. Gli obiettivi dettagliati di tale formazione sono definiti nell'allegato IV per la licenza e negli allegati V e VI per il certificato. Essi possono essere integrati:

a) mediante le pertinenti STI. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2, assicura la coerenza tra le succitate STI e gli allegati della presente direttiva, oppure

b) mediante i criteri proposti dall'Agenzia conformemente all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 881/2004 ed adottati dalla Commissione a norma dell'articolo 31, paragrafo 2 della presente direttiva.

4. A norma dell'articolo 13 della direttiva 2004/49/CE gli Stati membri provvedono affinché gli aspiranti macchinisti abbiano un accesso equo e non discriminatorio alla formazione necessaria per soddisfare i requisiti prescritti per il conseguimento della licenza e del certificato.

5. I compiti formativi connessi alle conoscenze professionali generali di cui all'articolo 11, paragrafo 4, alle conoscenze linguistiche previste dall'articolo 12 e alle conoscenze professionali concernenti il materiale rotabile di cui all'articolo 13, paragrafo 1 sono svolti da persone o organismi accreditati o riconosciuti in conformità dell'articolo 20.

6. I compiti formativi connessi alle conoscenze delle infrastrutture di cui all'articolo 13, paragrafo 2, compresa la cono-

scenza degli itinerari e delle norme e procedure operative, sono svolti da persone o organismi accreditati o riconosciuti dello Stato membro in cui si trovano le infrastrutture.

7. In relazione alla licenza, il sistema generale per il riconoscimento delle qualifiche professionali istituito dalla direttiva 2005/36/CE del Consiglio continua ad applicarsi al riconoscimento delle qualifiche professionali dei macchinisti che sono cittadini di uno Stato membro ed hanno ottenuto il loro certificato di formazione in un paese terzo.

8. È istituito un iter di formazione continua atto ad assicurare che il personale mantenga le proprie competenze, in conformità dell'allegato III, punto 2, lettera e) della direttiva 2004/49/CE.

Articolo 24

Esami

1. Gli esami e gli esaminatori che devono verificare il possesso delle necessarie qualifiche sono definiti:

a) per la parte relativa alla licenza, dall'autorità competente, al momento della definizione della procedura da seguire per ottenere la licenza in conformità dell'articolo 14, paragrafo 1;

b) per la parte relativa al certificato, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura al momento della definizione della procedura da seguire per ottenere il certificato in conformità dell'articolo 15.

2. Detti esami sono supervisionati da esaminatori competenti, accreditati o riconosciuti in conformità dell'articolo 20 e sono organizzati in modo da evitare qualsiasi conflitto di interesse.

3. La valutazione delle conoscenze delle infrastrutture, compresa la conoscenza degli itinerari e delle norme operative, è effettuata da persone o organismi accreditati o riconosciuti dagli Stati membri in cui si trovano le infrastrutture.

4. Gli esami di cui al paragrafo 1 sono organizzati in modo da evitare qualsiasi conflitto di interessi, fermo restando che l'esaminatore può appartenere all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura che rilascia il certificato.

5. La scelta degli esaminatori e lo svolgimento degli esami possono essere soggetti a criteri comunitari proposti dall'Agenzia ed adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2. In assenza dei suddetti criteri comunitari le autorità competenti stabiliscono i criteri nazionali da rispettare.

6. Alla fine del corso di formazione vi devono essere esami teorici e pratici. La valutazione della capacità di condotta è effettuata con prove di condotta sulla rete. È inoltre possibile utilizzare simulatori per valutare l'applicazione delle norme operative e il comportamento del macchinista in situazioni particolarmente difficili.

(*) Un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

CAPO VII

VALUTAZIONE

Articolo 25

Norme di qualità

Le autorità competenti provvedono affinché tutte le attività collegate con la formazione, la valutazione delle competenze, l'aggiornamento delle licenze e dei certificati siano oggetto di un monitoraggio permanente nell'ambito di un sistema di norme di qualità. La presente disposizione non si applica alle attività già coperte dai sistemi di gestione della sicurezza istituiti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura in conformità della direttiva 2004/49/CE.

Articolo 26

Valutazione indipendente

1. In ciascuno Stato membro è effettuata, a intervalli non superiori a cinque anni, una valutazione indipendente delle procedure per l'acquisizione e la valutazione delle conoscenze e delle competenze professionali, nonché del sistema di rilascio delle licenze e dei certificati. Tali disposizioni non si applicano alle attività già coperte dai sistemi di gestione della sicurezza istituiti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura in conformità della direttiva 2004/049/CE. La valutazione è effettuata da persone qualificate nessuna delle quali esercita le attività in questione.

2. I risultati delle suddette valutazioni indipendenti sono debitamente documentati e trasmessi alle autorità competenti interessate. Se necessario, gli Stati membri prendono i provvedimenti idonei per ovviare alle carenze constatate per mezzo della valutazione indipendente.

CAPO VIII

CERTIFICAZIONE DEGLI ALTRI AGENTI

Articolo 27

Relazione sugli altri agenti

L'Agenzia individua, in una relazione da presentare entro il ... (*), il profilo e i compiti degli altri agenti che operano sui locomotori e sui treni e che svolgono compiti essenziali ai fini della sicurezza, le cui qualifiche professionali contribuiscono di conseguenza alla sicurezza ferroviaria, e che dovrebbero essere disciplinati a livello comunitario mediante un sistema di licenze e/o di certificati che può essere analogo al sistema istituito dalla presente direttiva.

(*) Due anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

CAPO IX

CONTROLLI E SANZIONI

Articolo 28

Controlli effettuati dall'autorità competente

1. L'autorità competente può verificare in qualsiasi momento, a bordo dei treni che circolano nel territorio di sua competenza, che il macchinista sia munito dei documenti rilasciati a norma della presente direttiva.

2. Nonostante le verifiche di cui al paragrafo 1, in caso di negligenze commesse sul luogo di lavoro l'autorità competente può verificare se il macchinista in questione soddisfa i requisiti di cui all'articolo 13.

3. L'autorità competente può procedere ad indagini riguardanti l'ottemperanza alla presente direttiva da parte dei macchinisti, delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture, degli esaminatori e dei centri di formazione che esercitano la loro attività nel territorio di sua competenza.

