

# Gazzetta ufficiale

## dell'Unione europea

# L 315

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

50° anno  
3 dicembre 2007

Sommario

I Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria

### REGOLAMENTI

- ★ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 ..... 1
- ★ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario ..... 14
- ★ Regolamento (CE) n. 1372/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica il regolamento (CE) n. 577/98 del Consiglio relativo all'organizzazione di un'indagine per campione sulle forze di lavoro nella Comunità <sup>(1)</sup> ..... 42

### DIRETTIVE

- ★ Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ..... 44
- ★ Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità ..... 51

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

Prezzo: 18 EUR

# IT

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

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

## I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (CE) N. 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 ottobre 2007

**relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 71 e 89,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 16 del trattato afferma che i servizi di interesse economico generale fanno parte dei valori comuni dell'Unione.

(2) L'articolo 86, paragrafo 2, del trattato dispone che le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale sono sottoposte alle norme del trattato, in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, delle specifiche missioni loro affidate.

<sup>(1)</sup> GU C 195 del 18.8.2006, pag. 20.

<sup>(2)</sup> GU C 192 del 16.8.2006, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 14 novembre 2001 (GU C 140 E del 13.6.2002, pag. 262), posizione comune del Consiglio dell'11 dicembre 2006 (GU C 70 E del 27.3.2007, pag. 1) e posizione del Parlamento europeo del 10 maggio 2007. Decisione del Consiglio del 18 settembre 2007.

(3) L'articolo 73 del trattato costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 86, paragrafo 2. Esso stabilisce norme applicabili alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri.

(4) Gli obiettivi principali definiti nel Libro bianco della Commissione del 12 settembre 2001, «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», consistono nel garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori, ad esempio i pensionati, e nell'eliminare le disparità fra imprese di trasporto provenienti da Stati membri diversi che possono alterare in modo sostanziale la concorrenza.

(5) Attualmente, molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti per far sì che vengano forniti servizi di trasporto pubblico di passeggeri vi sono: l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici. Se gli Stati membri, a norma del presente regolamento, scelgono di escludere certe regole generali dall'ambito di applicazione del regolamento stesso, si dovrebbe applicare il regime generale per gli aiuti di Stato.

- (6) Molti Stati membri hanno adottato una legislazione che prevede la concessione di diritti di esclusiva e la stipulazione di contratti di servizio pubblico, almeno per una parte del loro mercato dei trasporti pubblici, sulla base di procedure di aggiudicazione eque e trasparenti. Di conseguenza, gli scambi fra Stati membri sono notevolmente aumentati e numerosi operatori di servizio pubblico stanno adesso fornendo servizi di trasporto pubblico di passeggeri in più di uno Stato membro. Tuttavia, dall'evolversi delle legislazioni nazionali è scaturita l'applicazione di procedure difformi, cosa che ha creato incertezza giuridica riguardo ai diritti degli operatori di servizio pubblico e agli obblighi delle autorità competenti. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile <sup>(1)</sup>, nulla dice in ordine alle modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nella Comunità, né, in particolare, in ordine alle circostanze in cui dovrebbero essere aggiudicati con gara d'appalto. È opportuno quindi aggiornare il quadro normativo comunitario.
- (7) Da alcuni studi effettuati e dall'esperienza maturata dagli Stati membri che da vari anni hanno introdotto la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici emerge che, con le adeguate garanzie, l'introduzione di una concorrenza regolamentata tra gli operatori in questo settore consente di rendere più appetibili, più innovativi e meno onerosi i servizi forniti, senza per questo ostacolare l'adempimento dei compiti specifici assegnati agli operatori di servizio pubblico. Questa impostazione ha avuto l'approvazione del Consiglio europeo nell'ambito del cosiddetto processo di Lisbona del 28 marzo 2000, laddove si invita la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, ad «accelerare la liberalizzazione in settori come [...] i trasporti».
- (8) I mercati liberalizzati del trasporto di passeggeri nei quali non esistono diritti di esclusiva dovrebbero poter mantenere le loro caratteristiche e modalità di funzionamento nella misura in cui esse sono compatibili con le disposizioni del trattato.
- (9) Per poter organizzare i propri servizi di trasporto pubblico di passeggeri nel modo più rispondente alle esigenze del pubblico, tutte le autorità competenti devono avere la facoltà di scegliere liberamente i loro operatori di servizio pubblico, tenendo conto degli interessi delle piccole e medie imprese, secondo le modalità prescritte dal presente regolamento. Per garantire l'applicazione dei principi di trasparenza, di parità di trattamento degli operatori in concorrenza e di proporzionalità, qualora vengano accordati compensazioni o diritti di esclusiva, è indispensabile definire in un contratto di servizio pubblico stipulato dall'autorità competente con l'operatore di servizio pubblico prescelto la natura degli obblighi di servizio pubblico e il compenso concordato. La forma o la denominazione di tale contratto possono variare in funzione degli ordinamenti giuridici degli Stati membri.
- (10) Contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'affidamento di contratti di servizio pubblico in questo specifico settore. L'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e, nella misura in cui non siano disciplinati da una specifica normativa comunitaria, per acque marine nazionali resta quindi soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato, a meno che gli Stati membri non decidano di applicare il presente regolamento a tali specifici settori. Le disposizioni del presente regolamento non impediscono di integrare i servizi per via navigabile interna e per acque marine nazionali in una più vasta rete urbana, suburbana o regionale di trasporto pubblico di passeggeri.
- (11) Contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto di merci, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico in detto specifico settore. Tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento l'organizzazione dei servizi di trasporto di merci dovrebbe quindi rimanere soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato.
- (12) Sotto il profilo del diritto comunitario è irrilevante che i servizi di trasporto pubblico di passeggeri siano prestati da imprese pubbliche o da imprese private. Il presente regolamento si basa sul principio della neutralità rispetto al regime di proprietà, sancito dall'articolo 295 del trattato, sul principio della libertà degli Stati membri di definire i servizi di interesse economico generale, sancito dall'articolo 16 del trattato, e sui principi di sussidiarietà e proporzionalità, sanciti dall'articolo 5 del trattato.
- (13) Alcuni servizi, spesso connessi con un'infrastruttura specifica, sono prestati essenzialmente per il loro interesse storico o per il loro valore turistico. Poiché questi servizi hanno scopi manifestamente diversi dalla fornitura di trasporto pubblico di passeggeri, non è necessario che la loro prestazione sia disciplinata dalle norme e dalle procedure applicabili agli obblighi di servizio pubblico.
- (14) Ove le autorità competenti siano responsabili dell'organizzazione della rete del trasporto pubblico, oltre alla realizzazione effettiva del servizio di trasporto, tale organizzazione può comprendere tutta una serie di altre attività e funzioni che le autorità competenti devono essere libere di svolgere esse stesse o di affidare in tutto o in parte a terzi.

<sup>(1)</sup> GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1893/91 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1).

- (15) I contratti di lunga durata possono comportare la chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario, con conseguente riduzione degli effetti positivi della pressione della concorrenza. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano una durata limitata. Il rinnovo di tali contratti potrebbe essere soggetto a un riscontro positivo da parte degli utenti. In tale contesto, è necessario prevedere la possibilità di prorogare i contratti di servizio pubblico per un periodo massimo pari alla metà della loro durata iniziale quando l'operatore di servizio pubblico debba effettuare investimenti in beni aventi una durata di ammortamento eccezionale e, in ragione delle loro caratteristiche e limiti particolari, nel caso delle regioni ultraperiferiche quali specificate nell'articolo 299 del trattato. Inoltre, qualora un operatore di servizio pubblico effettui investimenti in infrastrutture o in materiale rotabile e veicoli che abbiano carattere eccezionale, nel senso che implicano entrambi un alto valore di fondi, e a condizione che il contratto sia aggiudicato dopo un'equa procedura di gara, dovrebbe essere possibile una proroga ancora maggiore.
- (16) Laddove la fine di un contratto di servizio pubblico comporti il cambiamento dell'operatore di servizio pubblico, le autorità competenti dovrebbero poter chiedere all'operatore di servizio pubblico prescelto di osservare le disposizioni della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti<sup>(1)</sup>. La suddetta direttiva non osta a che gli Stati membri salvaguardino condizioni di trasferimento dei diritti dei lavoratori diverse da quelle contemplate dalla direttiva 2001/23/CE e tenendo conto in tale contesto, ove appropriato, degli standard sociali fissati dalle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali o dai contratti collettivi o da accordi conclusi tra le parti sociali.
- (17) Nel rispetto del principio di sussidiarietà, le autorità competenti hanno la facoltà di stabilire criteri sociali e di qualità al fine di salvaguardare e rafforzare le norme di qualità per gli obblighi di servizio pubblico, per esempio riguardo alle condizioni minime di lavoro, ai diritti dei passeggeri, alle esigenze delle persone a mobilità ridotta o alla tutela dell'ambiente, alla sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori nonché agli obblighi dei contratti collettivi e ad altre norme e accordi in materia di luogo di lavoro e protezione sociale nel luogo in cui viene prestato il servizio. Per garantire condizioni di concorrenza trasparenti e comparabili tra operatori ed evitare il rischio di dumping sociale, le autorità competenti dovrebbero poter imporre specifici standard sociali e di qualità del servizio.
- (18) Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara. Tuttavia, per garantire eque condizioni di concorrenza, questa facoltà di autoprestazione deve essere soggetta a controlli rigorosi. Il necessario controllo dovrebbe essere esercitato dall'autorità competente o da un gruppo di autorità competenti che forniscano servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri in modo collettivo o tramite i propri membri. Inoltre, un'autorità competente che fornisca i propri servizi di trasporto o un operatore interno non dovrebbero poter partecipare a procedure di gara al di fuori del territorio della suddetta autorità. L'autorità che controlla l'operatore interno dovrebbe anche poter vietare a quest'ultimo di partecipare a gare organizzate nel suo territorio. Le restrizioni delle attività di un operatore interno non interferiscono con la possibilità dell'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico qualora questi riguardino il trasporto ferroviario, eccettuati altri tipi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram. Inoltre, l'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario pesante lascia impregiudicata la possibilità per le autorità competenti di aggiudicare a un operatore interno contratti di servizio pubblico per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri su altri tipi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram.
- (19) Il subappalto può contribuire a trasporti pubblici di passeggeri più efficienti e rende possibile la partecipazione di imprese diverse dall'operatore di servizio pubblico aggiudicatario del relativo contratto. Tuttavia, per assicurare l'uso migliore delle risorse pubbliche, le autorità competenti dovrebbero essere in grado di definire le modalità di subappalto dei loro servizi di trasporto pubblico di passeggeri, soprattutto in caso di servizi prestati da un operatore interno. Inoltre, non si dovrebbe impedire a un subappaltatore di partecipare a procedure di gara nel territorio di qualsiasi autorità competente. La selezione di un subappaltatore da parte dell'autorità competente o del suo operatore interno dovrebbe essere effettuata in conformità della normativa comunitaria.
- (20) Quando l'autorità pubblica decide di affidare a un terzo un servizio d'interesse generale, la scelta dell'operatore di servizio pubblico deve avvenire nell'osservanza della normativa comunitaria in tema di appalti pubblici e di concessioni, quale risulta dagli articoli da 43 a 49 del trattato, nonché nell'osservanza dei principi di trasparenza e di parità di trattamento. In particolare, le disposizioni del presente regolamento devono lasciare impregiudicati gli obblighi applicabili alle pubbliche autorità in forza delle direttive sull'aggiudicazione degli appalti pubblici, quando i contratti di servizio pubblico rientrano nel loro ambito di applicazione.

(<sup>1</sup>) GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

- (21) Dovrebbe essere garantita una protezione giuridica efficace non solo per le aggiudicazioni basate sulla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali <sup>(1)</sup>, e sulla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi <sup>(2)</sup>, ma anche per altri contratti aggiudicati a norma del presente regolamento. È necessaria un'efficace procedura di verifica, comparabile, se del caso, alle pertinenti procedure previste dalla direttiva 89/665/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative all'applicazione delle procedure di ricorso in materia di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture e di lavori <sup>(3)</sup>, e dalla direttiva 92/13/CEE del Consiglio, del 25 febbraio 1992, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative all'applicazione delle norme comunitarie in materia di procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia e degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni <sup>(4)</sup>.
- (22) Alcuni bandi di gara impongono alle autorità competenti la definizione e la descrizione di sistemi complessi. È quindi opportuno che, nell'aggiudicare contratti in tali casi, dette autorità abbiano facoltà di negoziare i dettagli con tutti i potenziali operatori di servizio pubblico o con alcuni di essi dopo la presentazione delle offerte.
- (23) È opportuno che la gara d'appalto per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico non sia obbligatoria quando il contratto abbia per oggetto somme o distanze di modesta entità. Al riguardo, per somme o distanze di maggiore entità le autorità competenti dovrebbero poter tenere conto degli interessi specifici delle piccole e medie imprese. Alle autorità competenti non dovrebbe essere consentito di suddividere contratti o reti al fine di evitare procedure di appalto.
- (24) Quando vi è il rischio di interruzioni della fornitura dei servizi, le autorità competenti dovrebbero poter adottare misure di emergenza a breve termine in attesa dell'aggiudicazione di un nuovo contratto di servizio pubblico che sia conforme a tutte le condizioni in materia di aggiudicazione stabilite dal presente regolamento.
- (25) Il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia pone problemi particolari legati all'entità degli investimenti e al costo delle infrastrutture. Nel marzo 2004 la Commissione ha presentato una proposta che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(5)</sup>, allo scopo di garantire a tutte le imprese ferroviarie della Comunità l'accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio dei servizi internazionali di trasporto di passeggeri. Il presente regolamento si prefigge di definire un quadro giuridico per le compensazioni e/o i diritti di esclusiva per i contratti di servizio pubblico e non di realizzare un'ulteriore apertura del mercato dei servizi ferroviari.
- (26) In materia di servizi pubblici, il presente regolamento dà facoltà a ciascuna autorità competente di scegliere il proprio operatore per la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Tenuto conto della diversa organizzazione territoriale degli Stati membri in questa materia, si ritiene giustificato consentire alle autorità competenti di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.
- (27) Le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive. Qualora preveda di aggiudicare un contratto di servizio pubblico senza ricorrere a procedura di gara, l'autorità competente dovrebbe altresì osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.
- (28) L'autorità competente e l'operatore di servizio pubblico possono provare che si è evitata una compensazione eccessiva se, nello schema di calcolo di cui all'allegato, tengono debitamente conto degli effetti dell'osservanza degli obblighi di servizio pubblico sulla domanda di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.
- (29) Ai fini dell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, ad eccezione delle misure di emergenza e dei contratti relativi a distanze limitate, le autorità competenti dovrebbero adottare le necessarie misure per pubblicizzare, con almeno un anno di anticipo, il fatto che intendono aggiudicare tali contratti così da consentire ai potenziali operatori del servizio pubblico di attivarsi.
- (30) I contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente dovrebbero essere soggetti a una maggiore trasparenza.

