

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

(2002/C 126 E/09)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2002) 21 def. — 2002/0022(COD)

(Presentata dalla Commissione il 25 gennaio 2002)

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Per dar seguito all'impegno assunto con la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁽¹⁾, e finalizzato alla creazione di un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia, è necessario porre in essere un quadro normativo comune per la sicurezza ferroviaria. Fino ad oggi, gli Stati membri hanno elaborato norme e standard di sicurezza di portata essenzialmente nazionale, basati su concetti tecnici ed operativi nazionali. A ciò si aggiunge il fatto che l'eterogeneità dei principi, dell'approccio e delle culture hanno reso difficile l'eliminazione delle barriere tecniche e lo sviluppo di operazioni di trasporto internazionali.
- (2) La direttiva 91/440/CEE, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie⁽²⁾ e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza⁽³⁾

rappresentano le prime fasi del processo di regolamentazione del trasporto su rotaia in Europa, aprendo il mercato dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci. Tuttavia, le disposizioni in materia di sicurezza si sono dimostrate insufficienti e l'eterogeneità dei requisiti costituisce ancora un ostacolo importante alla nascita di un sistema ferroviario senza soluzione di continuità nella Comunità. Risulta particolarmente importante armonizzare la struttura normativa negli Stati membri, il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti.

- (3) In molti Stati membri, le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a norme di sicurezza locali o regionali e al controllo di autorità locali o regionali e non ai requisiti comunitari in materia di interoperabilità o rilascio di licenze. I tram sono inoltre spesso soggetti alla normativa sulla sicurezza stradale e potrebbero pertanto non rientrare integralmente nel campo di applicazione di norme sulla sicurezza ferroviaria. Per queste ragioni e in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato, gli Stati membri possono escludere detti sistemi ferroviari locali dal campo di applicazione della presente direttiva.
- (4) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario comunitario sono generalmente elevati, in particolare rispetto a quelli del trasporto su strada. Nell'attuale fase di ristrutturazione, che separerà le funzioni di compagnie ferroviarie precedentemente integrate e porterà il settore delle ferrovie da un ambito di autoregolamentazione ad un ambito di regolamentazione pubblica, è importante che la sicurezza sia mantenuta. Ove ragionevolmente possibile, la sicurezza deve essere ulteriormente migliorata alla luce del progresso tecnico e scientifico e tutelando la competitività del modo di trasporto su rotaia.
- (5) Tutti gli operatori del sistema ferroviario, gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, devono assumere la piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema. Gli Stati membri devono operare una netta distinzione fra tale immediata responsabilità in materia di sicurezza e il compito delle autorità preposte alla sicurezza di elaborare un quadro normativo nazionale e di vigilare sulle prestazioni degli operatori.

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

⁽²⁾ GU L 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26).

⁽³⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

- (6) I requisiti in materia di sicurezza dei sottosistemi delle reti ferroviarie transeuropee sono stabiliti dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ⁽¹⁾ e dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽²⁾. Tuttavia, dette direttive non definiscono requisiti comuni a livello di sistema e non approfondiscono il tema della regolamentazione, della gestione e della supervisione della sicurezza. Una volta che le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) avranno stabilito i livelli minimi di sicurezza dei sottosistemi risulterà sempre più importante fissare obiettivi di sicurezza anche a livello di sistema.
- (7) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e per fornire strumenti di valutazione del livello di sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello europeo e nazionale, saranno progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (CST) e metodi comuni di sicurezza (CSM).
- (8) Le informazioni sulla sicurezza del sistema ferroviario sono insufficienti e generalmente inaccessibili al pubblico. È pertanto necessario creare indicatori comuni di sicurezza (CSI) per valutare che il sistema sia conforme ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria.
- (9) Le norme nazionali di sicurezza, spesso fondate su standard tecnici nazionali, devono gradualmente essere sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base delle STI. Le nuove norme nazionali devono essere conformi alla legislazione comunitaria e favorire il passaggio ad un approccio comune alla sicurezza ferroviaria; esse devono pertanto essere oggetto di una procedura di approvazione comunitaria.
- (10) L'elaborazione dei CST, CSM e CSI e l'esigenza di facilitare il processo verso un comune approccio alla sicurezza ferroviaria richiedono un supporto tecnico a livello comunitario. L'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. .../... del Parlamento europeo e del Consiglio è incaricata di formulare raccomandazioni in materia di CST, CSM e CSI e di ulteriori misure di armonizzazione nonché di monitorare l'evoluzione della sicurezza ferroviaria nella Comunità.
- (11) Nell'assolvimento delle proprie funzioni e responsabilità i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano un sistema di gestione della sicurezza che soddisfi i requisiti comunitari e contenga elementi comuni. Le informazioni sulla sicurezza e l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza sono sottoposte all'autorità dello Stato membro preposta alla sicurezza.
- (12) Il sistema di gestione della sicurezza deve tener conto del fatto che le disposizioni della direttiva 89/391/CE del Consiglio, del 12 giugno 1989 ⁽³⁾, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, e le disposizioni delle singole direttive collegate sono pienamente applicabili alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore ferroviario.
- (13) Per garantire un elevato livello di sicurezza e condizioni eque per tutte le imprese ferroviarie, queste devono essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza. I certificati di sicurezza devono costituire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di rispettare le norme e gli standard di sicurezza del settore. Per i servizi di trasporto internazionale deve poter essere sufficiente approvare il sistema di gestione della sicurezza in uno Stato membro e attribuire all'approvazione validità comunitaria. La conformità alle norme nazionali deve essere subordinata ad un'ulteriore certificazione in ciascuno Stato membro. L'obiettivo finale è quello di istituire un certificato di sicurezza comune con validità comunitaria.
- (14) Gli Stati membri si impegnano ad assistere le imprese ferroviarie che intendono accedere al mercato. In particolare, forniscono loro informazioni e rispondono prontamente alle richieste di certificazione della sicurezza. Per le imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto internazionale è importante che le procedure siano analoghe nei diversi Stati membri. Anche se in un primo tempo il certificato di sicurezza conterrà elementi nazionali, dovrebbe comunque essere possibile armonizzarne le parti comuni e facilitare l'elaborazione di un modello comune.
- (15) La certificazione del personale viaggiante e del materiale rotabile in servizio per le differenti reti nazionali costituisce spesso un ostacolo insormontabile per i nuovi operatori. Gli Stati membri devono essere responsabili della formazione e della certificazione del personale viaggiante ed occorre garantire la reciproca accettazione dei requisiti di base che tale personale deve soddisfare. Si dovrebbe elaborare una procedura comune di accettazione reciproca del materiale rotabile in servizio.