4. Qualora l'autorità competente constati che un macchinista non soddisfa più uno o più dei requisiti prescritti adotta le seguenti misure:

a) se si tratta di una licenza rilasciata dall'autorità competente, l'autorità competente sospende la licenza. La sospensione è provvisoria o definitiva in funzione della gravità del rischio creatosi per la sicurezza ferroviaria. Essa notifica immediatamente la propria decisione, motivandola, al macchinista interessato e al suo datore di lavoro, senza pregiudizio del diritto di proporre il ricorso di cui all'articolo 21. L'autorità competente indica la procedura da seguire per il ripristino della licenza.

b) Se si tratta di una licenza rilasciata dall'autorità competente di un altro Stato membro, l'autorità competente si rivolge all'autorità dell'altro Stato membro e presenta una richiesta motivata ai fini di un controllo complementare o della sospensione della licenza. L'autorità competente richiedente informa la Commissione e le altre autorità competenti della sua richiesta. L'autorità che ha rilasciato la licenza in questione esamina la domanda entro quattro settimane e a comunicare la propria decisione all'altra autorità. L'autorità che ha rilasciato la licenza informa altresì la Commissione e le altre autorità competenti della decisione. Qualsiasi autorità competente può vietare ai macchinisti di operare nella sua giurisdizione in attesa della notifica della decisione dell'autorità che ha rilasciato la licenza.

c) Se si tratta di un certificato, l'autorità competente si rivolge all'organismo emittente e chiede un controllo complementare o la sospensione del certificato. Il suddetto organo prende le misure appropriate e riferisce all'autorità competente entro quattro settimane. L'autorità competente può vietare ai macchinisti di operare nella sua giurisdizione in attesa della relazione dell'organismo emittente e informa la Commissione e le altre autorità competenti al riguardo.

Se l'autorità competente ritiene comunque che un determinato macchinista costituisca un rischio grave per la sicurezza delle ferrovie, prende immediatamente le misure necessarie, quali la richiesta al gestore dell'infrastruttura di fermare il treno e di vietare al macchinista di operare nel suo territorio per tutto il tempo necessario. Essa informa la Commissione e le altre autorità competenti di tale decisione.

In tutti i casi l'autorità competente o l'organismo a tal fine designato aggiorna il registro di cui all'articolo 22.

5. Se un'autorità competente ritiene che una decisione assunta da un'autorità competente di un altro Stato membro in conformità del paragrafo 4 non soddisfi i criteri pertinenti, la Commissione è investita del caso ed esprime il suo parere nel termine di tre mesi. Se necessario, allo Stato membro interessato sono proposti interventi correttivi. In caso di disaccordo o di controversia, la questione è deferita al Comitato di cui all'articolo 31, paragrafo 1 e la Commissione prende le misure necessarie secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2. Uno Stato membro può mantenere il divieto, per il macchinista, di operare nel suo territorio in conformità del paragrafo 4 finché la questione non sarà risolta in conformità del presente paragrafo.

Articolo 29

Sanzioni

Senza pregiudizio di tutte le altre sanzioni o procedure stabilite dalla presente direttiva, gli Stati membri determinano il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate, non discriminatorie e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione anteriormente alla data indicata all'articolo 35 e notificano senza indugio ogni loro successiva modifica.

CAPO X

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 30

Modifiche degli allegati

Gli allegati sono adeguati al progresso scientifico e tecnico secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2.

Articolo 31

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'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 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. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 32

Relazione

L'Agenzia valuta l'evoluzione della certificazione dei macchinisti in conformità della presente direttiva. Presenta alla Commissione, non oltre quattro anni dopo l'adozione dei parametri fondamentali dei registri di cui all'articolo 22, paragrafo 3, una relazione che specifica, se del caso, i miglioramenti da apportare al sistema in relazione:

- a) alle procedure di rilascio delle licenze e dei certificati,
- b) all'accreditamento dei centri di formazione e dei valutatori,
- c) al sistema di qualità istituito dalle autorità competenti,
- d) al reciproco riconoscimento dei certificati,
- e) all'adeguatezza dei requisiti in materia di formazione specificati negli allegati IV, V e VI della presente direttiva in relazione alla struttura del mercato e alle categorie di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a),
- f) all'interconnessione dei registri nonché alla mobilità sul mercato del lavoro.

Inoltre, in tale relazione l'Agenzia può, se del caso, raccomandare misure concernenti l'esame teorico e pratico delle conoscenze professionali dei candidati che chiedono il certificato armonizzato per il materiale rotabile e l'infrastruttura pertinente.

La Commissione, sulla base di tali raccomandazioni, prende le misure appropriate e, se necessario, propone modifiche della presente direttiva.

Articolo 33

Uso di smartcard

L'Agenzia valuta entro il ... (*) la possibilità di utilizzare una smartcard che combina la licenza e i certificati di cui all'articolo 4 e prepara un'analisi costi/benefici. Se del caso, la Commissione adotta secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2 e sulla base di un progetto predisposto dall'Agenzia, le specifiche tecniche e funzionali della suddetta smartcard. L'introduzione della smartcard potrebbe richiedere un adeguamento degli allegati, in conformità dell'articolo 30.

(*) Cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

*Articolo 34***Cooperazione**

Gli Stati membri si assistono reciprocamente ai fini dell'attuazione della presente direttiva. Le autorità competenti cooperano durante la fase di attuazione.

L'Agenzia assiste nella cooperazione e organizza adeguate riunioni con rappresentanti delle autorità competenti.

*Articolo 35***Attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al ... (*). 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.

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

3. Gli obblighi in materia di recepimento ed attuazione della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà creato un sistema ferroviario nel loro territorio.

*Articolo 36***Attuazione progressiva e periodi di transizione**

La presente direttiva è attuata progressivamente, come di seguito indicato.

1. I registri di cui all'articolo 22 sono istituiti entro due anni dall'adozione dei parametri di base dei registri di cui all'articolo 22, paragrafo 3.
2. a) Entro due anni dall'adozione dei parametri di base dei registri di cui all'articolo 22, paragrafo 3, i certificati o le licenze sono rilasciati conformemente alla presente direttiva ai macchinisti che effettuano servizi transfrontalieri, servizi di cabotaggio o servizi di trasporto merci in un altro Stato membro oppure lavorano in almeno due Stati membri, senza pregiudizio del disposto del punto 3.