<sup>(1)</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/97/CE del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 107).

<sup>(2)</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/97/CE del Consiglio.

<sup>(3)</sup> GU L 395 del 30.12.1989, pag. 33. Direttiva modificata dalla direttiva 92/50/CEE (GU L 209 del 24.7.1992, pag. 1).

<sup>(4)</sup> GU L 76 del 23.3.1992, pag. 14. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/97/CE.

<sup>(5)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

- (31) Considerato che le autorità competenti e gli operatori di servizio pubblico avranno bisogno di tempo per adeguarsi alle disposizioni del presente regolamento, è opportuno definire regimi transitori. In vista della graduale aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico in linea con il presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero presentare alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio. Sulla base di tali relazioni la Commissione può proporre opportune misure.
- (32) Nel periodo transitorio è possibile che le autorità competenti applichino le disposizioni del presente regolamento in tempi diversi. Potrebbe quindi accadere che, durante tale periodo, operatori di servizio pubblico provenienti da mercati in cui il presente regolamento non è ancora applicato partecipino a gare d'appalto per contratti di servizio pubblico da aggiudicare in mercati aperti più rapidamente alla concorrenza regolamentata. Per evitare, attraverso una misura proporzionata, che l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico determini situazioni di squilibrio, le autorità competenti dovrebbero avere la facoltà di rifiutare, nella seconda metà del periodo transitorio, le offerte di imprese i cui servizi di trasporto pubblico non sono prestati, per oltre metà del loro valore, a norma del presente regolamento, sempreché tale facoltà venga esercitata senza discriminazioni e venga stabilita prima della pubblicazione del bando di gara.
- (33) Nei punti da 87 a 95 della sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, Altmark Trans GmbH <sup>(1)</sup>, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha statuito che le compensazioni di servizio pubblico non costituiscono vantaggi ai sensi dell'articolo 87 del trattato qualora soddisfino cumulativamente quattro criteri. Qualora questi criteri non siano soddisfatti e ricorrano i criteri generali per l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, le compensazioni di servizio pubblico costituiscono aiuti di Stato e sono soggette agli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato.
- (34) Nel settore dei trasporti di passeggeri per via terrestre possono risultare necessarie compensazioni di servizi pubblici allo scopo di consentire alle imprese incaricate della prestazione di servizi pubblici di funzionare secondo principi e condizioni che consentano loro di svolgere i propri compiti. Tali compensazioni, se ricorrono determinate condizioni, possono essere compatibili con il trattato in applicazione dell'articolo 73. In primo luogo, devono essere concesse per garantire la prestazione di servizi che siano servizi di interesse generale nel senso precisato dal trattato. In secondo luogo, al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile.
- (35) Le compensazioni corrisposte dalle autorità competenti a norma delle disposizioni del presente regolamento possono quindi essere dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.
- (36) Il presente regolamento sostituisce il regolamento (CEE) n. 1191/69, che è quindi opportuno abrogare. Per i servizi pubblici di trasporto di merci, un periodo transitorio di tre anni accompagnerà la progressiva riduzione delle compensazioni non autorizzate dalla Commissione a norma degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato. Qualsiasi compensazione concessa in relazione alla fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri diversi da quelli disciplinati dal presente regolamento e che rischi di implicare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato dovrebbe essere conforme alle disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 dello stesso, compresa ogni pertinente interpretazione della Corte di giustizia delle Comunità europee e, in particolare, la sentenza nella causa C-280/00, Altmark Trans GmbH. Nell'esaminare casi del genere, la Commissione dovrebbe pertanto applicare principi simili a quelli stabiliti nel presente regolamento o, se del caso, in altre normative nel settore dei servizi d'interesse economico generale.
- (37) L'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile <sup>(2)</sup>, è disciplinato dal presente regolamento. Detto regolamento è considerato obsoleto e limita al tempo stesso l'applicazione dell'articolo 73 del trattato senza fornire un'adeguata base giuridica per autorizzare gli attuali programmi d'investimento, specialmente in relazione agli investimenti in infrastrutture di trasporto in un partenariato pubblico-privato. Esso dovrebbe quindi essere abrogato, così da poter applicare l'articolo 73 del trattato in modo adeguato all'evoluzione costante del settore, ferme restando le disposizioni del presente regolamento o del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie <sup>(3)</sup>. Al fine di facilitare ulteriormente l'applicazione della pertinente normativa comunitaria, la Commissione proporrà, nel 2007, delle linee guida relative agli aiuti di Stato per gli investimenti nel trasporto ferroviario, compresi quelli nelle infrastrutture.
- (38) Onde valutare l'attuazione del presente regolamento e gli sviluppi nella fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in particolare la qualità dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti dell'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico, la Commissione dovrebbe elaborare una relazione, corredandola, se del caso, di adeguate proposte di modifica del presente regolamento,

<sup>(1)</sup> Raccolta 2003, pag. I-7747.

<sup>(2)</sup> GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 543/97 (GU L 84 del 26.3.1997, pag. 6).

<sup>(3)</sup> GU L 156 del 28.6.1969, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### Articolo 1

#### Finalità e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

A tal fine, il presente regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali, ferme restando le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) <sup>(1)</sup>.

3. Il presente regolamento non si applica alle concessioni di lavori pubblici ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/17/CE o dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2004/18/CE.

### Articolo 2

#### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «trasporto pubblico di passeggeri»: i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa;
- b) «autorità competente»: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;
- d) «operatore di servizio pubblico»: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri o qualsiasi ente pubblico che presta servizi di trasporto pubblico di passeggeri;
- e) «obbligo di servizio pubblico»: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;
- f) «diritto di esclusiva»: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;
- g) «compensazione di servizio pubblico»: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;
- h) «aggiudicazione diretta»: l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico a un determinato operatore di servizio pubblico senza che sia previamente esperita una procedura di gara;
- i) «contratto di servizio pubblico»: uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente:
  - che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure
  - che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura a un operatore interno;
- j) «operatore interno»: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;

<sup>(1)</sup> GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

- k) «valore»: il valore di un servizio, di una linea, di un contratto di servizio pubblico o di un sistema di compensazioni per il trasporto pubblico di passeggeri, corrispondente alla remunerazione totale, al netto dell'IVA, percepita dall'operatore o dagli operatori di servizio pubblico, comprese le compensazioni di qualunque natura erogate dalla pubblica amministrazione e i ricavi rappresentati dalla vendita dei titoli di viaggio che non siano riversati all'autorità competente;
- l) «norma generale»: disposizione che si applica senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri dello stesso tipo in una zona geografica determinata posta sotto la responsabilità di un'autorità competente;
- m) «servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri»: servizi interconnessi di trasporto entro una determinata zona geografica con servizio di informazione, emissione di titoli di viaggio e orario unici.
- b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:
- i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e
- ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi;

in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;

### Articolo 3

#### Contratti di servizio pubblico e norme generali

1. L'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.

2. In deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico, secondo i principi definiti nell'articolo 4, nell'articolo 6 e nell'allegato, per l'effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva. Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico.

3. Fatte salve le disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta. Tali norme generali sono notificate a norma dell'articolo 88 del trattato. Siffatte notifiche contengono informazioni complete sulla misura adottata e, in particolare, sui dettagli del metodo di calcolo.

### Articolo 4

#### Contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali

1. I contratti di servizio pubblico e le norme generali:
- a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;

- c) definiscono le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

2. I contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, riversati all'autorità competente o ripartiti fra di loro.

3. I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di 15 anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi.

4. Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50 %.

Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.

5. Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE. Qualora le autorità competenti impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, i documenti di gara e i contratti di servizio pubblico individuano il personale interessato e ne precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi.

6. Qualora le autorità competenti, in conformità del diritto nazionale, impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, tali standard devono essere inclusi nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.

7. I documenti di gara e i contratti di servizio pubblico sono trasparenti quanto alla possibilità e all'estensione del subappalto. In caso di subappalto, l'operatore al quale, ai sensi del presente regolamento, sono affidate la gestione e la prestazione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri è tenuto a fornire direttamente una parte importante del servizio di trasporto pubblico. Un contratto di servizio pubblico comprendente allo stesso tempo progettazione, costruzione e gestione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri può prevedere il subappalto integrale per la gestione di tali servizi. Il contratto di servizio pubblico determina, in conformità della legislazione nazionale e comunitaria, le condizioni applicabili al subappalto.

#### Articolo 5

### Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano.

2. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture. Se un'autorità competente a livello locale assume tale decisione, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100 % da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;
- b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima esercitino le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;
- c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto di passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;
- d) in mancanza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano a un'autorità nazionale per una zona geografica non nazionale, a condizione che l'operatore interno non partecipi a gare pubbliche indette per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori della zona per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico;

e) in caso di subappalto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, l'operatore interno è obbligato a prestare egli stesso la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri in questione.

3. L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi.

4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600 000 chilometri l'anno.

5. L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.

6. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le decisioni adottate a norma dei paragrafi da 2 a 6 possano essere verificate con efficacia e rapidità, su richiesta di qualsiasi persona che sia o fosse interessata a ottenere un contratto particolare e che sia stata o rischi di essere danneggiata da una presunta infrazione, motivata dal fatto che tali decisioni hanno violato il diritto comunitario o le leggi nazionali che applicano tale diritto.

Qualora gli organismi responsabili delle procedure di verifica non abbiano carattere giurisdizionale dovranno sempre motivare per iscritto le loro decisioni. In tal caso, occorre inoltre predisporre procedure per garantire che le misure presunte illegali adottate dall'organismo di verifica o qualsiasi presunta carenza nell'esercizio dei poteri conferitigli possano essere oggetto di un sindacato giurisdizionale o di un controllo da parte di un altro organismo, che sia una giurisdizione ai sensi dell'articolo 234 del trattato e sia indipendente tanto dall'amministrazione aggiudicatrice quanto dall'organismo di controllo.

#### Articolo 6

### Compensazioni di servizio pubblico

1. Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi alle disposizioni di cui all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico aggiudicato direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato.

2. Su richiesta scritta della Commissione, gli Stati membri le trasmettono, entro tre mesi o entro un termine più lungo fissato nella richiesta stessa, tutte le informazioni che la Commissione reputa necessarie per stabilire se le compensazioni erogate siano compatibili con il presente regolamento.

#### Articolo 7

### Pubblicazione

1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione fa distinzione fra trasporti mediante autobus e trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi.

2. Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, come minimo, le seguenti informazioni:

- a) nome e indirizzo dell'autorità competente;
- b) tipo di aggiudicazione previsto;
- c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.

Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

Qualora dette informazioni cambino successivamente alla loro pubblicazione, l'autorità competente pubblica di conseguenza una rettifica al più presto. Tale rettifica non pregiudica la data di avvio dell'aggiudicazione diretta o del bando di gara.

Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5.

3. In caso di un'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia di cui all'articolo 5, paragrafo 6, l'autorità competente rende pubbliche le seguenti informazioni entro un anno dalla concessione dell'aggiudicazione:

- a) nome dell'ente aggiudicatore, suo assetto proprietario e, ove opportuno, nome della parte o delle parti che esercitano il controllo legale;
- b) durata del contratto di servizio pubblico;
- c) descrizione dei servizi di trasporto di passeggeri da effettuare;
- d) descrizione dei parametri per la compensazione finanziaria;
- e) obiettivi di qualità, come puntualità e affidabilità, e premi e penalità applicabili;
- f) condizioni relative a beni essenziali.

4. Quando è richiesto da una parte interessata l'autorità competente le trasmette la motivazione della sua decisione di aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico.

#### Articolo 8

#### Transizione

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo non si applicano.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori, ponendo l'accento sull'attuazione dell'aggiudicazione graduale di contratti di servizio pubblico conformemente all'articolo 5. Sulla scorta delle relazioni degli Stati membri, la Commissione può proporre loro misure appropriate.

3. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 2, non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale:

- a) prima del 26 luglio 2000, in base a un'equa procedura di gara;
- b) prima del 26 luglio 2000, in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara;
- c) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009, in base a un'equa procedura di gara;
- d) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009 in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara.