⁽¹⁾ GU L 262 del 16.10.1996, pag. 18. [Direttiva modificata dalla direttiva .../.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/48/CE e la direttiva 2001/16/CE del Consiglio (GU L ...)].

⁽²⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. [Direttiva modificata dalla direttiva .../.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/48/CE e la direttiva 2001/16/CE del Consiglio (GU L ...)].

⁽³⁾ GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

- (16) Come parte del nuovo quadro normativo comune in materia di sicurezza, tutti gli Stati membri devono istituire autorità nazionali con compiti di regolamentazione e supervisione della sicurezza ferroviaria. Per agevolare la cooperazione a livello comunitario, occorre attribuire a queste autorità le stesse mansioni e competenze minime. Le autorità preposte alla sicurezza godono di un elevato livello di autonomia. Esse assolvono alle proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio per contribuire alla creazione di un sistema ferroviario comunitario unico e cooperano per coordinare i rispettivi criteri decisionali, in particolare per quanto riguarda la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che effettuano trasporti ferroviari internazionali.
- (17) Gli incidenti ferroviari gravi accadono raramente, ma possono avere conseguenze disastrose e alimentare le preoccupazioni dell'opinione pubblica in merito alla sicurezza del sistema ferroviario. Tutti gli incidenti dovrebbero essere pertanto oggetto di un'indagine di sicurezza per scongiurare il ripetersi di tali eventi e i risultati di tali indagini dovrebbero essere resi pubblici. I «quasi incidenti» e gli inconvenienti di altro genere sono precursori significativi di incidenti gravi e dovrebbero pertanto formare oggetto anch'essi di un'indagine di sicurezza.
- (18) L'indagine di sicurezza deve essere separata dall'indagine giudiziaria relativa allo stesso inconveniente, pur godendo dell'accesso alle prove e alle testimonianze. È condotta nella massima trasparenza possibile da un organismo permanente, indipendente dai soggetti del settore, compresa l'autorità preposta alla sicurezza. Per ogni evento, l'organismo investigativo designa un gruppo di investigatori dotato della necessaria competenza per individuare tutte le cause dirette ed indirette dell'inconveniente.
- (19) Le relazioni sulle indagini, le conclusioni e le raccomandazioni forniscono informazioni fondamentali ai fini del miglioramento della sicurezza ferroviaria e devono essere rese pubbliche a livello comunitario. Le raccomandazioni in materia di sicurezza devono essere attuate da parte dei destinatari e le azioni intraprese devono essere comunicate all'organismo investigativo.
- (20) Poiché gli obiettivi dell'azione proposta, segnatamente il coordinamento delle attività negli Stati membri finalizzate alla regolamentazione e alla supervisione della sicurezza e all'analisi degli incidenti, la definizione a livello comunitario di obiettivi comuni di sicurezza, metodi comuni di sicurezza, indicatori comuni di sicurezza e requisiti comuni dei certificati di sicurezza, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e pertanto, in ragione della portata dell'azione, possono essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare provvedimenti conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.
- (21) Poiché la maggior parte delle misure necessarie per attuare la presente direttiva sono misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione n. 1999/468/CE del

Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾, esse devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della suddetta decisione. Conformemente all'articolo 2 della decisione 1999/468/CE, talune misure di attuazione della presente direttiva devono essere adottate secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 3 di detta decisione.

- (22) Poiché talune disposizioni della direttiva 95/18/CE e della direttiva 2001/14/CE sono sostituite dalla presente direttiva, le sopraccitate direttive devono essere modificate.
- (23) Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e provvedono alla loro applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva si propone di sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario comunitario mediante:

- a) l'armonizzazione della struttura normativa negli Stati membri,
- b) la suddivisione delle responsabilità fra i soggetti interessati,
- c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza,
- d) l'istituzione in ciascuno Stato membro di autorità nazionali preposte alla sicurezza e di organismi nazionali indipendenti incaricati di effettuare le indagini,
- e) la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria.