A decorrere dalla stessa data tutti i macchinisti che effettuano i succitati servizi compresi quelli che ancora non sono possesso di licenza o certificati in conformità della presente direttiva, ottemperano alle verifiche periodiche di cui all'articolo 16.

(*) Ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

b) Entro due anni dall'istituzione dei registri di cui al punto 1, tutte le nuove licenze e tutti i nuovi certificati sono rilasciati in conformità della presente direttiva, senza pregiudizio del disposto del punto 3.

c) Entro sette anni dall'istituzione dei registri di cui al punto 1, tutti i macchinisti sono titolari di licenze o certificati conformemente alla presente direttiva. Gli organismi emittenti tengono conto di tutte le competenze professionali già acquisite da ogni macchinista in modo che tale requisito non generi inutili oneri amministrativi o finanziari. Le autorizzazioni di condotta precedentemente concesse al macchinista sono per quanto possibile salvaguardate. Se del caso gli organismi emittenti possono tuttavia decidere, per singoli macchinisti o gruppi di macchinisti, che per rilasciare licenze e/o certificati in forza della presente direttiva sono necessari ulteriori esami e/o una formazione supplementare.

3. I macchinisti autorizzati a condurre in conformità delle disposizioni applicate prima dell'applicazione delle disposizioni della presente direttiva di cui al punto 2, lettera a) o b) possono continuare ad esercitare le loro attività professionali, in base alle loro autorizzazioni e senza che sia applicato il disposto della presente direttiva, fino a sette anni dall'istituzione dei registri di cui al punto 1.

Nel caso di apprendisti che hanno iniziato un programma di istruzione e formazione approvato o un corso di formazione approvato prima dell'applicazione delle disposizioni della presente direttiva di cui al punto 2, lettera a) o b), gli Stati membri possono certificare tali apprendisti conformemente alla legislazione nazionale vigente.

Per quanto riguarda i macchinisti e gli apprendisti di cui al presente punto, l'autorità competente o le autorità competenti interessate possono concedere deroghe in casi eccezionali ai requisiti medici stabiliti nell'allegato II. La validità delle licenze rilasciate con tali deroghe è limitata al territorio degli Stati membri interessati.

4. Le autorità competenti, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura assicurano la progressiva applicazione di verifiche periodiche corrispondenti a quelle previste dall'articolo 16 ai macchinisti che non sono titolari di licenze e certificati in conformità della presente direttiva.
5. Quando uno Stato membro ne faccia richiesta, la Commissione chiede all'Agenzia, consultandosi con lo Stato membro in questione, di effettuare un'analisi costi/benefici dell'applicazione delle disposizioni contenute nella presente direttiva ai macchinisti che operano esclusivamente nel territorio di tale Stato membro. L'analisi costi/benefici verte su un periodo di dieci anni. Tale analisi è presentata alla Commissione entro due anni dall'istituzione dei registri di cui al punto 1.

Se l'analisi costi/benefici dimostra che i costi dell'applicazione delle disposizioni contenute nella presente direttiva a detti macchinisti sono superiori ai benefici, la Commissione adotta una decisione, secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2, entro i sei mesi successivi alla presentazione dei risultati di tale analisi affinché le disposizioni di cui al punto 2, lettere b) e c) del presente articolo non siano applicate a detti macchinisti per un periodo di almeno dieci anni nel territorio dello Stato membro in questione.

Entro i ventiquattro mesi che precedono lo scadere di tale periodo di esenzione temporanea la Commissione, tenendo conto degli sviluppi di rilievo registrati nel settore ferroviario dello Stato membro in questione, chiede all'Agenzia, secondo la procedura di cui all'articolo 31, paragrafo 2, di effettuare un'altra analisi costi/benefici che le dovrà essere presentata entro i dodici mesi che precedono lo scadere di detto periodo di esenzione temporanea. La Commissione assume una decisione secondo la procedura di cui al secondo comma del presente punto.

Articolo 37

Entrata in vigore

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

Articolo 38

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il ...

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

...

Per il Consiglio
Il Presidente

...

ALLEGATO I

MODELLO COMUNITARIO DI LICENZA E DI CERTIFICATO COMPLEMENTARE ARMONIZZATO

1. CARATTERISTICHE DELLA LICENZA

Le caratteristiche fisiche della licenza di macchinista sono conformi alle norme ISO 7810 e ISO 7816-1.

La tessera deve essere fabbricata in policarbonato.

I metodi di verifica delle caratteristiche della licenza destinati ad assicurare la loro conformità alle norme internazionali sono conformi alla norma ISO 10373.

2. CONTENUTO DELLA LICENZA

La facciata anteriore della licenza deve contenere:

- a) la dicitura «licenza di macchinista» stampata a caratteri grandi nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la licenza;
- b) la menzione del nome dello Stato membro che rilascia la licenza;
- c) il simbolo distintivo dello Stato membro che rilascia la licenza secondo il codice ISO 3166 del paese, stampato in negativo in un rettangolo blu e contornato da dodici stelle di colore giallo;
- d) le informazioni specifiche relative alla licenza rilasciata, numerate come segue:
 - i) cognome del titolare;
 - ii) nome(i) del titolare;
 - iii) data e luogo di nascita del titolare;
 - iv) — data di rilascio della licenza;
— data di scadenza della licenza;
— organo emittente;
— numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro (facoltativo)
 - v) numero della licenza che dà accesso ai dati del registro nazionale;
 - vi) fotografia del titolare;
 - vii) firma del titolare;
 - viii) residenza, domicilio o indirizzo postale del titolare (facoltativo);
- e) la dicitura «modello CE» nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente e la dicitura «licenza di conduzione treni» nelle altre lingue comunitarie, stampate in giallo come sfondo della licenza;
- f) colori di riferimento:
 - blu: Pantone Reflex Blue,
 - giallo: Pantone Yellow.
- g) informazioni supplementari o restrizioni per l'utilizzazione imposte da un'autorità competente in conformità dell'allegato III in forma codificata.

I codici sono decisi dalla Commissione secondo la procedura dell'articolo 31, paragrafo 2, sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia.