I contratti di cui alla lettera a) possono restare in vigore fino alla loro scadenza. I contratti di cui alle lettere b) e c) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, ma per non più di 30 anni. I contratti di cui alla lettera d) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4.

I contratti di servizio pubblico possono restare in vigore fino alla loro scadenza qualora la loro risoluzione comporti indebite conseguenze giuridiche o economiche e a condizione che la Commissione abbia dato il suo assenso.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, nella seconda metà del periodo transitorio di cui al paragrafo 2 le autorità competenti hanno facoltà di escludere dalla partecipazione all'aggiudicazione dei contratti mediante gara pubblica gli operatori di servizio pubblico che non possono fornire la prova che il valore dei servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva conferiti a norma del presente regolamento rappresenta almeno la metà del valore di tutti i servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva. Tale esclusione non si applica agli operatori di servizio pubblico che gestiscono i servizi oggetto della gara. Nell'applicare tale criterio non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati con provvedimento di emergenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5.

Nell'avvalersi della facoltà di cui al primo comma, le autorità competenti evitano ogni discriminazione, escludono tutti i potenziali operatori di servizio pubblico che soddisfano tale criterio e informano i potenziali operatori della propria decisione all'inizio del procedimento di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico.

Le autorità competenti interessate informano la Commissione della loro intenzione di applicare il presente paragrafo come minimo due mesi prima della pubblicazione del bando di gara.

#### Articolo 9

### Compatibilità con il trattato

1. Le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato comune. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

2. Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell'articolo 73 del trattato che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, in particolare:

- a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;
- b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

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

Fatto a Strasburgo, addì 23 ottobre 2007.

*Per il Parlamento europeo*  
Il presidente  
H.-G. PÖTTERING

Un siffatto aiuto si limita alla fase di ricerca e sviluppo e non contempla lo sfruttamento commerciale di detti sistemi e tecnologie di trasporto.

#### Articolo 10

### Abrogazione

1. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 è abrogato. Le sue disposizioni restano tuttavia applicabili ai servizi di trasporto di merci per un periodo di tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

2. Il regolamento (CEE) n. 1107/70 è abrogato.

#### Articolo 11

### Relazioni

Al termine del periodo transitorio di cui all'articolo 8, paragrafo 2, la Commissione presenta una relazione sull'attuazione del presente regolamento e sull'evoluzione della fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in cui valuta in particolare l'evoluzione qualitativa dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti delle aggiudicazioni dirette, corredata, se del caso, di opportune proposte di modifica del presente regolamento.

#### Articolo 12

### Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 3 dicembre 2009.

*Per il Consiglio*  
Il presidente  
M. LOBO ANTUNES

## ALLEGATO

**Norme applicabili alla compensazione nei casi previsti nell'articolo 6, paragrafo 1**

1. Le compensazioni connesse a contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o le compensazioni connesse a una norma generale sono calcolate secondo le regole di cui al presente allegato.

2. La compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico. Tali incidenze sono calcolate mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo del servizio pubblico è assolto con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto. Per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente segue il seguente schema:

costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale,

meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione,

meno i ricavi delle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione,

più un ragionevole utile,

uguale all'effetto finanziario netto.

3. L'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico può avere un impatto sulle eventuali attività di trasporto di un operatore che esulino dall'obbligo o dagli obblighi di servizio pubblico in questione. Per evitare compensazioni eccessive o assenza di compensazione, nel calcolo dell'effetto finanziario netto devono pertanto essere presi in considerazione gli effetti finanziari quantificabili sulle reti dell'operatore in questione.

4. Il calcolo delle spese e delle entrate deve essere effettuato in conformità dei principi contabili e fiscali in vigore.

5. Allo scopo di aumentare la trasparenza e di evitare le sovvenzioni incrociate, quando un operatore di servizio pubblico presta sia servizi compensati soggetti a obblighi di servizio di trasporto pubblico sia altre attività, la contabilità dei suddetti servizi pubblici deve essere tenuta separata nell'osservanza almeno delle seguenti condizioni:

— i conti operativi corrispondenti a ciascuna di tali attività economiche devono essere separati e la quota dei ricavi e dei costi fissi deve essere imputata secondo le vigenti norme contabili e fiscali,

— tutti i costi variabili, un contributo adeguato per i costi fissi e un utile ragionevole connessi a eventuali altre attività esercitate dall'operatore di servizio pubblico non possono in nessun caso essere a carico del servizio pubblico in questione,

— i costi originati dalla prestazione del servizio pubblico devono essere bilanciati dai ricavi di esercizio e dal versamento di somme da parte delle pubbliche autorità, senza possibilità di trasferimento di ricavi a un altro settore di attività dell'operatore di servizio pubblico.

6. Si deve intendere per «ragionevole utile» un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica.

- 
7. Il metodo di compensazione deve promuovere il mantenimento o lo sviluppo:
- di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva, e
  - della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato.
-

**REGOLAMENTO (CE) N. 1371/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 23 ottobre 2007**

**relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, alla luce del progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 31 luglio 2007 <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto.
- (2) La comunicazione della Commissione «Strategia politica dei consumatori 2002-2006» <sup>(4)</sup> stabilisce l'obiettivo di conseguire un livello elevato di protezione dei consumatori nel settore dei trasporti conformemente all'articolo 153, paragrafo 2, del trattato.
- (3) Poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati.
- (4) Tra i diritti degli utenti dei servizi ferroviari rientra la disponibilità di informazioni sul servizio di trasporto prima e durante il viaggio. Ove possibile, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti dovrebbero fornire tali informazioni in anticipo e quanto prima possibile.
- (5) Prescrizioni più dettagliate in materia di comunicazione delle informazioni di viaggio saranno previste nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) di cui alla direttiva

2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale <sup>(5)</sup>.

- (6) Il rafforzamento dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario si dovrebbe basare sul sistema di diritto internazionale vigente in materia di cui all'appendice A — regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo che modifica la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 3 giugno 1999 (protocollo 1999). È tuttavia opportuno ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento e tutelare non solo i passeggeri del trasporto internazionale ma anche quelli del trasporto nazionale.
- (7) Le imprese ferroviarie dovrebbero cooperare per agevolare il passaggio dei passeggeri del trasporto ferroviario da un operatore all'altro, con l'emissione, ove possibile, di biglietti globali.
- (8) La disponibilità di informazioni e biglietti per i passeggeri del trasporto ferroviario dovrebbe essere agevolata adeguando i sistemi telematici in conformità di una specifica comune.
- (9) Occorre portare avanti l'attuazione dei sistemi di informazioni di viaggio e di prenotazione in conformità delle STI.
- (10) I servizi di trasporto ferroviario di passeggeri dovrebbero andare a vantaggio di tutti i cittadini. Di conseguenza, le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, a causa di disabilità, età avanzata o per altre ragioni, dovrebbero poter accedere al trasporto ferroviario a condizioni comparabili a quelle degli altri cittadini. Le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta hanno diritto, al pari di tutti gli altri cittadini, alla libera circolazione, alla libertà di scelta e alla non discriminazione. Tra l'altro, si dovrebbe prestare particolare attenzione alla comunicazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di informazioni concernenti l'accessibilità dei servizi ferroviari, le condizioni di accesso al materiale rotabile e i servizi offerti a bordo. Per assicurare ai passeggeri con menomazioni sensoriali un'informazione ottimale sui ritardi si dovrebbero usare, a seconda del caso, sistemi visivi ed acustici. Le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta dovrebbero poter acquistare il biglietto a bordo senza maggiorazione.

<sup>(1)</sup> GU C 221 dell'8.9.2005, pag. 8.

<sup>(2)</sup> GU C 71 del 22.3.2005, pag. 26.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 28 settembre 2005 (GU C 227 E del 21.9.2006, pag. 490), posizione comune del Consiglio del 24 luglio 2006 (GU C 289 E del 28.11.2006, pag. 1), posizione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2007 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 25 settembre 2007 e decisione del Consiglio del 26 settembre 2007.

<sup>(4)</sup> GU C 137 dell'8.6.2002, pag. 2.

<sup>(5)</sup> GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).

- (11) Le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni dovrebbero tener conto delle esigenze delle persone con disabilità o delle persone a mobilità ridotta, attenendosi alle STI per le persone a mobilità ridotta, onde garantire che, nel rispetto delle norme comunitarie sugli appalti pubblici, tutti gli edifici e tutto il materiale rotabile siano resi accessibili eliminando progressivamente gli ostacoli fisici e gli impedimenti funzionali al momento di acquistare nuovo materiale o di realizzare nuovi fabbricati o importanti opere di ristrutturazione.
- (12) Le imprese ferroviarie dovrebbero essere tenute a contrarre un'assicurazione o a sottoscrivere intese equivalenti per coprire la loro responsabilità nei confronti dei passeggeri del trasporto ferroviario in caso di incidenti. La definizione di una copertura assicurativa minima per le imprese ferroviarie dovrebbe essere oggetto di un riesame futuro.
- (13) Il rafforzamento dei diritti di indennizzo e di assistenza in caso di ritardo, perdita di coincidenza o soppressione del servizio dovrebbe tradursi in un più forte stimolo per il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri, a vantaggio dei viaggiatori.
- (14) È auspicabile che il presente regolamento introduca un sistema di risarcimento per i passeggeri in caso di ritardo, collegato alla responsabilità dell'impresa ferroviaria, su basi analoghe a quelle del sistema internazionale previsto dalla convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) e in particolare dall'appendice CIV concernente i diritti dei passeggeri.
- (15) Uno Stato membro, qualora conceda alle imprese ferroviarie una deroga dalle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe incoraggiare le imprese ferroviarie, in consultazione con le organizzazioni che rappresentano i passeggeri, a predisporre modalità per l'indennizzo e l'assistenza in caso di grave interruzione di un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri.
- (16) È altresì auspicabile provvedere ai bisogni finanziari più urgenti delle vittime di incidenti e dei loro congiunti nel periodo immediatamente successivo all'incidente.
- (17) È nell'interesse dei passeggeri del trasporto ferroviario l'adozione di adeguate misure, di concerto con le autorità pubbliche, per assicurare la sicurezza personale dei passeggeri alle stazioni e a bordo dei treni.
- (18) I passeggeri del trasporto ferroviario dovrebbero avere la possibilità di presentare un reclamo a una qualsiasi delle imprese ferroviarie interessate in relazione ai diritti e agli obblighi contemplati dal presente regolamento e dovrebbero aver diritto ad ottenere una risposta entro un lasso di tempo ragionevole.
- (19) Le imprese ferroviarie dovrebbero definire, gestire e monitorare le norme di qualità del servizio per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri.
- (20) Il contenuto del presente regolamento dovrebbe essere riesaminato in relazione all'adeguamento degli importi finanziari in funzione dell'inflazione e ai requisiti in materia di informazione e qualità del servizio, alla luce dell'evoluzione del mercato, nonché degli effetti del presente regolamento sulla qualità del servizio.
- (21) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata l'applicazione 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, nonché alla libera circolazione di tali dati <sup>(1)</sup>.
- (22) Gli Stati membri dovrebbero stabilire sanzioni per le infrazioni al presente regolamento e provvedere a che esse vengano applicate. Le sanzioni, tra cui potrebbero figurare il risarcimento alla persona in questione, dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive.
- (23) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, cioè lo sviluppo delle ferrovie comunitarie e l'introduzione di diritti per i passeggeri, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri, e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (24) Uno degli scopi del presente regolamento è quello di migliorare i servizi di trasporto ferroviario nella Comunità. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la possibilità di accordare deroghe temporanee per servizi in regioni in cui una parte significativa del servizio è operata al di fuori del territorio della Comunità.
- (25) In alcuni Stati membri le imprese ferroviarie possono incontrare difficoltà ad applicare l'insieme delle disposizioni del presente regolamento al momento della sua entrata in vigore. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di accordare una deroga temporanea all'applicazione delle disposizioni del presente regolamento relativamente ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza. Tuttavia, la deroga temporanea non dovrebbe applicarsi alle disposizioni del presente regolamento che garantiscono alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta l'accesso ai viaggi in treno e che garantiscono il diritto di coloro che vogliono acquistare biglietti per viaggi in treno di farlo senza difficoltà eccessive, né alle disposizioni sulla responsabilità delle imprese ferroviarie rispetto ai viaggiatori e al loro bagaglio, sulla necessità per tali imprese di essere opportunamente assicurate e sulla necessità che esse adottino misure adeguate per garantire la sicurezza personale dei passeggeri nelle stazioni ferroviarie e sui treni e per la gestione dei rischi.

<sup>(1)</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

- (26) I servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali hanno natura diversa dai servizi a lunga distanza. Pertanto, fatta eccezione per alcune disposizioni che dovrebbero applicarsi a tutti i servizi di trasporto di passeggeri nell'insieme della Comunità, gli Stati membri dovrebbero poter garantire deroghe alle disposizioni del presente regolamento per i servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali.
- (27) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (28) In particolare la Commissione ha il potere di adottare misure di esecuzione. Tali misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento o a integrarlo con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### CAPO I

#### DISPOSIZIONI GENERALI

##### Articolo 1

##### Oggetto

Il presente regolamento stabilisce regole che disciplinano:

- le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, la conclusione di contratti di trasporto, l'emissione di biglietti e l'attuazione di un sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario;
- la responsabilità delle imprese ferroviarie e i loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli;
- gli obblighi delle imprese ferroviarie nei confronti dei passeggeri in caso di ritardo;
- la protezione delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel viaggio in treno e l'assistenza alle medesime;
- la definizione e il monitoraggio di norme di qualità del servizio, la gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri e il trattamento dei reclami; e
- le regole generali in materia di attuazione.