Articolo 2

Campo di applicazione

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

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

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

- a) metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
- b) le reti tecnicamente isolate da qualsiasi segmento dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionali e ad alta velocità ed adibite unicamente a servizi passeggeri di tipo locale, urbano o suburbano, e le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
- c) l'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto merci.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «sistema ferroviario»: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali l'infrastruttura, l'energia, il controllo-comando e il segnalamento, il materiale rotabile, l'esercizio e la gestione del traffico, la manutenzione, le applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci, l'ambiente e gli utenti, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;
- b) «gestore dell'infrastruttura»: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria o di parte di essa, quale definita dall'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, compresa eventualmente la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti di gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;
- c) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa pubblica o privata la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
- d) «specifiche tecniche di interoperabilità (STI)»: le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionali e ad alta velocità, quali definiti nella direttiva 96/48/CE e nella direttiva 2001/16/CE;
- e) «obiettivi comuni di sicurezza (CST)»: i livelli minimi di sicurezza che devono essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (il sistema ferroviario convenzionale,

il sistema ferroviario ad alta velocità o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;

- f) «metodi comuni di sicurezza (CSM)»: i metodi che devono essere elaborati per descrivere come raggiungere i CST e come valutare la conformità;
- g) «autorità preposta alla sicurezza»: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di regolamentazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, conformemente alle disposizioni della presente direttiva;
- h) «norme nazionali di sicurezza»: tutte le norme contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, prescritte a livello di Stato membro e applicabili a più di un'impresa ferroviaria, indipendentemente dall'organismo che le emana;
- i) «sistema di gestione della sicurezza»: l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da parte di un gestore dell'infrastruttura o di un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- j) «investigatore incaricato»: una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;
- k) «incidente grave»:
 - a) incidente provocato dalla collisione o dal deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone,
 - b) altri incidenti ferroviari che provocano vittime, gravi ferite multiple o seri danni al materiale rotabile, alla infrastruttura o all'ambiente e aventi un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa;
- l) «inconveniente»: qualsiasi evento diverso da un incidente grave, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio;
- m) «indagine»: procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti e inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- n) «cause»: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente;
- o) «Agenzia»: Agenzia ferroviaria europea, vale a dire l'Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria, istituita dal regolamento (CE) n. .../... del Parlamento europeo e del Consiglio;

- p) «organismi notificati»: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi, quali definiti nella direttiva 96/48/CE e nella direttiva 2001/16/CE;
- q) «componenti di interoperabilità»: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale o ad alta velocità, quali definiti nella direttiva 96/48/CE e nella direttiva 2001/16/CE. Il concetto di «componente» abbraccia i beni materiali e immateriali, quali il software.

CAPITOLO II

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA

Articolo 4

Sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria

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

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

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

Ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti e terzi.

Articolo 5

Obiettivi comuni di sicurezza e metodi comuni di sicurezza

1. La Commissione adotta i CST e i CSM al più tardi entro [data] ⁽¹⁾, conformemente alla procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 2. Essi sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

⁽¹⁾ Cinque anni dopo l'entrata in vigore della direttiva.

Prima dell'adozione dei CST e dei CSM, possono essere adottate linee guida non vincolanti al riguardo, conformemente alla procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 3. Esse sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

2. I progetti di CST e CSM nonché i progetti di linee guida non vincolanti sono redatti dall'Agenzia sulla base di un mandato conferito conformemente alla procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

I progetti di CST e CSM si basano su un esame degli obiettivi e dei metodi applicati negli Stati membri e tengono conto di una stima dei costi e dei benefici. I progetti analizzano il possibile impatto sulle STI per i sottosistemi e contengono, se del caso, proposte di modifica delle stesse.

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

- a) rischi individuali a cui sono esposti passeggeri, personale (compreso quello delle imprese appaltatrici), utenti dei passeggeri a livello e persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari;
- b) rischi per la società.

4. I CSM descrivono le modalità di valutazione della conformità ai CST, mediante l'elaborazione e la definizione di:

- a) metodi di valutazione del rischio;
- b) metodi di valutazione della conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza rilasciati in base all'articolo 10;
- c) metodi atti a verificare che i sottosistemi strutturali dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionali e ad alta velocità siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.

5. I CST e i CSM sono soggetti a revisioni periodiche, conformemente alla procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 2, tenendo conto dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria e del progresso tecnico e scientifico.

Articolo 6

Indicatori comuni di sicurezza

1. Per facilitare la valutazione della conformità ai CST e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, gli Stati membri acquisiscono le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali delle autorità preposte alla sicurezza di cui all'articolo 17.

Il primo anno di riferimento per i CSI è il ... ⁽²⁾, che formerà oggetto della relazione annuale dell'anno successivo.

I CSI sono stabiliti nei termini indicati nell'allegato I.

⁽²⁾ Due anni dopo l'anno di entrata in vigore della presente direttiva.