3. CERTIFICATO

Il certificato deve contenere le indicazioni seguenti:

- a) il cognome del titolare;
- b) nome(i) del titolare;
- c) data e luogo di nascita del titolare;
- d) — data di rilascio del certificato;
— data di scadenza del certificato;
— organo emittente;
— numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro (facoltativo);

- e) numero del certificato che dà accesso ai dati nel registro nazionale;
 - f) fotografia del titolare;
 - g) firma del titolare;
 - h) residenza, domicilio o indirizzo postale del titolare (facoltativo);
 - i) il nome e l'indirizzo delle imprese ferroviarie o del gestore dell'infrastruttura per conto delle quali il macchinista è autorizzato a condurre;
 - j) le categorie nelle quali il titolare ha il diritto di condurre;
 - k) il tipo o tipi di materiale rotabile che il titolare è autorizzato a condurre;
 - l) le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a condurre;
 - m) le eventuali diciture aggiuntive o restrittive;
 - n) competenze linguistiche.
4. DATI MINIMI RIPORTATI NEI REGISTRI NAZIONALI
- a) Dati relativi alla licenza
Tutti i dati figuranti sulla licenza più i dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui agli articoli 11 e 16.
 - b) Dati relativi al certificato
Tutti i dati figuranti sul certificato più i dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui agli articoli 12, 13 e 16.
-

ALLEGATO II

REQUISITI MEDICI

1. REQUISITI GENERALI

1.1 I macchinisti non devono soffrire di disturbi clinici, né assumere medicinali, stupefacenti o sostanze in grado di provocare:

- un'improvvisa perdita di conoscenza;
- una riduzione dell'attenzione o della concentrazione;
- un'improvvisa incapacità;
- una perdita d'equilibrio o di coordinazione;
- una limitazione significativa di mobilità.

1.2 Vista

Devono essere rispettate le seguenti prescrizioni in materia di acuità visiva:

- acuità visiva a distanza (con o senza lenti): 1,0; minimo 0,5 per l'occhio peggiore;
- lenti correttive massime: ipermetropia +5/miopia -8. Sono ammesse deroghe in casi eccezionali e previo parere positivo di un oculista. In tal caso la decisione spetta al medico;
- vista da vicino e intermedia: sufficiente, con o senza lenti;
- le lenti a contatto e gli occhiali sono ammessi a condizione che siano effettuati esami periodici da parte di uno specialista;
- percezione dei colori normale: utilizzo di un test riconosciuto, come l'Ishihara, integrato da un altro test riconosciuto, se necessario;
- campo visivo: completo;
- vista per entrambi gli occhi: efficace; non richiesta qualora la persona abbia un adattamento adeguato e un'esperienza di compensazione sufficiente. Solo qualora abbia perso la visione binoculare dopo l'entrata in servizio;
- visione binoculare: efficace;
- riconoscimento di segnali cromatici: il test si basa sul riconoscimento di singoli colori e non sulle differenze relative;
- sensibilità al contrasto: buona;
- assenza di malattie progressive dell'occhio;
- gli impianti oculari, le cheratotomie e le cherectomie sono ammesse esclusivamente a condizione che siano verificate annualmente o in base a un periodicità stabilita dal medico;
- resistenza all'abbagliamento;
- non sono ammesse lenti a contatto colorate né lenti fotocromatiche. Sono ammesse le lenti con filtro UV.

1.3. Requisiti in materia di udito e di conversazione

Udito sufficiente confermato da un audiogramma, vale a dire:

- udito sufficiente per tenere una conversazione telefonica ed essere in grado di udire i segnali d'allarme e i messaggi radio.

I valori che seguono devono essere considerati orientativi:

- il deficit uditivo non deve essere superiore a 40 dB a 500 e 1 000 Hz;
- il deficit uditivo non deve essere superiore a 45 dB a 2 000 Hz per l'orecchio peggiore;
- nessuna anomalia del sistema vestibolare;
- nessun disturbo cronico del linguaggio (vista la necessità di scambiare messaggi in modo forte e chiaro);
- l'utilizzo di apparecchi acustici è ammesso in casi speciali.

1.4. Gravidanza

In caso di scarsa tolleranza o di patologie, la gravidanza deve essere considerata causa di esclusione provvisoria per i macchinisti. Devono essere applicate le disposizioni di legge per la tutela delle macchiniste in stato interessante.

2. CONTENUTO MINIMO DELL'ESAME PRIMA DELL'ENTRATA IN SERVIZIO

2.1 Esami medici

- Visita medica generale;
- esame delle funzioni sensoriali (vista, udito, percezione dei colori);
- analisi del sangue o delle urine, tra l'altro per la ricerca del diabete mellito qualora siano necessarie per giudicare l'idoneità fisica del candidato;
- elettrocardiogramma a riposo;
- ricerca di sostanze psicotrope, quali droghe illecite o farmaci psicotropi, e di alcolemia eccessiva, che mettono in questione l'idoneità per il lavoro da svolgere;
- cognitivi: attenzione e concentrazione; memoria; capacità di percezione; ragionamento;
- comunicazione;
- psicomotori: velocità di reazione, coordinamento gestuale.

2.2 Esami psicologici per l'esercizio della professione

Gli esami psicologici per l'esercizio della professione sono finalizzati ad aiutare nell'assunzione e nella gestione del personale. Nel determinare il contenuto della valutazione psicologica, l'esame deve accertare che l'aspirante macchinista non abbia deficit psicologici individuati ai fini dell'esercizio della professione, specie a livello di attitudini operative o fattori importanti della personalità, che potrebbero interferire con lo svolgimento sicuro dei suoi compiti.

3. VISITE PERIODICHE DOPO L'ENTRATA IN SERVIZIO

3.1. Frequenza

I controlli medici (idoneità fisica) sono effettuati almeno ogni tre anni fino all'età di 55 anni e, successivamente ogni anno.

Oltre a tale periodicità, il medico deve procedere a controlli più ravvicinati ove ciò sia richiesto dallo stato di salute dell'agente.

Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, viene effettuata una visita medica appropriata qualora vi sia motivo di dubitare che il titolare della licenza o del certificato armonizzato continui a soddisfare i requisiti di salute di cui all'allegato II, punto 2.

L'idoneità fisica è verificata regolarmente e dopo ogni incidente di lavoro. Il medico o il servizio medico dell'impresa possono decidere di effettuare un'appropriata visita medica complementare, in particolare dopo un'assenza dal lavoro dovuta a malattia protrattasi almeno per trenta giorni. Il datore di lavoro deve chiedere al medico di verificare l'idoneità fisica del macchinista qualora sia stato costretto a sospenderlo dal servizio per motivi di sicurezza.