<sup>(1)</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

#### Articolo 2

#### Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutti i viaggi e servizi ferroviari in tutta la Comunità forniti da una o più imprese ferroviarie titolari di licenza in virtù della direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie <sup>(2)</sup>.

2. Il presente regolamento non si applica alle imprese ferroviarie e ai servizi di trasporto che non sono titolari di licenza ai sensi della direttiva 95/18/CE.

3. Al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, gli articoli 9, 11, 12 e 19, l'articolo 20, paragrafo 1, e l'articolo 26 si applicano a tutti i servizi ferroviari per passeggeri in tutta la Comunità.

4. Con l'esclusione delle disposizioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo, uno Stato membro può accordare, in modo trasparente e non discriminatorio, una deroga per un periodo massimo di cinque anni, rinnovabile una volta per un periodo massimo di cinque anni, all'applicazione delle disposizioni del presente regolamento ai servizi ferroviari nazionali per passeggeri.

5. Con l'esclusione delle disposizioni di cui al paragrafo 3, uno Stato membro può esonerare dall'applicazione delle disposizioni del presente regolamento i servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali per passeggeri. Al fine di distinguere tra servizi ferroviari urbani, suburbani e regionali per passeggeri gli Stati membri applicano le definizioni contenute nella direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(3)</sup>. Nell'applicare tali definizioni gli Stati membri utilizzano i seguenti criteri: distanza, frequenza dei servizi, numero di fermate previste, materiale rotabile impiegato, regimi di emissione dei biglietti, fluttuazioni del numero di passeggeri tra servizi nelle fasce orarie di punta e nelle fasce orarie di minor traffico, codici dei treni e orari.

6. Per un periodo massimo di cinque anni, uno Stato membro può accordare, in modo trasparente e non discriminatorio, una deroga prorogabile all'applicazione delle disposizioni del presente regolamento, per determinati servizi o viaggi laddove una parte significativa del servizio ferroviario per passeggeri, che preveda almeno una stazione di fermata, sia operata al di fuori del territorio della Comunità.

7. Gli Stati membri informano la Commissione delle deroghe accordate ai sensi dei paragrafi 4, 5 e 6. La Commissione adotta gli opportuni provvedimenti nel caso in cui ritenga tale deroga non conforme alle disposizioni del presente articolo. Entro 3 dicembre 2014 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle deroghe accordate ai sensi dei paragrafi 4, 5 e 6.

<sup>(2)</sup> GUL 143 del 27.6.1995, pag. 70. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

<sup>(3)</sup> GUL 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

Articolo 3

**Definizioni**

Ai fini del presente regolamento s'intende per:

- 1) «impresa ferroviaria»: un'impresa ferroviaria quale definita all'articolo 2 della direttiva 2001/14/CE <sup>(1)</sup> e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
- 2) «vettore»: l'impresa ferroviaria, con cui il passeggero ha concluso un contratto di trasporto, o una serie di imprese ferroviarie successive che sono responsabili in base al contratto stesso;
- 3) «vettore sostitutivo»: un'impresa ferroviaria che non ha concluso un contratto di trasporto con il passeggero ma alla quale l'impresa ferroviaria che è parte del contratto ha affidato l'effettuazione totale o parziale del trasporto per ferrovia;
- 4) «gestore dell'infrastruttura»: qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria o di parte di essa, quale definita all'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 organismi o imprese diversi;
- 5) «gestore di stazione»: il soggetto che lo Stato membro ha incaricato della gestione di stazioni ferroviarie e che può essere il gestore dell'infrastruttura;
- 6) «tour operator»: l'organizzatore o il rivenditore, diverso da un'impresa ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2, punti 2 e 3, della direttiva 90/314/CEE <sup>(2)</sup>;
- 7) «venditore di biglietti»: qualsiasi rivenditore di servizi di trasporto ferroviario che concluda contratti di trasporto e venda biglietti per conto dell'impresa ferroviaria o per conto proprio;
- 8) «contratto di trasporto»: un contratto di trasporto, a titolo oneroso o gratuito, concluso tra un'impresa ferroviaria o un venditore di biglietti e un passeggero, per la fornitura di uno o più servizi di trasporto;
- 9) «prenotazione»: un'autorizzazione su carta o in forma elettronica che dà diritto al trasporto in base a piani personalizzati di trasporto precedentemente confermati;
- 10) «biglietto globale»: uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie;
- 11) «servizio di trasporto passeggeri nazionale»: un servizio di trasporto passeggeri per ferrovia in cui non si attraversa una frontiera di uno Stato membro;
- 12) «ritardo»: la differenza di tempo tra l'ora d'arrivo prevista del passeggero secondo l'orario pubblicato e l'ora del suo arrivo effettivo o previsto;
- 13) «titolo di viaggio» o «abbonamento»: un biglietto per un numero illimitato di viaggi che consente al titolare autorizzato viaggi ferroviari su un determinato percorso o rete per un periodo di tempo specificato;
- 14) «sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario» (CIRSRT): un sistema informatizzato contenente informazioni sui servizi di trasporto per ferrovia offerti dalle imprese ferroviarie; le informazioni sui servizi passeggeri contenute nel sistema riguardano i seguenti elementi:
  - a) tabelle di marcia e orari dei servizi passeggeri;
  - b) disponibilità di posti sui servizi passeggeri;
  - c) tariffe e condizioni speciali;
  - d) accessibilità dei treni per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;
  - e) possibilità di effettuare prenotazioni o emettere biglietti o biglietti globali, nella misura in cui dette possibilità sono tutte o in parte disponibili per gli abbonati;
- 15) «persona con disabilità» o «persona a mobilità ridotta»: qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito a tutti i passeggeri per rispondere alle esigenze specifiche di detta persona;
- 16) «condizioni generali di trasporto»: le condizioni del vettore, sotto forma di condizioni generali o tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro, che sono diventate, con la conclusione del contratto, parte integrante dello stesso;
- 17) «veicolo»: un veicolo a motore o un rimorchio utilizzato per il trasporto di passeggeri.

<sup>(1)</sup> 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 (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/49/CE.

<sup>(2)</sup> Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso» (GU L 158 del 23.6.1990, pag. 59).

## CAPO II

**CONTRATTO DI TRASPORTO, INFORMAZIONI E BIGLIETTI***Articolo 4***Contratto di trasporto**

Fatte salve le disposizioni di cui al presente capo, la conclusione e l'esecuzione di un contratto di trasporto e la fornitura di informazioni e biglietti sono disciplinate dalle disposizioni dell'allegato I, titoli II e III.

*Articolo 5***Biciclette**

Le imprese ferroviarie consentono ai passeggeri di portare sul treno, se del caso dietro pagamento, le biciclette se sono facili da maneggiare, se ciò non pregiudica il servizio ferroviario specifico e se il materiale rotabile lo consente.

*Articolo 6***Inammissibilità di deroghe e limitazioni**

1. Gli obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti nel presente regolamento non possono essere soggetti a limitazioni o esclusioni, segnatamente mediante l'introduzione di clausole derogatorie o restrittive nel contratto di trasporto.

2. Le imprese ferroviarie possono offrire al passeggero condizioni contrattuali più favorevoli delle condizioni fissate nel presente regolamento.

*Articolo 7***Obbligo di fornire informazioni sulla soppressione di servizi**

Le imprese ferroviarie, o se del caso le autorità competenti responsabili di un contratto di servizio pubblico ferroviario, rendono pubbliche, con mezzi adeguati e prima di attuarle, le decisioni di sopprimere determinati servizi.

*Articolo 8***Informazioni di viaggio**

1. Senza pregiudizio dell'articolo 10, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti che offrono contratti di trasporto per conto di una o più imprese ferroviarie forniscono al passeggero, su richiesta, almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte I, in relazione ai viaggi per i quali l'impresa ferroviaria in questione offre un contratto di trasporto. I venditori di biglietti che offrono contratti di trasporto per conto proprio e i tour operator forniscono tali informazioni ove disponibili.

2. Le imprese ferroviarie forniscono al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II.

3. Le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 sono fornite nel formato più adatto. A tale riguardo va riservata particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito e/o della vista.

*Articolo 9***Disponibilità di biglietti, biglietti globali e prenotazioni**

1. Le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti offrono, ove disponibili, biglietti, biglietti globali e prenotazioni.

2. Fatto salvo il paragrafo 4, le imprese ferroviarie distribuiscono biglietti ai passeggeri almeno attraverso uno dei seguenti punti vendita:

- a) biglietterie o distributori automatici;
- b) per telefono, su siti Internet o tramite qualsiasi altra tecnologia dell'informazione avente ampia diffusione;
- c) a bordo dei treni.

3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5, le imprese ferroviarie distribuiscono biglietti nel quadro di contratti di servizio pubblico attraverso almeno uno dei seguenti punti vendita:

- a) biglietterie o distributori automatici;
- b) a bordo dei treni.

4. Le imprese ferroviarie offrono la possibilità di ottenere biglietti per il rispettivo servizio a bordo del treno, salvo qualora ciò sia limitato o negato per motivi di sicurezza o di politica anti-frode o a causa dell'obbligo di prenotazione o per ragionevoli ragioni commerciali.

5. In mancanza di biglietteria o distributore automatico nella stazione ferroviaria di partenza, i viaggiatori sono informati in stazione:

- a) della possibilità di acquistare un biglietto per telefono, via Internet o a bordo del treno, e delle modalità di tale acquisto;
- b) della stazione ferroviaria o del luogo più vicini in cui sono disponibili biglietterie e/o distributori automatici.

*Articolo 10***Sistemi di informazioni di viaggio e di prenotazione**

1. Per fornire le informazioni ed emettere i biglietti di cui al presente regolamento, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti si avvalgono del CIRSRT, da istituire secondo le procedure di cui al presente articolo.

2. Le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) di cui alla direttiva 2001/16/CE si applicano ai fini del presente regolamento.

3. La Commissione adotta, sulla base di una proposta presentata dall'Agenzia ferroviaria europea (ERA), le STI delle applicazioni telematiche per i passeggeri entro il 3 dicembre 2010. Le STI rendono possibile la fornitura delle informazioni di cui all'allegato II e l'emissione dei biglietti come disposto dal presente regolamento.

4. Le imprese ferroviarie adattano i loro CIRSRT in funzione dei requisiti stabiliti nelle STI, secondo un piano di realizzazione definito nelle STI stesse.

5. Fatte salve le disposizioni della direttiva 95/46/CE, un'impresa ferroviaria o un venditore di biglietti non fornisce informazioni personali su singole prenotazioni ad altre imprese ferroviarie e/o venditori di biglietti.

### CAPO III

#### RESPONSABILITÀ DELLE IMPRESE FERROVIARIE IN RELAZIONE AI PASSEGGERI ED AI LORO BAGAGLI

##### Articolo 11

#### Responsabilità per i passeggeri e i bagagli

Fatte salve le disposizioni del presente capo e la legislazione nazionale applicabile che garantisce ai passeggeri ulteriori indennizzi per i danni, la responsabilità delle imprese ferroviarie in relazione ai passeggeri ed ai loro bagagli è disciplinata dai capi I, III e IV del titolo IV nonché dal titolo VI e dal titolo VII quali riportati nell'allegato I.

##### Articolo 12

#### Assicurazione

1. Per obbligo ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 95/18/CE, nella misura in cui si fa riferimento alla responsabilità nei confronti dei passeggeri, si intende l'obbligo dell'impresa ferroviaria di essere adeguatamente assicurata o di aver sottoscritto intese equivalenti ai fini della copertura delle responsabilità che le incombono in virtù del presente regolamento.

2. Entro 3 dicembre 2010, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla definizione di una copertura assicurativa minima per le imprese ferroviarie. Se del caso, tale relazione presenta nel contempo proposte o raccomandazioni adeguate al riguardo.

##### Articolo 13

#### Pagamenti anticipati

1. In caso di decesso o lesioni di un passeggero, l'impresa ferroviaria di cui all'articolo 26, paragrafo 5, dell'allegato I, effettua, senza indugio e in ogni caso entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente diritto al risarcimento, i pagamenti anticipati eventualmente necessari per soddisfare le immediate necessità economiche proporzionalmente al danno subito.

2. Senza pregiudizio del paragrafo 1, un pagamento anticipato non è inferiore a 21 000 EUR per passeggero in caso di decesso.

3. Un pagamento anticipato non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base del presente regolamento ma non è retribuibile, salvo nei casi in cui il danno è dovuto a negligenza o errore del passeggero o quando il beneficiario del pagamento anticipato non è la persona avente diritto al risarcimento.

##### Articolo 14

#### Contestazione della responsabilità

Anche se l'impresa ferroviaria contesta la sua responsabilità in ordine alle lesioni fisiche causate ad un passeggero che ha trasportato, essa compie ogni ragionevole sforzo per prestare assistenza ad un passeggero che avvii un'azione per risarcimento danni contro terzi.

### CAPO IV

#### RITARDI, COINCIDENZE PERSE E SOPPRESSIONI

##### Articolo 15

#### Responsabilità per ritardi, perdite di coincidenza e soppressioni

Fatte salve le disposizioni del presente capo, la responsabilità dell'impresa ferroviaria per i ritardi, le perdite di coincidenza e le soppressioni è disciplinata dall'allegato I, titolo IV, capo II.