2. Al più tardi entro [data] ⁽¹⁾, l'allegato I è soggetto a revisione conformemente alla procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 2, in particolare per integrarvi le definizioni comuni dei CSI e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

Articolo 7

Norme nazionali di sicurezza

1. Gli Stati membri provvedono affinché le norme nazionali di sicurezza siano pubblicate e rese disponibili a tutti i gestori dell'infrastruttura, alle imprese ferroviarie e a coloro che richiedono un certificato di sicurezza.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità preposte alla sicurezza siano competenti per l'adozione di norme nazionali di sicurezza.

3. Al più tardi entro [data] ⁽²⁾ gli Stati membri notificano alla Commissione tutte le norme nazionali di sicurezza in vigore, conformemente all'allegato II, indicandone l'ambito di applicazione.

La notifica contiene altresì informazioni relative alla sostanza principale delle norme con i relativi riferimenti giuridici, al tipo di strumento legislativo e all'organismo responsabile della pubblicazione.

Articolo 8

Adozione di nuove norme nazionali di sicurezza

1. Qualora uno Stato membro intenda introdurre nuove norme nazionali di sicurezza o modificare le norme vigenti, conformemente all'allegato II, trasmette alla Commissione un progetto di norma, salvo se le norme riguardano esclusivamente l'attuazione delle STI.

Se il progetto di norma non è conforme alla legislazione comunitaria, viene adottata una decisione destinata allo Stato membro interessato, conformemente alla procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

In mancanza di decisioni nei sei mesi successivi alla presentazione del progetto, lo Stato membro è libero di adottare la norma.

2. Il paragrafo 1 non si applica ai casi in cui l'adozione di una nuova norma riveste carattere d'urgenza per ragioni di sicurezza. In tal caso lo Stato membro informa la Commissione della propria intenzione di adottare la norma senza seguire la procedura descritta nel paragrafo 1 e motiva l'urgenza dei provvedimenti adottati. La Commissione comunica il proprio parere a riguardo nel più breve tempo possibile.

Articolo 9

Sistemi di gestione della sicurezza

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di

⁽¹⁾ Cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

⁽²⁾ Dodici mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

garantire la conformità del sistema ferroviario ai CST e ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e l'applicazione degli elementi pertinenti dei CSM.

In mancanza di STI, CST e CSM il sistema di gestione della sicurezza deve soddisfare i requisiti delle norme di sicurezza nazionali, di cui all'articolo 7 e all'allegato II.

2. Il sistema di gestione della sicurezza soddisfa i requisiti e contiene gli elementi di cui all'allegato III, adattati in funzione del carattere, delle dimensioni e delle altre condizioni dell'attività svolta. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici e, se del caso, i rischi generati dalle attività di terzi.

3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Il sistema, inoltre, è concepito in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

4. Al più tardi entro il 30 giugno di ogni anno, tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità preposta alla sicurezza una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene:

- a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria e i risultati dei piani di sicurezza;
- b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I, se pertinente per l'organismo che trasmette la relazione;
- c) i risultati degli audit di sicurezza interni;
- d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'autorità preposta alla sicurezza.

CAPITOLO III

CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA

Articolo 10

Certificati di sicurezza

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

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

2. Il certificato di sicurezza comprende:

- a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 9 e all'allegato III, e
 - b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per l'esercizio sicuro sulla rete in questione relativamente alle STI, alle norme di sicurezza nazionali, al personale e al materiale rotabile, sulla base della documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria conformemente all'allegato IV.
3. L'autorità preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria inizia la propria attività concede la certificazione a norma del paragrafo 2, lettere a) e b).

La certificazione di cui al paragrafo 2, lettera a) specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. È valido in tutto il territorio comunitario per le attività di trasporto ferroviario equivalenti.

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

5. Il certificato di sicurezza è rinnovato ogni cinque anni; esso sarà rinnovato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle operazioni cambi in modo sostanziale.

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

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

Se l'autorità preposta alla sicurezza ritiene che il titolare non soddisfa più le condizioni richieste, revoca immediatamente il certificato motivando la propria decisione.

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

7. Al più tardi entro [data] ⁽¹⁾, l'Agenzia valuta gli sviluppi della certificazione di sicurezza e presenta alla Commissione una relazione contenente raccomandazioni su una strategia di migrazione verso un certificato di sicurezza comunitario unico. La Commissione adotta le opportune misure di esecuzione di dette raccomandazioni.

Articolo 11

Requisiti per la domanda

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

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

Linee guida specifiche sono rese disponibili alle imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza per operare servizi di trasporto su una parte delimitata di un'infrastruttura, individuando in modo specifico le norme applicabili alla parte di infrastruttura in oggetto.

3. È messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti e l'elenco dei documenti da produrre.

Articolo 12

Formazione e certificazione del personale viaggiante

1. I macchinisti e il personale viaggiante di un'impresa ferroviaria in possesso di certificazione rilasciata da uno Stato membro conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e attestante il possesso dei requisiti minimi in materia di età minima e massima, qualifiche di base, idoneità e stato di salute sono riconosciuti dagli altri Stati membri.

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

La formazione verte sulla necessaria conoscenza delle linee, le regole d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.

⁽¹⁾ Cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Se la formazione non comprende esami e certificazione, gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie abbiano accesso a tale certificazione se ciò è prescritto dal certificato di sicurezza.