3.2 Contenuto minimo della visita medica periodica dopo l'entrata in servizio

Se in occasione dell'esame effettuato prima dell'entrata in servizio il macchinista rispetta i criteri prescritti, le visite periodiche devono prevedere, come minimo:

- una visita medica generale;
- un controllo delle funzioni sensoriali (vista, udito, percezione dei colori);
- analisi del sangue o delle urine per il rilevamento del diabete mellito e di altre malattie, come prescritto in seguito all'esame clinico;
- ricerca di sostanze in base alle indicazioni dello stato clinico.

Per i macchinisti che hanno compiuto 40 anni di età è prescritto anche l'ECG a riposo.

ALLEGATO III

METODO DI FORMAZIONE

È necessaria una ripartizione equilibrata del tempo dedicato alla formazione teorica (aula e dimostrazioni) e del tempo dedicato all'addestramento pratico (esperienza di lavoro, conduzione con sorveglianza e conduzione senza sorveglianza su binari resi inaccessibili a scopo di addestramento).

L'utilizzo del computer per la formazione è ammesso per l'apprendimento individuale delle norme operative, della segnaletica, ecc..

L'utilizzo di simulatori, benché non obbligatorio, può essere utile per un addestramento efficace dei macchinisti; sono utilizzati in particolare per l'addestramento in condizioni di lavoro anomali o per norme applicate di rado. La loro utilità risiede in particolare nel fatto che rendono possibile acquisire una competenza pratica nelle situazioni in cui non ci si possa esercitare nel mondo reale. In linea di massima, di dovrà avere cura di utilizzare i simulatori di ultima generazione.

Per quanto riguarda l'acquisizione di conoscenze sugli itinerari, è necessario privilegiare l'approccio che consiste nell'affiancare al candidato macchinista un altro macchinista durante un numero opportuno di tragitti, sia diurni che notturni, lungo l'itinerario. A complemento dell'addestramento possono essere utilizzate, fra gli altri metodi, registrazioni filmate degli itinerari visti dalla prospettiva del macchinista in cabina di guida.

ALLEGATO IV

CONOSCENZE PROFESSIONALI GENERALI E REQUISITI RELATIVI ALLA LICENZA

Gli obiettivi che seguono rientrano nel quadro della formazione generale:

- acquisizione della conoscenza e della pratica delle tecniche ferroviarie, compresi i principi in materia di sicurezza e la filosofia che è alla base delle normative di esercizio;
- acquisizione della conoscenza e delle procedure relative ai rischi legati all'esercizio ferroviario e ai differenti mezzi a disposizione per gestirli;
- acquisizione della conoscenza e della pratica con riferimento ai principi alla base di una o più modalità operative;
- acquisizione della conoscenza e della pratica con riferimento ai treni, alla relativa composizione e ai requisiti tecnici delle motrici, dei vagoni, delle carrozze e altro materiale rotabile.

In particolare, il macchinista deve essere in grado di:

- valutare le condizioni concrete di esercizio del mestiere di macchinista, la sua importanza e le sue esigenze professionali e personali (periodi di lavoro prolungati, assenza da casa, ecc.);
- mettere in pratica le norme di sicurezza del personale;
- identificare il materiale rotabile;
- conoscere e applicare in modo preciso un metodo di lavoro;
- individuare i vari documenti di riferimento e di applicazione (libretto «procedure» e libretto «linea», come definiti nella STI «operativa», manuale di conduzione, guida per la riparazione dei guasti, ecc.);
- apprendere comportamenti compatibili con responsabilità di sicurezza essenziali;
- conoscere l'esistenza delle procedure in caso di incidenti nei quali sono coinvolte persone;
- distinguere i rischi legati all'esercizio ferroviario in generale;
- conoscere l'esistenza dei differenti principi della sicurezza della circolazione;
- applicare i principi fondamentali dell'elettrotecnica.

ALLEGATO V

CONOSCENZE PROFESSIONALI RELATIVE AL MATERIALE ROTABILE E REQUISITI CONCERNENTI IL CERTIFICATO

Al termine della formazione specifica sul materiale rotabile, il macchinista deve essere in grado di svolgere i compiti che seguono.

1. PROVE E VERIFICHE PRESCRITTE PRIMA DELLA PARTENZA

Il macchinista deve essere in grado di:

- dotarsi della documentazione e dell'equipaggiamento necessari;
- verificare le capacità della motrice;
- verificare le indicazioni riportate sui documenti di bordo della motrice;
- assicurarsi, tramite le verifiche e le prove previste, che la motrice sia in condizione di assicurare il traino del treno dal punto di vista dello sforzo di trazione e dei dispositivi di sicurezza;
- verificare la disponibilità e la funzionalità degli equipaggiamenti di protezione e di sicurezza prescritti all'atto della consegna della locomotiva o all'inizio della partenza;
- effettuare tutte le consuete operazioni preventive di manutenzione.

2. CONOSCENZA DEL MATERIALE ROTABILE

Per condurre una motrice, il macchinista deve conoscere l'insieme degli organi di comando e degli indicatori a sua disposizione, in particolare quelli riguardanti:

- la trazione,
- la frenata,
- i dispositivi relativi alla sicurezza della circolazione.

Per potere reperire e localizzare un'anomalia sul materiale rotabile, segnalarla e determinare le condizioni per la ripresa della marcia e, in taluni casi, effettuare un intervento, il macchinista deve conoscere:

- le strutture meccaniche,
- il sistema di sospensione e di collegamento,
- il sistema di rotolamento,
- gli equipaggiamenti di sicurezza,
- i serbatoi di combustibile, i dispositivi di alimentazione a combustibile, il sistema di scarico,
- il significato dei simboli all'interno e all'esterno del materiale rotabile, in particolare i simboli utilizzati per il trasporto di merci pericolose,
- i sistemi di registrazione del viaggio,
- i sistemi elettrici e pneumatici,
- i sistemi di captazione e i circuiti ad alta tensione,
- mezzi di comunicazione (radio terra-treno, ecc.),
- modalità concernenti i viaggi,
- gli elementi costitutivi del materiale rotabile, il loro ruolo e i dispositivi specifici del materiale trainato, in particolare il sistema che consiste nel fermare il treno sfogando il circuito frenante,
- il sistema frenante,
- gli elementi specifici delle motrici,
- la catena di trazione, i motori e le trasmissioni.