##### Articolo 16

#### Rimborso e itinerari alternativi

Qualora sia ragionevolmente prevedibile che il ritardo all'arrivo alla destinazione finale prevista dal contratto di trasporto sarà superiore a 60 minuti, il passeggero può scegliere immediatamente tra:

- ottenere il rimborso integrale del biglietto, alle condizioni alle quali è stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate e per la parte o le parti già effettuate, qualora il viaggio non risulti più utile ai fini del programma originario di viaggio del passeggero, oltre ad avere la possibilità, se del caso, di ritornare al punto di partenza non appena possibile. Il rimborso avviene a condizioni identiche a quelle previste per il risarcimento di cui all'articolo 17; oppure
- proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo, a condizioni di trasporto simili, verso la destinazione finale non appena possibile; oppure
- proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo, a condizioni di trasporto simili, verso la destinazione finale a una data successiva, a discrezione del passeggero.

## Articolo 17

**Indennità per il prezzo del biglietto**

1. Fermo restando il diritto al trasporto, il passeggero può chiedere all'impresa ferroviaria un indennizzo in caso di ritardo tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione indicati sul biglietto se non gli è stato rimborsato il biglietto in conformità dell'articolo 16. I risarcimenti minimi in caso di ritardo sono fissati come segue:

- a) il 25 % del prezzo del biglietto in caso di ritardo compreso tra 60 e 119 minuti;
- b) il 50 % del prezzo del biglietto in caso di ritardo pari o superiore a 120 minuti.

I passeggeri titolari di un titolo di viaggio o di un abbonamento che siano costretti a subire un susseguirsi di ritardi o soppressioni di servizio durante il periodo di validità dello stesso possono richiedere un indennizzo adeguato secondo le modalità di indennizzo delle imprese ferroviarie. Tali modalità enunciano i criteri per la determinazione dei ritardi e il calcolo dell'indennizzo.

L'indennizzo per il ritardo è calcolato in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero per il servizio in ritardo.

Qualora il contratto di trasporto riguardi un viaggio di andata e ritorno, il risarcimento in caso di ritardo nella tratta di andata o in quella di ritorno è calcolato rispetto alla metà del prezzo del biglietto. Analogamente il prezzo di un servizio in ritardo in base a qualsiasi altro tipo di contratto di trasporto che consenta di effettuare varie tratte successive è calcolato in rapporto al prezzo totale.

Nel calcolo del ritardo non è computato il ritardo che l'impresa ferroviaria può dimostrare di avere accumulato al di fuori del territorio in cui si applica il trattato che istituisce la Comunità europea.

2. Il risarcimento del prezzo del biglietto è effettuato entro un mese dalla presentazione della relativa domanda. Il risarcimento può essere effettuato mediante buoni e/o altri servizi se le condizioni sono flessibili (per quanto riguarda in particolare il periodo di validità e la destinazione). Il risarcimento è effettuato in denaro su richiesta del passeggero.

3. Il risarcimento del prezzo del biglietto non è soggetto a detrazioni per i costi legati alla transazione finanziaria quali tasse, spese telefoniche o valori bollati. Le imprese ferroviarie possono introdurre una soglia minima al di sotto della quale non sono previsti risarcimenti. Detta soglia non può superare 4 EUR.

4. Il passeggero non ha diritto a risarcimenti se è informato del ritardo prima dell'acquisto del biglietto o se il ritardo nell'ora di arrivo prevista proseguendo il viaggio su un servizio diverso o in base a itinerario alternativo rimane inferiore a 60 minuti.

## Articolo 18

**Assistenza**

1. In caso di ritardo all'arrivo o alla partenza, l'impresa ferroviaria o il gestore della stazione informa i passeggeri della situazione e dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione è disponibile.

2. In caso di ritardo come previsto al paragrafo 1 di oltre 60 minuti, i passeggeri ricevono inoltre gratuitamente:

- a) pasti e bevande in quantità ragionevole in funzione dei tempi di attesa, se sono disponibili sul treno o nella stazione o possono essere ragionevolmente forniti;
- b) sistemazione in albergo o di altro tipo, e il trasporto tra la stazione ferroviaria e la sistemazione, qualora risulti necessario un soggiorno di una o più notti o un soggiorno supplementare, ove e allorché sia fisicamente possibile;
- c) se il treno è bloccato sui binari, il trasporto tra il treno e la stazione ferroviaria, a un punto di partenza alternativo o alla destinazione finale del servizio, ove e allorché sia fisicamente possibile.

3. Se il servizio ferroviario non può più essere proseguito, l'impresa ferroviaria organizza quanto prima possibile servizi di trasporto alternativi per i passeggeri.

4. Su richiesta del passeggero, l'impresa ferroviaria certifica sul biglietto che il treno ha subito ritardo, ha causato la perdita di una coincidenza o è stato soppresso, a seconda dei casi.

5. Ai fini dell'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3, l'impresa ferroviaria presta particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta e dei loro accompagnatori.

## CAPO V

**PERSONE CON DISABILITÀ E PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA**

## Articolo 19

**Diritto al trasporto**

1. Le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni stabiliscono o possiedono, con la partecipazione attiva delle organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, norme di accesso non discriminatorie applicabili al trasporto di persone con disabilità e di persone a mobilità ridotta.

2. Le prenotazioni e i biglietti sono offerti alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta senza costi aggiuntivi. Un'impresa ferroviaria, un venditore di biglietti o un tour operator non possono rifiutare di accettare una prenotazione o di emettere un biglietto per una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta o chiedere che una tale persona sia accompagnata da altri, a meno che ciò non sia strettamente necessario per conformarsi alle norme di accesso di cui al paragrafo 1.

#### Articolo 20

##### **Informazioni alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta**

1. Su richiesta, l'impresa ferroviaria, il venditore di biglietti o il tour operator forniscono alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta informazioni in merito all'accessibilità dei servizi ferroviari e alle condizioni di accesso al materiale rotabile in conformità delle norme di accesso di cui all'articolo 19, paragrafo 1, e le informano in merito ai servizi offerti a bordo.

2. Allorché applicano la deroga di cui all'articolo 19, paragrafo 2, l'impresa ferroviaria, il venditore di biglietti e/o il tour operator informano per iscritto, su richiesta, la persona con disabilità o la persona a mobilità ridotta interessata delle ragioni di tale deroga entro cinque giorni lavorativi dal rifiuto della prenotazione o dell'emissione del biglietto oppure dall'imposizione della condizione di essere accompagnata.

#### Articolo 21

##### **Accessibilità**

1. Le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni garantiscono, mediante il rispetto delle STI per le persone a mobilità ridotta, l'accessibilità delle stazioni, delle banchine, del materiale rotabile e degli altri servizi alle persone con disabilità o a mobilità ridotta.

2. In mancanza di personale di accompagnamento a bordo di un treno o di personale in una stazione, le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni compiono tutti gli sforzi ragionevoli per consentire alle persone con disabilità o alle persone a mobilità ridotta di avere accesso al trasporto ferroviario.

#### Articolo 22

##### **Assistenza nelle stazioni ferroviarie**

1. In caso di partenza, transito o arrivo di una persona con disabilità o una persona a mobilità ridotta in una stazione ferroviaria dotata di personale, il gestore della stazione fornisce gratuitamente l'assistenza necessaria all'interessato per salire sul treno in partenza o scendere dal treno in arrivo per cui ha acquistato un biglietto, senza pregiudizio delle norme di accesso di cui all'articolo 19, paragrafo 1.

2. Gli Stati membri possono prevedere una deroga al paragrafo 1 nel caso di persone che viaggiano su servizi oggetto di un contratto di servizio pubblico aggiudicato conformemente alla normativa comunitaria, purché l'autorità competente abbia predisposto attrezzature o disposizioni alternative che garantiscano un livello equivalente o più elevato di accessibilità dei servizi di trasporto.

3. In caso di stazioni non dotate di personale, le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni si assicurano che siano indicate, conformemente alle norme di accesso di cui all'articolo 19, paragrafo 1, informazioni facilmente accessibili relative alle più vicine stazioni dotate di personale e all'assistenza direttamente disponibile per le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta.

#### Articolo 23

##### **Assistenza a bordo**

Senza pregiudizio delle norme di accesso di cui all'articolo 19, paragrafo 1, le imprese ferroviarie forniscono gratuitamente alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta assistenza a bordo del treno nonché per salire e scendere dal treno.

Ai fini del presente articolo, l'assistenza a bordo è costituita da tutti gli sforzi ragionevoli effettuati per offrire assistenza a una persona con disabilità o a mobilità ridotta per permetterle l'accesso ai servizi offerti sul treno agli altri passeggeri qualora l'ampiezza della disabilità o della riduzione di mobilità della persona in questione non le consenta di avere accesso a tali servizi in modo autonomo e sicuro.

#### Articolo 24

##### **Condizioni alle quali è fornita l'assistenza**

Le imprese ferroviarie, i gestori delle stazioni, i venditori di biglietti e i tour operator cooperano al fine di fornire assistenza alle persone con disabilità o mobilità ridotta conformemente agli articoli 22 e 23, secondo quanto indicato alle lettere seguenti:

- a) l'assistenza è fornita a condizione che il tipo di assistenza richiesta dalla persona a mobilità ridotta sia notificato con almeno 48 ore di anticipo all'impresa ferroviaria, al gestore della stazione, al venditore di biglietti o al tour operator da cui è stato acquistato il biglietto. Qualora il biglietto consenta viaggi multipli, è sufficiente una sola notifica, purché sia fornita un'adeguata informazione sugli orari dei viaggi successivi;
- b) le imprese ferroviarie, i gestori delle stazioni, i venditori di biglietti o i tour operator adottano tutte le misure necessarie per assicurare la ricezione delle notifiche;
- c) in assenza di notifica a norma della lettera a), l'impresa ferroviaria e il gestore della stazione compiono ogni sforzo ragionevole per fornire l'assistenza necessaria alla persona con disabilità o a mobilità ridotta per poter viaggiare;

- d) senza pregiudizio delle competenze di altri enti per le aree situate al di fuori dei locali della stazione ferroviaria, il gestore della stazione o altro soggetto autorizzato designa, all'interno e all'esterno della stazione ferroviaria, un certo numero di punti in cui le persone con disabilità e a mobilità ridotta possono annunciare il loro arrivo in stazione e, se necessario, chiedere assistenza;
- e) l'assistenza è fornita a condizione che la persona con disabilità o a mobilità ridotta si presenti nel punto designato a un'ora stabilita dall'impresa ferroviaria o dal gestore della stazione che fornisce tale assistenza, a condizione che tale momento non preceda di più di 60 minuti l'orario di partenza pubblicato o l'ora alla quale è richiesto a tutti i passeggeri di presentarsi per la registrazione. Se non è stata stabilita un'ora entro cui la persona con disabilità o a mobilità ridotta è tenuta a presentarsi, essa si reca nel punto designato almeno 30 minuti prima dell'orario di partenza pubblicato o dell'ora alla quale è richiesto a tutti i passeggeri di presentarsi per la registrazione.

#### Articolo 25

#### Risarcimento per le attrezzature per la mobilità o altre attrezzature specifiche

Se l'impresa ferroviaria è responsabile della perdita totale o parziale o del danneggiamento di attrezzature per la mobilità o altre attrezzature specifiche per le persone con disabilità o a mobilità ridotta, non si applicano limiti finanziari.

#### CAPO VI

#### SICUREZZA, RECLAMI E QUALITÀ DEL SERVIZIO

#### Articolo 26

#### Sicurezza personale dei passeggeri

Di concerto con le autorità pubbliche, le imprese ferroviarie, i gestori delle infrastrutture e i gestori delle stazioni adottano misure idonee nei rispettivi ambiti di responsabilità, adeguandole al livello di sicurezza stabilito dalle autorità pubbliche, per assicurare la sicurezza personale dei passeggeri nelle stazioni ferroviarie e sui treni e gestire i rischi. Essi cooperano e scambiano informazioni sulle migliori pratiche riguardanti la prevenzione di atti suscettibili di incidere sul livello di sicurezza.

#### Articolo 27

#### Reclami

1. Le imprese ferroviarie istituiscono un meccanismo per il trattamento dei reclami per i diritti e gli obblighi contemplati dal presente regolamento. L'impresa ferroviaria provvede a un'ampia diffusione tra i passeggeri delle sue coordinate del servizio all'uopo preposto e delle lingue di lavoro.

2. I passeggeri possono presentare un reclamo a una qualsiasi impresa ferroviaria coinvolta. Entro un mese il destinatario del reclamo fornisce una risposta motivata o, in casi giustificati, informa il passeggero della data, nell'ambito di un periodo inferiore a tre mesi dalla data del reclamo, entro la quale può aspettarsi una risposta.

3. L'impresa ferroviaria pubblica nella relazione annuale di cui all'articolo 28 il numero e le categorie dei reclami ricevuti e trattati, i tempi di risposta e le misure adottate per migliorare eventualmente le procedure.

#### Articolo 28

#### Norme di qualità del servizio

1. Le imprese ferroviarie definiscono le norme di qualità del servizio e applicano un sistema di gestione della qualità per mantenere la qualità del servizio. Le norme di qualità del servizio riguardano almeno gli elementi di cui all'allegato III.

2. Le imprese ferroviarie controllano le loro prestazioni in base alle norme di qualità del servizio e pubblicano ogni anno, congiuntamente alla relazione annuale, una relazione sulle prestazioni in materia di qualità del servizio. Le relazioni sulle prestazioni in materia di qualità del servizio sono pubblicate sul sito Internet delle imprese ferroviarie. Inoltre, esse sono messe a disposizione sul sito Internet dell'Agenzia ferroviaria europea.