L'autorità preposta alla sicurezza provvede affinché i servizi di formazione o, se del caso, di certificazione soddisfino i requisiti di sicurezza contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 7 e all'allegato II.

3. Se le strutture di formazione sono accessibili soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o di un unico gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché i suddetti servizi siano offerti alle altre imprese ferroviarie ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio.

Articolo 13

Certificazione del materiale rotabile in servizio

1. Le imprese ferroviarie che utilizzano materiale rotabile certificato in uno Stato membro conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e non del tutto conforme ad una STI sono soggette a certificazione negli altri Stati membri.

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

- a) l'attestazione dell'avvenuta certificazione del materiale rotabile da parte di un'autorità preposta alla sicurezza in un altro Stato membro e i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate dopo la certificazione;
- b) i dati tecnici e le caratteristiche operative prescritti dall'autorità preposta alla sicurezza e necessari per la certificazione complementare;
- c) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il materiale rotabile è compatibile con il sistema di fornitura dell'energia, con il sistema di segnalamento e controllo-comando, con lo scartamento dei binari e la sagoma dell'infrastruttura, con il carico assiale massimo ammissibile e gli altri parametri restrittivi della rete;
- d) i dati relativi alle deroghe alle norme nazionali di sicurezza necessarie per il rilascio del certificato e l'attestazione, basata sulla valutazione del rischio, che l'approvazione del materiale rotabile non comporti rischi indebiti per la rete.

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

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

Articolo 14

Armonizzazione dei certificati di sicurezza

1. Al più tardi entro [data] ⁽¹⁾ si adottano le decisioni in merito ai requisiti comuni armonizzati di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e all'allegato IV e ad un formato comune del fascicolo informativo per i richiedenti secondo la procedura descritta all'articolo 26, paragrafo 2.

2. Prima dell'adozione dei requisiti armonizzati e di un formato comune per il fascicolo informativo per i richiedenti, possono essere adottati orientamenti non vincolanti conformemente alla procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 3.

3. L'Agenzia raccomanda requisiti armonizzati ed un formato comune per il fascicolo informativo per i richiedenti sulla base di un mandato adottato secondo la procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

CAPITOLO IV

AUTORITÀ PREPOSTA ALLA SICUREZZA

Articolo 15

Compiti dell'autorità preposta alla sicurezza

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità preposta alla sicurezza con compiti di supervisione e regolamentazione della sicurezza ferroviaria. Tale autorità è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore d'infrastruttura e soggetto richiedente la certificazione.

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

- a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, conformemente all'articolo 14 della direttiva 96/48/CE;
- b) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, conformemente all'articolo 14 della direttiva 2001/16/CEE;
- c) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI;
- d) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza, conformemente all'articolo 10;
- e) adottare le norme nazionali di sicurezza, giuridicamente vincolanti, di cui all'articolo 7 e all'allegato II, a meno che tali norme siano emanate dal parlamento o dal governo nazionale.

⁽¹⁾ Cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

3. All'autorità preposta alla sicurezza incombono i seguenti compiti di supervisione:

- a) verificare che i sottosistemi di natura strutturale del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità siano gestiti e mantenuti conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;
- b) verificare che i sottosistemi di natura strutturale del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale siano gestiti e mantenuti conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;
- c) esercitare le competenze dello Stato membro in materia di supervisione dei componenti di interoperabilità e della loro conformità ai requisiti essenziali;
- d) verificare che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino nel rispetto delle norme della legislazione comunitaria o nazionale e che siano rispettate le condizioni e i requisiti previsti dai certificati di sicurezza;
- e) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nel registro nazionale, istituito a norma dell'articolo [...] della direttiva 96/48/CE e dell'articolo [...] della direttiva 2001/16/CE siano precise ed aggiornate.

4. Le attività di cui ai paragrafi 2 e 3 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore di infrastruttura o impresa ferroviaria.

Articolo 16

Principi che regolano le decisioni dell'autorità preposta alla sicurezza

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

Risponde prontamente alle domande e comunica senza indugio le proprie richieste di informazioni e le decisioni adottate.

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

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

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

4. Le autorità preposte alla sicurezza procedono ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta la Comunità.

La cooperazione mira in particolare a favorire e coordinare la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che hanno ottenuto linee internazionali conformemente alla procedura di cui all'articolo 15 della direttiva 2001/14/CE.

L'Agenzia le assiste in tali compiti.

Articolo 17

Relazione annuale

Ogni anno l'autorità preposta alla sicurezza pubblica una relazione annuale sulle attività svolte nell'anno precedente e la trasmette all'Agenzia al più tardi entro il 30 settembre. La relazione contiene informazioni in merito a:

- a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI definiti all'allegato I;
- b) le modifiche sostanziali intervenute nella legislazione e nella regolamentazione in materia di sicurezza ferroviaria;
- c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza;
- d) i risultati e l'esperienza acquisita nella supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

CAPITOLO V

INDAGINI SUGLI INCIDENTI E GLI INCONVENIENTI

Articolo 18

Eventi da indagare

1. Gli Stati membri provvedono affinché, in seguito ad incidenti ed inconvenienti gravi nel sistema ferroviario, siano svolte indagini finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti.

2. Gli eventi da indagare comprendono:

- a) gli incidenti gravi;
- b) gli inconvenienti che, in condizioni leggermente diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità o convenzionale.