3. PROVA DEI FRENI

Il macchinista deve essere in grado di:

- verificare e calcolare, prima della partenza, che la potenza di frenata del treno corrisponda alla potenza di frenata prescritta per la linea, come specificato nei documenti del veicolo,
- verificare il funzionamento delle varie componenti del sistema frenante della motrice e del treno, ove opportuno, prima di ogni messa in movimento, in servizio e in marcia.

4. TIPO DI MARCIA E VELOCITÀ LIMITE DEL TRENO IN FUNZIONE DELLE CARATTERISTICHE DELLA LINEA

Il macchinista deve essere in grado di:

- prendere conoscenza delle informazioni che gli sono trasmesse prima di ogni partenza;
- determinare il tipo di marcia e la velocità limite del treno in funzione di elementi variabili quali, ad esempio, i limiti di velocità, le condizioni metereologiche o eventuali modifiche alla segnaletica.

5. CONDUZIONE DEL TRENO IN MODO TALE DA NON ARRECARRE DANNO AGLI IMPIANTI E AL MATERIALE

Il macchinista deve essere in grado di:

- utilizzare tutti i dispositivi di comando e di controllo a sua disposizione, secondo le norme applicabili;
- avviare il treno rispettando tutti i vincoli di aderenza e di potenza;
- utilizzare il freno per rallentare e arrestare il treno, rispettando il materiale rotabile e gli impianti.

6. ANOMALIE

Il macchinista deve:

- essere in grado di essere attento agli eventi anomali relativi alla conduzione del treno;
- essere in grado di ispezionare il treno e individuare i segnali di anomalie, distinguerli e reagire in base alla loro rispettiva importanza e cercare di porvi rimedio privilegiando, in ogni caso, la sicurezza della circolazione ferroviaria e delle persone;
- conoscere i mezzi di protezione e di comunicazione disponibili.

7. INCIDENTI E INCONVENIENTI D'ESERCIZIO, INCENDI E INCIDENTI CHE COINVOLGONO PERSONE

Il macchinista deve:

- essere in grado di prendere le misure atte a proteggere il treno e lanciare l'allarme in caso di incidenti che coinvolgano persone a bordo del treno;
- essere in grado di determinare se il treno trasporta materiali pericolosi e individuarli sulla base dei documenti del treno e degli elenchi dei vagoni.
- conoscere le procedure relative all'evacuazione del treno in caso di emergenza.

8. CONDIZIONI PER LA RIPRESA DELLA MARCIA DOPO UN INCIDENTE CHE COINVOLGE IL MATERIALE ROTABILE

Dopo un incidente il macchinista deve essere in grado di valutare se il materiale può continuare a circolare e in quali condizioni, in modo da comunicare quanto prima tali condizioni al gestore dell'infrastruttura.

Il macchinista deve essere in grado di determinare se una perizia sia necessaria prima che il treno possa proseguire.

9. IMMOBILIZZAZIONE DEL TRENO

Il macchinista deve essere in grado di prendere le misure atte a impedire la messa in marcia o il movimento intempestivo del treno o di sue parti anche nelle condizioni più sfavorevoli.

Il macchinista deve inoltre conoscere le misure che possono arrestare il treno o parti di esso in caso di movimento intempestivo.

ALLEGATO VI

CONOSCENZE PROFESSIONALI RELATIVE ALLE INFRASTRUTTURE E REQUISITI CONCERNENTI IL CERTIFICATO**Materie relative alle infrastrutture**

1. PROVA DI FRENATA SUL TRENO

Il macchinista deve essere in grado di verificare e calcolare, prima della partenza, che la potenza di frenata del treno corrisponda alla potenza di frenata prescritta per la linea, come specificato nei documenti del veicolo.

2. TIPO DI MARCIA E VELOCITÀ LIMITE IN FUNZIONE DELLE CARATTERISTICHE DELLA LINEA

Il macchinista deve essere in grado di:

- prendere conoscenza delle informazioni che gli sono trasmesse quali, ad esempio, i limiti di velocità o eventuali modifiche alla segnaletica;
- determinare il tipo di marcia e la velocità limite del treno in funzione delle caratteristiche della linea.

3. CONOSCENZA DELLA LINEA

Il macchinista deve essere in grado di anticipare e reagire in modo adeguato in termini di sicurezza e di altre prestazioni, quali puntualità e aspetti economici. Egli deve, pertanto, possedere una buona conoscenza delle linee e degli impianti ferroviari percorsi, nonché degli eventuali itinerari alternativi convenuti.

Sono importanti i seguenti elementi:

- le condizioni di esercizio (cambi di binario, circolazione a senso unico, ecc.)
- la verifica del servizio da svolgere e dei documenti corrispondenti,
- l'individuazione dei binari utilizzabili per il tipo di circolazione considerato
- le norme del traffico applicabile e il significato del sistema segnaletico,
- il regime di esercizio
- il tipo di blocco e le normative correlate
- il nome, la posizione e l'avvistamento a distanza delle stazioni e delle cabine di servizio per adattare la conduzione di conseguenza
- la segnaletica che indica una transizione tra sistemi di esercizio o di alimentazione differenti
- le velocità limite per le differenti categorie di treni condotte dall'agente
- i profili topografici
- le particolari condizioni di frenata applicabili, ad esempio, alle linee in forte pendenza
- le caratteristiche particolari di esercizio: segnali o pannelli speciali, condizioni di partenza.

4. NORME DI SICUREZZA

Il macchinista deve essere in grado di:

- mettere il treno in marcia esclusivamente dopo che sono state rispettate tutte le condizioni prescritte (orario, ordine o segnale di partenza, apertura dei segnali, se del caso, ecc.);
- osservare la segnaletica (lungo la linea o in cabina), interpretarla senza esitazioni o errori e agire di conseguenza;
- circolare in piena sicurezza in conformità delle modalità operative specifiche: applicare modalità speciali ove prescritto, limitazioni temporanee della velocità, circolazione in senso inverso a quello normale, autorizzazione al superamento di segnali chiusi, manovre, evoluzioni, circolazione attraverso cantieri, ecc.;
- rispettare le fermate previste dall'orario o ordinate ed effettuare, eventualmente, le operazioni legate al servizio dei viaggiatori durante tali fermate, in particolare l'apertura e la chiusura delle porte.