#### CAPO VII

#### INFORMAZIONE E APPLICAZIONE

#### Articolo 29

#### Informazioni ai passeggeri in merito ai loro diritti

1. Quando vendono biglietti per viaggi ferroviari, le imprese ferroviarie, i gestori delle stazioni e i tour operator informano i passeggeri in merito ai diritti di cui beneficiano e agli obblighi che loro incombono ai sensi del presente regolamento. Al fine di rispettare tale obbligo di informazione le imprese ferroviarie, i gestori delle stazioni e i tour operator possono utilizzare una sintesi delle disposizioni del presente regolamento preparata dalla Commissione in tutte le lingue ufficiali dell'Unione europea e messa a disposizione degli stessi soggetti.

2. Le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni informano adeguatamente i passeggeri nella stazione e a bordo del treno dei dati necessari per contattare l'organismo o gli organismi designati dagli Stati membri a norma dell'articolo 30.

#### Articolo 30

#### Applicazione

1. Ogni Stato membro designa uno o più organismi responsabili dell'applicazione del presente regolamento. Ciascun organismo adotta le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri.

Quanto a organizzazione, decisioni relative ai finanziamenti, struttura giuridica e politica decisionale, ciascun organismo è indipendente da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, dall'organismo preposto all'imposizione di diritti, dall'organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dall'impresa ferroviaria.

Gli Stati membri informano la Commissione dell'organismo o degli organismi designati a norma del presente paragrafo e delle relative responsabilità.

2. Ogni passeggero può presentare un reclamo in merito a presunte infrazioni al presente regolamento all'organismo appropriato di cui al paragrafo 1 o a qualsiasi altro organismo appropriato designato da uno Stato membro.

#### Articolo 31

### Cooperazione tra gli organismi di controllo

Gli organismi di controllo di cui all'articolo 30 si scambiano informazioni sulle loro attività, sui principi decisionali e sulle pratiche per coordinare i principi decisionali in tutta la Comunità. La Commissione li assiste in questo compito.

#### CAPO VIII

### DISPOSIZIONI FINALI

#### Articolo 32

### Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono il regime sanzionatorio applicabile per inosservanza delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano alla Commissione le disposizioni in materia di sanzioni entro il 3 giugno 2010 e, senza indugio, qualsiasi ulteriore modifica in merito.

#### Articolo 33

### Allegati

Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento adattandone gli allegati, tranne l'allegato I, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 35, paragrafo 2.

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

Fatto a Strasburgo, addì 23 ottobre 2007.

Per il Parlamento europeo  
Il presidente  
H.-G. PÖTTERING

#### Articolo 34

### Disposizioni in materia di modifiche

1. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento integrandolo, necessarie per l'applicazione degli articoli 2, 10 e 12 sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 35, paragrafo 2.

2. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento adattando gli importi finanziari contenuti nello stesso, diversi da quelli figuranti nell'allegato I, sulla base dell'inflazione sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 35, paragrafo 2.

#### Articolo 35

### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 11 *bis* della direttiva 91/440/CEE.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

#### Articolo 36

### Relazione

La Commissione informa il Parlamento europeo e il Consiglio sull'applicazione e gli effetti del presente regolamento entro 3 dicembre 2012, in particolare sugli standard di qualità del servizio.

La relazione si basa sulle informazioni da fornire ai sensi del presente regolamento e dell'articolo 10 *ter* della direttiva 91/440/CEE. Se necessario, la relazione è corredata di proposte adeguate.

#### Articolo 37

### Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore 24 mesi dopo la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Per il Consiglio  
Il presidente  
M. LOBO ANTUNES

## ALLEGATO I

**Estratto delle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV)***Appendice A*

**della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo che modifica la convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia del 3 giugno 1999**

## TITOLO II

**CONCLUSIONE ED ESECUZIONE DEL CONTRATTO DI TRASPORTO***Articolo 6***Contratto di trasporto**

1. Con il contratto di trasporto, il trasportatore s'impegna a trasportare il viaggiatore, nonché, se del caso, bagagli e veicoli, nel luogo di destinazione ed a consegnare i bagagli ed i veicoli nel luogo di destinazione.
2. Il contratto di trasporto deve essere attestato da uno o più titoli di trasporto consegnati al viaggiatore. Tuttavia, fatto salvo l'articolo 9, l'assenza, l'irregolarità o la perdita del titolo di trasporto non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto, che rimane soggetto alle presenti regole uniformi.
3. Il titolo di trasporto fa fede, fino a prova contraria, della conclusione e del contenuto del contratto di trasporto.

*Articolo 7***Titolo di trasporto**

1. Le condizioni generali di trasporto determinano la forma ed il contenuto dei titoli di trasporto nonché la lingua ed i caratteri in cui devono essere stampati e compilati.
2. Devono almeno essere iscritti sul titolo di trasporto:
  - a) il trasportatore o i trasportatori;
  - b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, malgrado qualsiasi clausola contraria, alle presenti regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;
  - c) ogni altra indicazione necessaria per provare la conclusione ed il contenuto del contratto di trasporto e che permette al viaggiatore di far valere i diritti risultanti da tale contratto.
3. Il viaggiatore, quando riceve il titolo di trasporto, deve accertarsi che sia stato compilato secondo le sue indicazioni.
4. Il titolo di trasporto è cedibile se non è nominativo e se il viaggio non è iniziato.
5. Il titolo di trasporto può consistere in una registrazione elettronica di dati, che possono essere trasformati in segni di scrittura leggibili. I procedimenti utilizzati per la registrazione e l'elaborazione dei dati debbono essere equivalenti dal punto di vista funzionale, in particolare per quanto riguarda il valore probatorio del titolo di trasporto rappresentato da questi dati.

*Articolo 8***Pagamento e rimborso del prezzo del trasporto**

1. Salvo diverso accordo fra il viaggiatore ed il trasportatore, il prezzo del trasporto deve essere pagato in anticipo.
2. Le condizioni generali di trasporto determinano le condizioni che danno luogo al rimborso del prezzo del trasporto.

*Articolo 9***Diritto al trasporto. Esclusione dal trasporto**

1. Sin dall'inizio del viaggio, il viaggiatore deve essere munito di un titolo di trasporto valido e deve presentarlo al momento del controllo dei titoli di trasporto. Le condizioni generali di trasporto possono stabilire:
  - a) che un viaggiatore che non presenta un titolo di trasporto valido deve pagare una sovrattassa oltre al prezzo del trasporto;
  - b) che a un viaggiatore il quale rifiuta di pagare immediatamente il prezzo del trasporto o la sovrattassa può essere imposto di sospendere il viaggio;
  - c) se e a quali condizioni si effettua il rimborso della sovrattassa.
2. Le condizioni generali di trasporto possono prevedere l'esclusione dal trasporto o l'obbligo di sospendere il viaggio per i viaggiatori i quali:
  - a) rappresentano un pericolo per la sicurezza ed il buon funzionamento dell'esercizio ferroviario o per la sicurezza degli altri viaggiatori;
  - b) disturbano in modo intollerabile gli altri viaggiatori,e che queste persone non abbiano diritto al rimborso né del prezzo del trasporto, né del prezzo che hanno pagato per il trasporto dei loro bagagli registrati.

*Articolo 10***Adempimento di formalità amministrative**

Il viaggiatore deve attenersi agli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative.

*Articolo 11***Soppressione e ritardo di un treno. Mancata corrispondenza**

Se del caso, il trasportatore deve certificare sul titolo di trasporto che il treno è stato soppresso o la corrispondenza mancata.

## TITOLO III

**TRASPORTO DI COLLI A MANO, ANIMALI, BAGAGLI REGISTRATI E VEICOLI**

## Capo I

**Disposizioni comuni***Articolo 12***Oggetti ed animali ammessi**

1. Il viaggiatore può recare con sé oggetti facilmente trasportabili (colli a mano), nonché animali vivi in conformità delle condizioni generali di trasporto. Peraltro, il viaggiatore può recare con sé oggetti ingombranti in conformità delle disposizioni particolari contenute nelle condizioni generali di trasporto. Sono esclusi dal trasporto come colli a mano gli oggetti o gli animali di natura tale da recare noia o incomodo ai viaggiatori o causare un danno.
2. Il viaggiatore può spedire, in quanto bagaglio registrato, oggetti ed animali conformemente alle condizioni generali di trasporto.
3. Il trasportatore può ammettere il trasporto di veicoli in occasione di un trasporto di viaggiatori in conformità delle disposizioni particolari contenute nelle condizioni generali di trasporto.
4. Il trasporto di merci pericolose come colli a mano, bagagli registrati nonché all'interno o sopra veicoli i quali, in conformità del presente titolo, sono trasportati per ferrovia deve essere conforme al regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID).

*Articolo 13***Verifica**

1. Il trasportatore ha il diritto, in caso di grave presunzione d'inosservanza delle condizioni di trasporto, di verificare che gli oggetti (colli a mano, bagagli registrati, veicoli compreso il loro carico) e gli animali trasportati corrispondano alle condizioni di trasporto, quando le leggi e le prescrizioni dello Stato in cui la verifica deve aver luogo non lo vietino. Il viaggiatore deve essere invitato ad assistere alla verifica. Se non si presenta o se non può essere rintracciato, il trasportatore deve chiamare due testimoni indipendenti.
2. Qualora sia constatato che le condizioni di trasporto non sono state rispettate, il trasportatore può esigere dal viaggiatore il pagamento delle spese per la verifica.

*Articolo 14***Adempimento di formalità amministrative**

Il viaggiatore deve conformarsi agli adempimenti previsti dalle dogane o da altre autorità amministrative durante il trasporto, in occasione del suo trasporto, di oggetti (colli a mano, bagagli registrati, veicoli comprensivi del loro carico) e di animali. Deve assistere all'ispezione di questi oggetti, salvo eccezione prevista dalle leggi e dalle prescrizioni di ogni Stato.

## Capo II

**Colli a mano ed animali***Articolo 15***Sorveglianza**

Spetta al viaggiatore la sorveglianza dei colli a mano e degli animali che porta con sé.

## Capo III

**Bagagli registrati***Articolo 16***Spedizione dei bagagli**

1. Gli obblighi contrattuali relativi all'inoltro dei bagagli registrati devono essere attestati da uno scontrino bagagli consegnato al viaggiatore.
2. Fatto salvo l'articolo 22, l'assenza, l'irregolarità o la perdita dello scontrino bagagli non pregiudica né l'esistenza né la validità degli accordi relativi all'inoltro dei bagagli registrati, che rimangono sottoposti alle presenti regole uniformi.
3. Lo scontrino bagagli fa fede, fino a prova contraria, della registrazione dei bagagli e delle condizioni del loro trasporto.
4. Fino a prova contraria, si presume che nel momento della presa in consegna dei bagagli registrati da parte del trasportatore, questi ultimi fossero in buone condizioni apparenti e che il numero ed il volume dei colli corrispondessero alle descrizioni riportate sullo scontrino bagagli.

*Articolo 17***Scontrino bagagli**

1. Le condizioni generali di trasporto stabiliscono la forma ed il contenuto dello scontrino bagagli, nonché la lingua ed i caratteri in cui deve essere stampato e compilato. L'articolo 7, paragrafo 5, si applica per analogia.
2. Devono essere almeno iscritti nello scontrino bagagli:
  - a) il trasportatore o i trasportatori;
  - b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, nonostante qualsiasi clausola contraria, alle presenti regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;

- c) ogni altra indicazione necessaria per provare gli obblighi contrattuali relativi all'inoltro dei bagagli e che consenta al viaggiatore di far valere i diritti risultanti dal contratto di trasporto.
3. Il viaggiatore deve accertarsi, quando riceve lo scontrino bagagli, che quest'ultimo sia stato emesso secondo le sue indicazioni.

#### Articolo 18

##### **Registrazione e trasporto**

1. Salvo eccezione prevista dalle condizioni generali di trasporto, la registrazione dei bagagli si effettua solo su presentazione di un titolo di trasporto valido almeno fino al luogo di destinazione dei bagagli. Per il resto la registrazione avviene in conformità delle prescrizioni in vigore nel luogo di spedizione.
2. Quando le condizioni generali di trasporto prevedono che i bagagli possano essere ammessi al trasporto senza la presentazione di un titolo di trasporto, le disposizioni delle presenti regole uniformi che disciplinano i diritti e gli obblighi del viaggiatore relativi ai suoi bagagli registrati si applicano per analogia allo spedizioniere del bagaglio.
3. Il trasportatore può inoltrare i bagagli registrati con un altro treno o un altro mezzo di trasporto e con un altro itinerario, diversi da quelli del viaggiatore.

#### Articolo 19

##### **Pagamento del prezzo per il trasporto dei bagagli**

Salvo accordo contrario fra il viaggiatore ed il trasportatore, il prezzo del trasporto dei bagagli registrati si paga al momento della registrazione.

#### Articolo 20

##### **Marcatura dei bagagli registrati**

Il viaggiatore deve indicare su ciascun collo, in uno spazio ben visibile ed in maniera sufficientemente stabile e chiara:

- a) il suo nome ed il suo indirizzo;
- b) il luogo di destinazione.

#### Articolo 21

##### **Diritto di disporre dei bagagli registrati**

1. Se le circostanze lo consentono e le prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative non vi si oppongono, il viaggiatore può chiedere la restituzione dei bagagli al luogo di spedizione su presentazione dello scontrino bagagli e, ove previsto dalle condizioni generali di trasporto, del titolo di trasporto.
2. Le condizioni generali di trasporto possono prevedere altre disposizioni relativamente al diritto di disporre dei bagagli registrati, e cioè modifiche del luogo di destinazione ed eventuali conseguenze finanziarie per il viaggiatore.