3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'organismo investigativo di cui all'articolo 20, tenendo conto dei principi e degli obiettivi degli articoli 19 e 21 e in funzione degli insegnamenti che intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

È competenza dell'organismo investigativo decidere se indagare o meno in merito ad un evento di cui al paragrafo 2, lettera b). Nella decisione tiene conto dei seguenti elementi:

- a) la gravità dell'inconveniente;
 - b) se l'inconveniente è parte di una serie di inconvenienti rilevanti a livello di sistema;
 - c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria in una prospettiva comunitaria;
 - d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie o dell'autorità preposta alla sicurezza.
4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

Articolo 19

Status dell'indagine

1. Gli Stati membri definiscono, nel quadro dei rispettivi ordinamenti giuridici, uno status giuridico dell'indagine che consenta agli investigatori incaricati di svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.
2. Conformemente alla legislazione vigente negli Stati membri e, ove opportuno, in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, gli investigatori possono quanto prima:
 - a) accedere al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
 - b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, di impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
 - c) acquisire e utilizzare il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo;
 - d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;
 - e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;
 - f) interrogare il personale ferroviario coinvolto e altri testimoni;
 - g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte e dell'autorità preposta alla sicurezza.

3. L'indagine è condotta in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale inchiesta giudiziaria e il suo svolgimento non può in ogni caso essere ritardato o limitato dal procedimento giudiziario.

Articolo 20

Organismo investigativo

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 18, paragrafo 2 siano svolte da un organismo permanente. Per quanto attiene all'organizzazione, alla struttura giuridica e alle prassi decisionali tale organismo è indipendente da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità e organismo notificato. È altresì indipendente dall'autorità preposta alla sicurezza, da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie e da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'organismo investigativo.
2. L'organismo investigativo è dotato dei mezzi necessari all'assolvimento delle proprie funzioni, in piena autonomia rispetto agli organismi indicati al paragrafo 1 e ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie. L'organismo dispone di almeno un investigatore in grado di esercitare la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente o di inconveniente.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a far sì che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, l'autorità preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di segnalare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 18, paragrafo 2. L'organismo investigativo deve essere in grado di reagire a tali comunicazioni e di predisporre immediatamente l'apertura dell'indagine.
4. Oltre ai compiti assegnatigli dalla presente direttiva, l'organismo investigativo può indagare su eventi diversi dagli incidenti ed inconvenienti ferroviari, purché tali indagini non compromettano la sua indipendenza.
5. Se necessario, l'organismo può chiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'Agenzia per consulenza o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.
6. Gli Stati membri possono affidare all'organismo investigativo il compito di indagare su incidenti ed inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 18, paragrafo 2.
7. Gli organismi investigativi promuovono un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza dell'attuazione delle raccomandazioni di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico.

L'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito.

*Articolo 21***Svolgimento delle indagini**

1. Un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 18, paragrafo 2 è oggetto di indagine da parte dell'organismo investigativo dello Stato membro in cui si è verificato. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato o qualora si sia verificato al confine fra due Stati membri, gli organismi competenti decidono di comune accordo a quale organismo affidare l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione. Nel primo caso, l'altro organismo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati.

2. Per ciascun incidente o inconveniente l'organismo responsabile dell'indagine predispone i mezzi necessari, comprese le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento del compito.

3. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'autorità preposta alla sicurezza, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti sono informati dell'indagine e dei relativi risultati e devono, nella misura del possibile, poter prendere parte ai lavori.

*Articolo 22***Relazioni**

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 18, paragrafo 2 è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla rilevanza dei risultati. La relazione precisa la finalità dell'indagine conformemente all'articolo 18, paragrafo 1 e contiene, se del caso, raccomandazioni di sicurezza.

2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma non oltre dodici mesi dalla data dell'evento. La relazione è redatta seguendo il più possibile il formato riportato nell'allegato V. La relazione e le raccomandazioni di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate di cui all'articolo 21, paragrafo 3 e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.

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

*Articolo 23***Informazioni da inviare all'Agenzia**

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine, l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia. L'informazione

riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di perdite di vite umane, feriti e danni materiali.

2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia una copia delle relazioni finali di cui all'articolo 22, paragrafo 2 e della relazione annuale di cui all'articolo 22, paragrafo 3.

*Articolo 24***Raccomandazioni di sicurezza**

1. Le raccomandazioni di sicurezza formulate da un organismo investigativo non possono in alcun caso costituire una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.

2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'autorità preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo rende necessario, agli altri organismi o autorità dello Stato membro o di altri Stati membri. Gli Stati membri e le rispettive autorità preposte alla sicurezza adottano le misure necessarie per garantire che le raccomandazioni di sicurezza emanate dagli organismi investigativi siano debitamente tenute in considerazione e, ove opportuno, formino oggetto di misure concrete.

3. L'autorità preposta alla sicurezza e le altre autorità od organismi o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni, comunicano all'organismo investigativo le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

CAPITOLO VI

COMPETENZE DI ESECUZIONE*Articolo 25***Adeguamento degli allegati**

Gli allegati sono adeguati al progresso tecnico e scientifico conformemente alla procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

*Articolo 26***Comitato**

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

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione n. 1999/468/CE, nel rispetto degli articoli 7 e 8 della stessa.