5. CONDUZIONE DEL TRENO

Il macchinista deve essere in grado di:

- conoscere in ogni momento la sua posizione lungo la linea percorsa;
- utilizzare il freno per rallentare e arrestare il treno, nel rispetto del materiale rotabile e degli impianti;
- conformare la marcia del convoglio all'orario e alle eventuali prescrizioni in materia di risparmio energetico, tenendo conto delle caratteristiche della motrice, del treno, della linea e dell'ambiente.

6. ANOMALIE

Il macchinista deve essere in grado di:

- essere attento, nella misura in cui la conduzione del treno lo consente, agli eventi insoliti relativi all'infrastruttura e all'ambiente: segnaletica, binario, alimentazione, passaggi a livello, dintorni del binario, altra circolazione;
- conoscere le distanze specifiche per il superamento di ostacoli;
- informare quanto prima il gestore dell'infrastruttura del luogo e della natura delle anomalie constatate, assicurandosi di essere stato compreso correttamente dall'interlocutore;
- tenere conto dell'infrastruttura, assicurare o far assicurare la sicurezza del traffico e delle persone, ogni qualvolta ciò sia necessario.

7. INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO, INCENDI E INCIDENTI CHE COINVOLGONO PERSONE

Il macchinista deve essere in grado di:

- prendere le misure atte a proteggere il treno e chiedere aiuto in caso di incidenti che coinvolgono persone;
- determinare il punto di arresto del treno a seguito di un incendio e agevolare, se necessario, l'evacuazione dei passeggeri;
- fornire, non appena possibile, informazioni utili sull'incendio nel caso in cui non sia in grado di fronteggiarlo da solo;
- comunicare quanto prima tali condizioni al gestore dell'infrastruttura;
- valutare se l'infrastruttura consente al veicolo di continuare a circolare e in quali condizioni.

8. TEST LINGUISTICO

Il macchinista che deve comunicare con il gestore dell'infrastruttura per questioni cruciali di sicurezza deve possedere cognizioni linguistiche nella lingua indicata dal gestore dell'infrastruttura interessato. Le cognizioni linguistiche devono consentirgli di comunicare il modo attivo ed efficace in situazioni di routine, critiche o d'emergenza.

Il macchinista deve essere in grado di utilizzare i messaggi e la metodologia di comunicazione specificati nelle STI «operative». Il macchinista deve essere in grado di comunicare conformemente al livello 3 della seguente tabella:

Livello linguistico e di comunicazione

La capacità di esprimersi oralmente in una lingua può essere suddivisa in cinque livelli:

Livello	Descrizione:
5	<ul style="list-style-type: none"> — adattare il modo di parlare in funzione dell'interlocutore — avanzare un parere — negoziare — convincere — consigliare
4	<ul style="list-style-type: none"> — far fronte a situazioni del tutto impreviste — formulare ipotesi — esprimere un parere motivato
3	<ul style="list-style-type: none"> — far fronte a situazioni pratiche in cui si presenta un elemento imprevisto — descrivere — partecipare a una conversazione semplice
2	<ul style="list-style-type: none"> — far fronte a situazioni pratiche semplici — porre domande — rispondere a domande
1	<ul style="list-style-type: none"> — parlare usando frasi memorizzate

*ALLEGATO VII***FREQUENZA DEGLI ESAMI**

La frequenza minima delle verifiche periodiche è la seguente:

- (a) conoscenze linguistiche (soltanto per le persone di madrelingua diversa): ogni tre anni o dopo ciascuna assenza di oltre un anno;
 - b) conoscenza dell'infrastruttura (compresa la conoscenza degli itinerari e delle norme di funzionamento): ogni tre anni o dopo ciascuna assenza di oltre un anno sull'itinerario pertinente;
 - c) conoscenza del materiale rotabile: ogni tre anni.
-

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

Il 3 marzo 2004 la Commissione ha presentato la proposta di direttiva relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità come una delle quattro proposte del terzo pacchetto ferroviario ⁽¹⁾.

Il 28 settembre 2005 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura.

Il 14 Settembre 2006 il Consiglio ha adottato una posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato.

Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾ e del Comitato delle regioni ⁽³⁾.

II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

1. Generale

I negoziati sulla certificazione del personale viaggiante si sono svolti in un contesto politico che si fondava sul Libro bianco della Commissione relativo alla politica europea dei trasporti fino al 2010 ⁽⁴⁾, nonché sul primo e sul secondo pacchetto ferroviario. Nel Libro bianco la Commissione ha sottolineato la necessità che i macchinisti possano circolare su tutta la rete transeuropea. Il primo e il secondo pacchetto ferroviario contengono disposizioni dettagliate sull'accesso all'infrastruttura, l'interoperabilità e la sicurezza ferroviaria a livello nazionale ed europeo, fornendo in tal modo il quadro necessario per aprire il mercato dei servizi di trasporto delle merci e dei servizi internazionali di trasporto delle persone.

Per quanto riguarda l'apertura del mercato, è risultato evidente che occorre adottare norme comuni sulla certificazione dei macchinisti per facilitarne l'interoperabilità e per garantire condizioni propizie al libero movimento dei lavoratori nel settore ferroviario.

La posizione comune nella versione concordata dal Consiglio, stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario della Comunità. Stabilisce i compiti che incombono alle autorità competenti degli Stati membri, ai macchinisti e agli altri soggetti operanti nel settore, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture ed ai centri di formazione. La proposta stabilisce inoltre requisiti minimi di idoneità fisica e psicologica, controlli periodici obbligatori e definisce le competenze che i macchinisti devono avere. Il progetto di direttiva nella versione attuale si applicherà esclusivamente ai macchinisti addetti alla guida di treni. Il resto del personale ferroviario viaggiante presente su locomotori e treni, che partecipa direttamente o indirettamente alla condotta e/o ad altre mansioni essenziali sotto il profilo della sicurezza, non sarà coperto dalle disposizioni della direttiva. Il progetto contempla inoltre una procedura specifica per l'esenzione temporanea dal campo d'applicazione della direttiva per i macchinisti che circolano esclusivamente sul territorio nazionale degli Stati membri.