#### Articolo 22

##### **Riconsegna**

1. La riconsegna dei bagagli registrati ha luogo dietro presentazione dello scontrino bagagli e, se del caso, dietro pagamento delle spese che gravano sulla spedizione.

Il trasportatore ha il diritto, senza tuttavia esservi tenuto, di accertare se il possessore dello scontrino ha titolo ad ottenere la riconsegna.

2. Sono assimilati alla riconsegna al possessore dello scontrino bagagli, se conformi alle prescrizioni in vigore nel luogo di destinazione:
- a) la consegna dei bagagli alle autorità doganali o daziarie nei loro locali di spedizione o nei loro magazzini, quando questi non si trovano sotto la custodia del trasportatore;
- b) l'affidamento degli animali vivi a un terzo.

3. Il possessore dello scontrino bagagli può chiedere la riconsegna dei bagagli nel luogo di destinazione, trascorso il tempo convenuto, nonché, se del caso, il tempo necessario per le operazioni doganali o di altre autorità amministrative.
4. In mancanza di restituzione dello scontrino bagagli, il trasportatore è obbligato a riconsegnare il bagaglio soltanto a colui che provi il suo diritto: se tale prova sembra insufficiente, il trasportatore può esigere una cauzione.
5. I bagagli vengono riconsegnati nel luogo di destinazione per il quale sono stati registrati.
6. Il possessore dello scontrino bagagli a cui i bagagli non siano riconsegnati può esigere l'annotazione nello scontrino stesso del giorno e dell'ora in cui egli ha richiesto la riconsegna conformemente al paragrafo 3.
7. L'avente diritto può rifiutare il ritiro dei bagagli se il trasportatore non dà seguito alla sua richiesta di procedere alla verifica dei bagagli registrati per l'accertamento di un asserito danno.
8. Per il rimanente, la riconsegna dei bagagli viene effettuata in conformità delle prescrizioni in vigore nel luogo di destinazione.

#### Capo IV

##### **Veicoli**

#### Articolo 23

##### **Condizioni di trasporto**

Le disposizioni particolari per il trasporto dei veicoli contenute nelle condizioni generali di trasporto definiscono segnatamente le condizioni di ammissione al trasporto, di registrazione, di carico e di trasporto, di scarico e di riconsegna, nonché gli obblighi del viaggiatore.

#### Articolo 24

##### **Bollettino di trasporto**

1. Gli obblighi contrattuali relativi al trasporto di veicoli devono essere attestati da un bollettino di trasporto consegnato al viaggiatore. Il bollettino di trasporto può essere integrato nel titolo di trasporto del viaggiatore.
2. Le particolari disposizioni per il trasporto di veicoli contenute nelle condizioni generali di trasporto determinano la forma ed il contenuto del bollettino di trasporto, nonché la lingua ed i caratteri in cui deve essere stampato e compilato. L'articolo 7, paragrafo 5, si applica per analogia.
3. Devono almeno essere iscritti sul bollettino di trasporto:
  - a) il trasportatore o i trasportatori;
  - b) l'indicazione che il trasporto è soggetto, nonostante qualsiasi clausola contraria, alle presenti regole uniformi; ciò può essere fatto con la sigla CIV;
  - c) ogni altra indicazione necessaria per provare gli obblighi contrattuali relativi ai trasporti dei veicoli, e che consenta al viaggiatore di far valere i diritti risultanti dal contratto di trasporto.
4. Il viaggiatore deve accertarsi, quando riceve il bollettino di trasporto, che quest'ultimo sia stato emesso secondo le sue indicazioni.

#### Articolo 25

##### **Diritto applicabile**

Fatte salve le disposizioni del presente capo, le disposizioni del capo III relative al trasporto dei bagagli si applicano ai veicoli.

## TITOLO IV

**RESPONSABILITÀ DEL TRASPORTATORE**

## Capo I

**Responsabilità in caso di morte o ferimento di viaggiatori**

## Articolo 26

**Fondamento della responsabilità**

1. Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla morte, dal ferimento o da qualsiasi altro pregiudizio all'integrità fisica o psichica del viaggiatore causato da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore nei veicoli ferroviari, o al momento in cui egli vi entra o ne esce, qualunque sia l'infrastruttura ferroviaria utilizzata.
2. Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità:
  - a) se l'incidente è stato causato da circostanze estranee all'esercizio ferroviario che il trasportatore, nonostante la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare;
  - b) nella misura in cui l'incidente sia dovuto a colpa del viaggiatore;
  - c) se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo che il trasportatore, nonostante la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare; un'altra impresa che utilizzi la stessa infrastruttura ferroviaria non è considerata come parte terza; il diritto di regresso non è pregiudicato.
3. Se l'incidente è dovuto al comportamento di un terzo e se, malgrado ciò, il trasportatore non è interamente sollevato dalla responsabilità in conformità del paragrafo 2, lettera c), egli risponde per il tutto nei limiti delle presenti regole uniformi e senza pregiudizio di un suo eventuale regresso contro terzi.
4. Le presenti regole uniformi non si applicano alla responsabilità che può ricadere sul trasportatore per i casi non previsti al paragrafo 1.
5. Quando un trasporto oggetto di un unico contratto di trasporto è effettuato da trasportatori successivi, la responsabilità in caso di morte e di lesioni dei viaggiatori è del trasportatore a cui spettava, in base al contratto di trasporto, la prestazione del servizio di trasporto durante il quale l'incidente è avvenuto. Quando questa prestazione non è stata realizzata dal trasportatore, ma da un trasportatore sostituto, entrambi i trasportatori sono responsabili solidalmente, in conformità delle presenti regole uniformi.

## Articolo 27

**Risarcimento dei danni in caso di morte**

1. In caso di morte del viaggiatore, il risarcimento dei danni comprende:
  - a) le spese necessarie conseguenti al decesso, in particolare quelle di trasporto della salma e delle esequie;
  - b) se la morte non è sopravvenuta immediatamente, il risarcimento danni previsto all'articolo 28.
2. Se con la morte del viaggiatore vengono private del loro sostentamento persone verso le quali egli, in virtù delle disposizioni di legge, aveva o avrebbe avuto in futuro un'obbligazione alimentare, si provvede ugualmente ad indennizzare dette persone per tale perdita. L'azione di risarcimento spettante a persone delle quali il viaggiatore aveva assunto il mantenimento, pur non essendovi tenuto per legge, resta soggetta al diritto nazionale.

## Articolo 28

**Risarcimento dei danni in caso di ferimento**

In caso di ferimento o di ogni altro pregiudizio all'incolumità fisica o psichica del viaggiatore, il risarcimento danni comprende:

- a) le spese necessarie, in particolare quelle relative alla cura ed al trasporto;
- b) la riparazione del danno causato, sia per l'incapacità lavorativa totale o parziale, sia per l'accrescimento dei bisogni.

*Articolo 29***Riparazione di altri danni corporali**

Il diritto nazionale determina se ed in quale misura il trasportatore è tenuto a corrispondere risarcimenti per danni corporali diversi da quelli previsti agli articoli 27 e 28.

*Articolo 30***Forma ed ammontare del risarcimento dei danni in caso di morte e di lesioni**

1. Il risarcimento danni di cui all'articolo 27, paragrafo 2, ed all'articolo 28, lettera b), deve essere corrisposto sotto forma di capitale. Tuttavia, se il diritto nazionale consente l'assegnazione di una rendita, il risarcimento dei danni è corrisposto sotto tale forma allorché il viaggiatore leso o gli aventi diritto di cui all'articolo 27, paragrafo 2, lo richiedano.

2. L'ammontare del risarcimento da corrispondere in base a quanto disposto nel paragrafo 1 è determinato in base al diritto nazionale. Tuttavia, per l'applicazione delle presenti regole uniformi, è fissato un limite massimo di 175 000 unità di conto in capitale o in rendita annuale corrispondente a tale capitale per ciascun viaggiatore, nel caso in cui il diritto nazionale preveda un limite massimo di ammontare inferiore.

*Articolo 31***Altri mezzi di trasporto**

1. Salvo quanto previsto dal paragrafo 2, le disposizioni relative alla responsabilità in caso di morte e di ferimento di viaggiatori non si applicano ai danni sopravvenuti durante un trasporto che, conformemente al contratto di trasporto, non era un trasporto ferroviario.

2. Tuttavia, se i veicoli ferroviari sono trasportati su traghetto, le disposizioni relative alla responsabilità in caso di morte o di ferimento di viaggiatori si applicano ai danni indicati nell'articolo 26, paragrafo 1, e nell'articolo 33, paragrafo 1, causati da un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario e sopravvenga durante la permanenza del viaggiatore in detto veicolo, o al momento in cui egli vi salga o ne discenda.

3. Se a seguito di circostanze eccezionali l'esercizio ferroviario è provvisoriamente sospeso ed i viaggiatori sono trasportati con un altro mezzo di trasporto, il trasportatore è responsabile ai sensi delle presenti regole uniformi.

**Capo II****Responsabilità in caso d'inosservanza dell'orario***Articolo 32***Responsabilità in caso di soppressione, ritardo o mancata corrispondenza**

1. Il trasportatore è responsabile nei confronti del viaggiatore per il danno dovuto al fatto che, a causa della soppressione, del ritardo o della mancanza di una corrispondenza, il viaggio non può continuare nello stesso giorno, o comunque la sua continuazione non è ragionevolmente esigibile nello stesso giorno per via di circostanze contingenti. Il risarcimento dei danni comprende le spese ragionevoli di alloggio, nonché le spese ragionevoli per avvisare le persone che attendono il viaggiatore.

2. Il trasportatore è esonerato da questa responsabilità quando la soppressione, il ritardo o la mancanza di una corrispondenza sono imputabili ad una delle seguenti cause:

- a) circostanze esterne all'esercizio ferroviario che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare;
- b) colpa del viaggiatore; oppure
- c) un comportamento di terzi che il trasportatore, nonostante abbia riposto la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare; un'altra impresa che utilizzi la stessa infrastruttura ferroviaria non è considerata parte terza; il diritto di regresso rimane impregiudicato.

3. Il diritto nazionale determina se, ed in quale misura, il trasportatore deve corrispondere un risarcimento per danni diversi da quelli previsti al paragrafo 1. Questa disposizione non pregiudica l'articolo 44.

## Capo III

**Responsabilità per i colli a mano, gli animali, i bagagli ed i veicoli**

## SEZIONE I

**Colli a mano ed animali**

## Articolo 33

**Responsabilità**

1. In caso di morte o di ferimento di viaggiatori, il trasportatore è responsabile inoltre del danno risultante dalla perdita totale o parziale o dall'avaria degli oggetti che il viaggiatore portava o sulla sua persona o come colli a mano; ciò si applica anche agli animali che il viaggiatore portava con sé. L'articolo 26 si applica per analogia.
2. Il trasportatore peraltro è responsabile del danno risultante dalla perdita totale o parziale o dall'avaria di oggetti, colli a mano o animali, la cui sorveglianza spetta al viaggiatore conformemente all'articolo 15, solo a condizione che tale danno sia dovuto a colpa del trasportatore. Gli altri articoli del titolo IV, ad eccezione dell'articolo 51, ed il titolo VI non sono applicabili in questo caso.

## Articolo 34

**Limitazione del risarcimento danni in caso di perdita o di avaria di oggetti**

Il trasportatore responsabile ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 1, deve riparare il danno fino a concorrenza di 1 400 unità di conto per ogni viaggiatore.

## Articolo 35

**Esonero dalla responsabilità**

Il trasportatore non è responsabile, nei confronti del viaggiatore, del danno che può risultare dal fatto che il viaggiatore non si uniforma alle prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative.

## SEZIONE 2

**Bagagli registrati**

## Articolo 36

**Fondamento della responsabilità**

1. Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale o dall'avaria dei bagagli registrati sopravvenute dal momento della presa in carico da parte del trasportatore fino alla riconsegna, nonché del ritardo nella riconsegna.
2. Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna sono stati causati da colpa del viaggiatore, da un ordine di quest'ultimo non determinato da colpa del trasportatore, da un vizio proprio dei bagagli registrati o da circostanze che il trasportatore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare.
3. Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità nella misura in cui la perdita o l'avaria derivino da rischi particolari inerenti a una o più delle seguenti cause:
  - a) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio;
  - b) natura speciale dei bagagli;
  - c) spedizione come bagagli di oggetti esclusi dal trasporto.

## Articolo 37

**Onere della prova**

1. La prova che la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna abbia avuto per causa uno dei fatti previsti all'articolo 36, paragrafo 2, spetta al trasportatore.

2. Quando il trasportatore stabilisce che la perdita o l'avaria è potuta risultare, date le circostanze di fatto, da uno o più dei rischi particolari previsti all'articolo 36, paragrafo 3, si presume che il danno sia risultato da essi. L'avente diritto conserva tuttavia il diritto di provare che il danno non ha avuto come causa, totalmente o parzialmente, uno di tali rischi.

#### Articolo 38

##### **Trasportatori successivi**

Quando un trasporto oggetto di un contratto di trasporto unico è effettuato da più trasportatori successivi, ciascun trasportatore, che prende in carico i bagagli con lo scontrino bagagli o il veicolo con la bolletta di trasporto, è parte, per quanto riguarda l'inoltro dei bagagli o il trasporto dei veicoli, del contratto di trasporto in conformità delle clausole dello scontrino bagagli o della bolletta di trasporto e si assume gli obblighi che ne derivano. In questo caso, ciascun trasportatore risponde dell'esecuzione del trasporto sul percorso totale fino alla riconsegna.