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

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura consultiva di cui all'articolo 3 della decisione n. 1999/468/CE, nel rispetto degli articoli 7 e 8 della stessa.

CAPITOLO VII

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 27

Modifiche alla direttiva 95/18/CE

La direttiva 95/18/CE è così modificata:

1) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

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

2) La sezione II dell'allegato è soppressa.

Articolo 28

Modifiche alla direttiva 2001/14/CE

La direttiva 2001/14/CE è così modificata:

1) Il titolo è sostituito dal seguente:

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

2) La lettera f) dell'articolo 30, paragrafo 2 è soppressa.

3) L'articolo 32 è soppresso.

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

«2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'osservanza delle disposizioni relative all'imposizione di diritti, all'assegnazione della capacità e, entro due mesi dalla ricezione di tale richiesta, decide secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 35, paragrafo 2, se la misura in questione può essere mantenuta. La Commissione comunica la sua decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.

Fatto salvo l'articolo 226 del trattato, gli Stati membri possono sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro un mese. Il Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata, può in casi eccezionali adottare una decisione diversa entro un mese.»

Articolo 29

Relazioni

Al più tardi entro [data] ⁽¹⁾ e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

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

Articolo 30

Sanzioni

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

Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione al più tardi entro la data di cui all'articolo 31 e provvedono poi a notificare immediatamente le eventuali modificazioni successive.

Articolo 31

Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, al più tardi entro [. . .] ⁽²⁾. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

Articolo 32

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 33

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

⁽¹⁾ Cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

⁽²⁾ Due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

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

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

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

Laddove l'informazione è disponibile, per gli incidenti di cui al punto 1 qui sotto si applicano le statistiche comunitarie previste dal regolamento (CE) n. .../... del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari.

1. Indicatori relativi ad incidenti

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

- collisioni di treni, comprese le collisioni provocate da ostacoli sulla sagoma libera dei binari;
- deragliamenti di treni;
- incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono i pedoni;
- incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento;
- incendi al materiale rotabile.

Si deve tener conto soltanto dell'incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi, ad esempio un incendio che divampa in seguito ad un deragliamento.

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

- passeggeri (anche in rapporto al numero totale di passeggeri-chilometri);
- addetti, compreso il personale delle imprese appaltatrici;
- utilizzatori dei passaggi a livello;
- persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari;
- altri.

2. Indicatori relativi ad inconvenienti e «quasi incidenti»

1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di rotaie danneggiate, di sghebbi dei binari e di guasti all'apparato di segnalamento laterale.
2. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di segnali di pericolo non rispettati.
3. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di ruote e assali danneggiati sul materiale rotabile in servizio.

3. Indicatori relativi alle conseguenze di incidenti

1. Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro di tutti gli incidenti, computando ed includendo, ove possibile, i costi seguenti:
 - decessi e lesioni;
 - risarcimenti per perdita o danneggiamento dei beni dei passeggeri, del personale o di terzi, compresi i danni provocati all'ambiente;

- sostituzione o riparazione di materiale rotabile o impianti ferroviari danneggiati;
- ritardi, perturbazioni e deviazioni del traffico, compresi i sovraccosti in termini di personale e di demotivazione.

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

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

4. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura

1. Percentuale di via ferrata dotata di sistema *Automatic Train Protection* (Protezione automatica del treno — ATP) ⁽¹⁾ in servizio e percentuale di chilometro-treno su vie ferrate dotate di ATP.
2. Numero di passaggi a livello (totale e per chilometro di linea). Percentuale di passaggi a livello con protezione automatica o manuale.

5. Indicatori relativi alla gestione della sicurezza

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

6. Definizioni

Nel trasmettere i dati previsti dal presente allegato, le autorità responsabili delle relazioni possono utilizzare le definizioni relative agli indicatori e ai metodi di calcolo dei costi utilizzate a livello nazionale. Tutte le definizioni e i metodi di calcolo utilizzati devono essere illustrati in un allegato alla relazione annuale di cui all'articolo 17.

⁽¹⁾ In caso di più sistemi ATP differenti, questi devono essere trattati in modo distinto.

ALLEGATO II

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Norme nazionali da notificare alla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 7:

1. norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale, quali descritti all'articolo 5, paragrafi 2 e 3;
2. norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
3. norme relative ai requisiti per l'autorizzazione alla messa in servizio e alla manutenzione di materiale rotabile nuovo e sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI. La notifica deve includere le norme che regolano lo scambio di materiale rotabile fra imprese ferroviarie, i sistemi di immatricolazione e i requisiti relativi alle procedure di collaudo;
4. norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
5. norme che fissano i requisiti relativi a regole d'esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
6. norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, stato di salute, formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;
7. norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

ALLEGATO III

SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA**1. Requisiti del sistema di gestione della sicurezza**

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

Vanno previste risorse sufficienti a garantire che le funzioni chiave siano ricoperte da personale dotato di grande competenza ed esperienza in materia di gestione della sicurezza.

2. Elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza

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

- a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale e comunicata a tutto il personale;
 - b) obiettivi aziendali di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza e piani per conseguire tali obiettivi;
 - c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nuovi e modificati contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di cui all'articolo 7 e all'allegato II o in altre norme pertinenti nonché procedure volte ad assicurare la conformità agli standard durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;
 - d) procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;
 - e) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;
 - f) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organizzazione e, se del caso, fra le organizzazioni che operano sulla stessa infrastruttura;
 - g) procedure e formati per l'elaborazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura di controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;
 - h) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;
 - i) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti;
 - j) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.
-

ALLEGATO IV

DICHIARAZIONI RELATIVE ALLA PARTE DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA SPECIFICA ALLA RETE

Per consentire all'autorità preposta alla sicurezza di rilasciare la parte del certificato di sicurezza relativo alla rete deve essere presentata la seguente documentazione. Per evitare duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni, per gli elementi conformi alle STI e agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/14/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica. L'impresa ferroviaria deve trasmettere:

- la documentazione relativa alle STI o a parti di STI e, se del caso, alle norme nazionali di sicurezza e alle altre norme applicabili alle sue operazioni, al personale e al materiale rotabile, precisando in che modo il sistema di gestione della sicurezza ne garantisce la conformità;
- la documentazione relativa alle diverse categorie di personale proprio o delle imprese appaltatrici, fornendo la prova che dette categorie soddisfano i requisiti previsti dalle STI o dalle norme nazionali vigenti e sono state debitamente certificate;
- la documentazione relativa ai diversi tipi di materiale rotabile utilizzato per le operazioni, fornendo la prova che tale materiale è conforme alle STI o alle norme nazionali e che è stato debitamente certificato.

ALLEGATO V

CONTENUTO PRINCIPALE DELLA RELAZIONE D'INDAGINE SU INCIDENTI ED INCONVENIENTI**1. Sintesi**

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

Se del caso, la relazione è accompagnata dalla traduzione della sintesi in una delle lingue di lavoro dell'Agenzia.

2. Fatti in immediata relazione all'evento**1. L'evento:**

- data, ora esatta e luogo dell'evento;
- descrizione degli eventi e del sito dell'incidente, delle attività delle unità di soccorso e dei servizi di emergenza;
- decisione di aprire un'indagine, composizione del team investigativo e svolgimento dell'indagine stessa.

2. Circostanze dell'evento:

- personale e imprese appaltatrici coinvolti, altre parti e testimoni;
- treni e relativa composizione, numero di immatricolazione del materiale rotabile coinvolto;
- descrizione dell'infrastruttura e del sistema di segnalamento — tipo di binari, deviatoti, intersezioni, segnali, protezioni del treno;
- mezzi di comunicazione;
- lavori svolti presso il sito dell'evento o nelle vicinanze;
- attivazione del piano di emergenza ferroviaria e relativa catena di eventi;
- attivazione del piano di emergenza dei servizi pubblici di soccorso, della polizia, dei servizi sanitari e relativa catena di eventi.

3. Decessi, lesioni e danni materiali:

- passeggeri e terzi, personale, compreso quello delle imprese appaltatrici;
- merci, bagagli e altri beni;
- materiale rotabile, infrastruttura e ambiente.

4. *Circostanze esterne:*

- condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

3. Resoconto dell'indagine

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

- dipendenti delle ferrovie, compresi quelli delle imprese appaltatrici;
- altri testimoni.

2. *Sistema di gestione della sicurezza:*

- quadro organizzativo e modalità di assegnazione ed esecuzione degli incarichi;
- requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione;
- modalità dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati;
- interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.

3. *Norme e regolamenti:*

- pertinente legislazione comunitaria e nazionale e regolamenti pubblici;
- altre norme quali norme d'esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili.

4. *Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici:*

- sistema di segnalamento e controllo-comando, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dati;
- infrastruttura;
- apparecchiature di comunicazione;
- materiale rotabile, compresa la trascrizione della registrazione automatica dei dati.

5. *Documentazione del sistema operativo:*

- provvedimenti adottati dal personale per il controllo del traffico e il segnalamento;
- scambio di messaggi verbali in relazione all'evento, compresa la trascrizione delle registrazioni;
- provvedimenti adottati a tutela e salvaguardia del sito dell'evento.

6. *Interfaccia uomo-macchina-organizzazione:*

- tempo lavorativo del personale coinvolto;
- circostanze personali e mediche che influenzano l'evento, compreso lo stress fisico o psicologico;
- architettura degli impianti aventi un'incidenza sull'interfaccia uomo-macchina.

7. *Eventi precedenti dello stesso tipo*

4. Analisi e conclusioni

1. *Resoconto finale della catena di eventi:*

- conclusioni su quanto accaduto, sulla base dei fatti rilevati nel capitolo 3.

2. *Discussione:*

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

3. *Conclusioni:*

- cause dirette e immediate dell'evento, comprese le concause riferibili alle azioni delle persone coinvolte o alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici;
- cause indirette riferibili alle competenze, alle procedure e alla manutenzione;
- cause a monte riferibili alle condizioni del quadro normativo e all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

4. *Osservazioni aggiuntive:*

- carenze emerse durante l'indagine, ma non rilevanti ai fini della determinazione delle cause.

5. Provvedimenti adottati

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

6. Raccomandazioni