2. Questioni principali

i) Esclusione dell'«altro personale»

La proposta della Commissione prevede un campo di applicazione in cui rientrano sia i macchinisti sia altro personale a bordo di locomotori e treni che partecipano direttamente o indirettamente alla guida e/o ad altre mansioni essenziali di sicurezza. L'inclusione di «altro personale» ha origine da un impegno assunto dalla Commissione nel contesto dei negoziati relativi al secondo «pacchetto ferroviario» ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Le altre tre proposte legislative riguardano:

- il regolamento relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario internazionale (doc. 7149/04 TRANS109 CODEC 337);
- il regolamento relativo ai requisiti di qualità nei servizi di trasporto ferroviario di merci (doc. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- la direttiva che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (doc. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ GU C 221, 9.9.2005, pag. 20.

⁽³⁾ GU C 71, 22.03.2005, pag. 26.

⁽⁴⁾ doc. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ cfr. Direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza) (GU L 220, 21.06.2004, p. 16-31 (considerando 21)).

Il Consiglio ha esaminato attentamente la posizione emersa dalla prima lettura del Parlamento europeo che suggerisce l'inclusione del personale viaggiante nel campo di applicazione del progetto di direttiva e l'aggiunta di un dispositivo di certificazione all'articolo 27.

Nella sua posizione comune il Consiglio limita tuttavia il campo di applicazione del progetto di direttiva ai macchinisti. Pur non opponendosi al principio di certificazione dell'«altro personale», il Consiglio ritiene tale estensione del campo di applicazione prematura in quanto non si sa di quale personale si tratti per questa categoria, né quali compiti debba svolgere. È stata pertanto aggiunta una disposizione al progetto di direttiva che attribuisce all'Agenzia ferroviaria europea il compito di elaborare una relazione che individui il profilo e i compiti di siffatto altro personale. Tale relazione sarà presentata due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva (cfr. articolo 27).

Il Consiglio ha inoltre incluso una disposizione speciale che salvaguarda la libera circolazione dei treni merci in tutto il territorio dell'Unione europea (cfr. articolo 2, paragrafo 2).

ii) *Certificazione dei macchinisti nazionali*

A seguito della proposta della Commissione, il Consiglio ha deciso di applicare le disposizioni del presente progetto di direttiva a tutti i macchinisti all'interno della Comunità. Ciò implica che anche i macchinisti che circolano solo entro i confini dello Stato membro sono inclusi nel campo di applicazione.

Il Consiglio ha tuttavia deciso che uno Stato membro possa chiedere alla Commissione che l'Agenzia ferroviaria europea effettui un'analisi costi/benefici dell'applicazione delle disposizioni contenute nella presente direttiva ai macchinisti che operano esclusivamente nel territorio di tale Stato membro. Se l'analisi costi/benefici dimostra che i costi dell'applicazione delle disposizioni contenute nella presente direttiva a detti macchinisti sono superiori ai benefici, la Commissione adotta una decisione entro i sei mesi successivi alla presentazione dei risultati dell'analisi. La decisione della Commissione basata sull'analisi può avere l'effetto che la direttiva non debba essere applicata a detti macchinisti per un periodo di almeno dieci anni nel territorio dello Stato membro in questione. Un nuovo periodo di esenzione può essere concesso, se necessario, nel quadro di un'analoga procedura. (cfr. articolo 36, paragrafo 5).

Il Parlamento europeo condivide in proposito il parere del Consiglio e ha adottato una procedura analoga nella seconda parte del suo emendamento 40.

iii) *Attuazione progressiva*

Nella sua proposta la Commissione suggerisce un periodo di attuazione progressiva in tre fasi, distribuito negli anni che vanno dal 2006 al 2015.

Nel parere in prima lettura (prima parte dell'emendamento 40), il Parlamento europeo ha seguito l'approccio della Commissione, ma ha deciso di anticipare le date di un anno.

Nella posizione comune il Consiglio segue in linea di massima l'approccio in tre fasi della Commissione, ma non vincola le singole fasi a date prestabilite. L'attuazione progressiva (il rilascio di «nuove» licenze e/o certificati in conformità della presente direttiva), che il Consiglio ha adottato, si presenta come segue:

a decorrere dalla data in cui sono stati istituiti i necessari registri nazionali:

1. dopo un anno: applicazione ai nuovi macchinisti che effettuano servizi transfrontalieri, servizi di cabotaggio o servizi di trasporto merci in un altro Stato membro, oppure lavorano in più di uno Stato membro, e ai macchinisti che hanno già lavorato in tali servizi, ma necessitano di una nuova licenza o certificato;
2. dopo tre anni: applicazione a tutti i macchinisti che necessitano di una nuova licenza o certificato;
3. dopo otto anni: applicazione a tutti i macchinisti.

Una disposizione di accompagnamento contenuta nell'articolo 36, paragrafo 3 garantisce che un macchinista possa continuare a guidare sulla base delle sue autorizzazioni, finché si applicano le disposizioni del paragrafo 36, paragrafo 2, lettere a), b) o c).

III. Emendamenti del Parlamento europeo

Il Consiglio ha potuto accettare integralmente gli emendamenti 27, 36 e 44 del Parlamento europeo. Come già indicato, il Consiglio ha respinto gli emendamenti 7, 9, 11, 34, 35 e 40 (prima parte). Per quanto riguarda gli emendamenti 15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 e 45 il Consiglio ha deciso di seguire la Commissione europea e di respingerli. Gli emendamenti 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 40 (seconda parte) 41, 42, 43, 46 e 47 sono analoghi alla posizione comune del Consiglio o si ispirano allo spirito in cui è stata elaborata.

IV. CONCLUSIONI

Nell'elaborare la posizione comune, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere del Parlamento europeo in prima lettura. Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio nota che un notevole numero di emendamenti sono già stati contemplati — nello spirito, del tutto o in parte — nella sua posizione comune.

Quanto alle due principali questioni di disaccordo — l'inclusione del personale viaggiante a bordo dei treni nel campo di applicazione del progetto di direttiva e il calendario dell'attuazione progressiva (date) — il Consiglio ritiene che le sue soluzioni siano una risposta equilibrata ed adeguata.