#### Articolo 39

##### **Trasportatore sostituto**

1. Quando il trasportatore ha affidato, in tutto o in parte, l'esecuzione del trasporto ad un trasportatore che lo sostituisce, indipendentemente o meno dall'esercizio di una facoltà che gli è riconosciuta nel contratto di trasporto, il trasportatore resta comunque responsabile del trasporto nella sua totalità.

2. Tutte le disposizioni delle presenti regole uniformi che disciplinano la responsabilità del trasportatore si applicano altresì alla responsabilità del trasportatore sostituto per il trasporto effettuato a sua cura. Gli articoli 48 e 52 si applicano quando viene intentata un'azione legale contro gli agenti o tutte le altre persone di cui il trasportatore sostituto si avvale per l'esecuzione del trasporto.

3. Ogni convenzione particolare attraverso la quale il trasportatore assume obblighi che non gli spettano ai sensi delle presenti regole uniformi o rinuncia a diritti che gli sono conferiti da tali regole uniformi è priva di effetto nei confronti del trasportatore sostituto che non l'ha accettata espressamente e per iscritto. Abbia o non abbia accettato il trasportatore sostituto questa particolare convenzione, il trasportatore resta comunque vincolato dagli obblighi o dalle rinunce che ne risultano.

4. Quando e nella misura in cui il trasportatore ed il trasportatore sostituto sono responsabili, la loro responsabilità è solidale.

5. L'ammontare totale dell'indennità dovuta da parte del trasportatore, del trasportatore sostituto nonché dei loro agenti e delle altre persone di cui essi si avvalgono per l'esecuzione del trasporto non supera i limiti previsti nelle presenti regole uniformi.

6. Il presente articolo non pregiudica i diritti di regresso eventualmente esistenti fra il trasportatore ed il trasportatore sostituto.

#### Articolo 40

##### **Presunzione di perdita**

1. L'avente diritto può, senza dover fornire altre prove, considerare come perduto un collo quando non sia stato riconsegnato o messo a sua disposizione nei quattordici giorni successivi alla domanda di riconsegna presentata conformemente all'articolo 22, paragrafo 3.

2. Se un collo considerato perduto è ritrovato entro un anno dalla domanda di riconsegna, il trasportatore ha l'obbligo di avvisare l'avente diritto quando il suo domicilio è noto o può essere determinato.

3. Nel termine di trenta giorni dal ricevimento dell'avviso di cui al paragrafo 2, l'avente diritto può esigere che il collo gli sia riconsegnato. In tal caso, egli deve pagare le spese inerenti al trasporto del collo dal luogo di spedizione fino a quello in cui si effettua la riconsegna e restituire l'indennità ricevuta, dopo aver detratto, se del caso, le spese eventualmente comprese in detta indennità. Egli conserva ciononostante i suoi diritti all'indennità per il ritardo nella riconsegna, previsti all'articolo 43.

4. Se il collo rinvenuto non è stato reclamato nel termine previsto al paragrafo 3 o se il collo è ritrovato dopo più di un anno dalla domanda di riconsegna, il trasportatore ne dispone conformemente alle leggi ed ai regolamenti in vigore nel luogo in cui si trova il collo.

*Articolo 41***Indennità in caso di perdita**

1. In caso di perdita totale o parziale dei bagagli registrati, il trasportatore deve pagare, con l'esclusione di ogni altro risarcimento:
  - a) se l'ammontare del danno è provato, un'indennità pari a tale ammontare che non superi tuttavia 80 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda o 1 200 unità di conto per collo;
  - b) se l'ammontare del danno non è provato, un'indennità forfettaria di 20 unità di conto per chilogrammo mancante di massa lorda o di 300 unità di conto per collo.

Le modalità di liquidazione dell'indennità per chilogrammo mancante o per collo sono determinate nelle condizioni generali di trasporto.

2. Il trasportatore deve inoltre rimborsare il prezzo per il trasporto dei bagagli e le altre somme spese in relazione al trasporto del collo smarrito, nonché i diritti doganali e le accise già pagati.

*Articolo 42***Indennità in caso di avaria**

1. In caso di avaria dei bagagli registrati, il trasportatore deve pagare, escluso ogni altro risarcimento, un'indennità equivalente al deprezzamento dei bagagli.
2. L'indennità non supera:
  - a) se la totalità dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto in caso di perdita totale;
  - b) se soltanto una parte dei bagagli è deprezzata dall'avaria, l'ammontare che sarebbe dovuto per la perdita della parte deprezzata.

*Articolo 43***Indennità in caso di ritardo nella riconsegna**

1. In caso di ritardo nella riconsegna dei bagagli registrati, il trasportatore è tenuto al pagamento, per ogni periodo indivisibile di ventiquattro ore dalla domanda di consegna, per un tempo massimo di quattordici giorni:
  - a) se l'avente diritto prova che un danno ne è derivato, un'indennità pari all'ammontare del danno fino ad un massimo di 0,80 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 14 unità di conto per collo riconsegnato in ritardo;
  - b) se l'avente diritto non prova che un danno ne è derivato, un'indennità forfettaria di 0,14 unità di conto per chilogrammo di massa lorda dei bagagli o di 2,80 unità di conto per collo riconsegnato in ritardo.

Le modalità di liquidazione dell'indennità, per chilogrammo o per collo, sono determinate nelle condizioni generali di trasporto.

2. In caso di perdita totale dei bagagli, l'indennità prevista al paragrafo 1 non si cumula con quella prevista all'articolo 41.
3. In caso di perdita parziale dei bagagli, l'indennità prevista al paragrafo 1 è corrisposta per la parte non smarrita.
4. In caso di avaria dei bagagli non risultante da un ritardo nella riconsegna, l'indennità prevista al paragrafo 1 si cumula, se del caso, con quella prevista all'articolo 42.
5. In nessun caso il cumulo dell'indennità prevista al paragrafo 1 con quelle previste agli articoli 41 e 42 può dar luogo al pagamento di un'indennità eccedente quella dovuta in caso di perdita totale dei bagagli.

## SEZIONE 3

**Veicoli**

## Articolo 44

**Indennità in caso di ritardo**

1. In caso di ritardo nel carico per una causa imputabile al trasportatore o di ritardo nella riconsegna di un veicolo, il trasportatore deve pagare, se l'avente diritto prova che un danno ne è derivato, un'indennità il cui ammontare non supera il prezzo del trasporto.
2. Se l'avente diritto rinuncia al contratto di trasporto, in caso di ritardo nel carico per una causa imputabile al trasportatore viene rimborsato il prezzo del trasporto all'avente diritto. Inoltre questi può reclamare, allorché provi che un danno è derivato da detto ritardo, un'indennità il cui ammontare non supera il prezzo del trasporto.

## Articolo 45

**Indennità in caso di perdita**

In caso di perdita totale o parziale di un veicolo, l'indennità da corrispondere all'avente diritto per il danno provato è calcolata sulla base del valore usuale del veicolo. Essa non supera 8 000 unità di conto. Un rimorchio con o senza carico è considerato come un veicolo indipendente.

## Articolo 46

**Responsabilità per quanto concerne altri oggetti**

1. Per quanto riguarda gli oggetti lasciati nei veicoli o che si trovano in cofani (ad esempio bagagliai o portasci) solidamente fissati al veicolo, il trasportatore è responsabile solo del danno causato per sua colpa. L'indennità totale da pagare non supera 1 400 unità di conto.
2. Per quanto concerne gli oggetti fissati all'esterno del veicolo, compresi i cofani di cui al paragrafo 1, il trasportatore è responsabile solo se è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessa dal trasportatore, o con l'intenzione di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato.

## Articolo 47

**Diritto applicabile**

Fatte salve le disposizioni della presente sezione, ai veicoli si applicano le disposizioni della sezione 2 relative alla responsabilità per i bagagli.

## Capo IV

**Disposizioni comuni**

## Articolo 48

**Decadenza del diritto d'invocare i limiti di responsabilità**

I limiti di responsabilità previsti nelle presenti regole uniformi, nonché le disposizioni del diritto nazionale che limitano le indennità ad un determinato ammontare, non si applicano quando è provato che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessa dal trasportatore, o con l'intenzione di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato.

## Articolo 49

**Conversione ed interessi**

1. Quando il calcolo dell'indennità implica la conversione delle somme espresse in unità monetarie straniere, quest'ultima deve essere effettuata secondo il corso in vigore nel giorno e nel luogo di pagamento dell'indennità.

2. L'avente diritto può richiedere gli interessi sull'indennità, calcolati in ragione del cinque per cento l'anno, a decorrere dal giorno del reclamo previsto all'articolo 55 oppure, se non è vi stato reclamo, dal giorno dell'atto di citazione.
3. Tuttavia, per le indennità dovute in virtù degli articoli 27 e 28 gli interessi decorrono solo dal giorno in cui si sono verificati i fatti che sono serviti alla determinazione dell'ammontare dell'indennità, qualora tale giorno sia posteriore a quello del reclamo o dell'atto di citazione.
4. Per quanto concerne i bagagli, gli interessi sono dovuti solo se l'indennità supera 16 unità di conto per scontrino bagagli.
5. Per quanto concerne i bagagli, se l'avente diritto non consegna al trasportatore entro il termine da questi opportunamente fissatogli i documenti giustificativi necessari per la liquidazione definitiva di quanto reclamato, non decorrono interessi fra la scadenza del termine fissato e la consegna effettiva dei documenti.

#### Articolo 50

### **Responsabilità in caso d'incidente nucleare**

Il trasportatore è esonerato dalla responsabilità che gli incombe in virtù delle presenti regole uniformi quando il danno sia stato causato da un incidente nucleare e, in applicazione delle leggi e prescrizioni di uno Stato che disciplinano la responsabilità in materia di energia nucleare, il gestore di un impianto nucleare o altra persona che lo sostituisce sia responsabile di questo danno.

#### Articolo 51

### **Persone di cui risponde il trasportatore**

Il trasportatore è responsabile dei suoi agenti e delle altre persone di cui si avvale per l'effettuazione del trasporto, quando questi agenti o altre persone agiscono nell'esercizio delle loro funzioni. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria su cui il trasporto è effettuato sono considerati come persone dei cui servizi il trasportatore si avvale per l'esecuzione del trasporto.

#### Articolo 52

### **Altre azioni**

1. In tutti i casi in cui si applicano le presenti regole uniformi, ogni azione per responsabilità a qualsiasi titolo svolta non può essere esercitata contro il trasportatore se non alle condizioni e nei limiti di queste regole uniformi.
2. Ciò vale anche per ogni azione esercitata contro gli agenti e le altre persone di cui il trasportatore risponde ai sensi dell'articolo 51.

#### TITOLO V

### **RESPONSABILITÀ DEL VIAGGIATORE**

#### Articolo 53

### **Principi particolari di responsabilità**

Il viaggiatore è responsabile nei confronti del trasportatore per qualsiasi danno:

- a) risultante dall'inosservanza dei suoi obblighi in virtù:
  - 1) degli articoli 10, 14 e 20;
  - 2) delle particolari disposizioni per il trasporto dei veicoli contenute nelle condizioni generali di trasporto; oppure
  - 3) del regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID);
- b) causato dagli oggetti o dagli animali che porta con sé,

a meno che non provi che il danno sia stato causato da circostanze che non poteva evitare, ed alle cui conseguenze non poteva ovviare, benché avesse dato prova della diligenza richiesta ad un viaggiatore coscienzioso. Questa disposizione non pregiudica la responsabilità che può incombere al trasportatore in virtù dell'articolo 26 e dell'articolo 33, paragrafo 1.

## TITOLO VI

**ESERCIZIO DEI DIRITTI***Articolo 54***Constatazione di perdita parziale o di avaria**

1. Se il trasportatore scopre o presume una perdita parziale o un'avaria di un oggetto trasportato sotto la custodia del trasportatore (bagagli, veicoli) o l'avente diritto ne afferma l'esistenza, il trasportatore deve compilare senza indugio e possibilmente alla presenza dell'avente diritto un processo verbale attestante, a seconda della natura del danno, lo stato in cui si trova l'oggetto e, per quanto possibile, l'entità del danno, la sua causa e il momento in cui è avvenuto.
2. Una copia del processo verbale di constatazione deve essere consegnata gratuitamente all'avente diritto.
3. Se l'avente diritto non accetta le risultanze del processo verbale può richiedere che lo stato dei bagagli o del veicolo, nonché la causa e l'ammontare del danno, siano constatati da un esperto designato dalle parti del contratto di trasporto o per via giudiziaria. La procedura è soggetta alle leggi ed alle prescrizioni dello Stato dove ha luogo la constatazione.

*Articolo 55***Reclami**

1. I reclami relativi alla responsabilità del trasportatore in caso di morte o di ferimento di viaggiatori devono essere indirizzati per iscritto al trasportatore contro il quale può essere intentata l'azione giudiziaria. Nel caso di un trasporto oggetto di un contratto unico ed effettuato da trasportatori successivi, i reclami possono ugualmente essere indirizzati al primo o all'ultimo trasportatore, nonché al trasportatore che ha nello Stato di domicilio o di residenza abituale del viaggiatore la sua sede principale o la succursale o l'ufficio che ha concluso il contratto di trasporto.
2. Gli altri reclami relativi al contratto di trasporto devono essere indirizzati per iscritto al trasportatore indicato all'articolo 56, paragrafi 2 e 3.
3. I documenti che l'avente diritto ritiene utile allegare al reclamo devono essere presentati o in originale o in copie, se del caso debitamente certificate conformi, qualora il trasportatore lo richieda. All'atto della liquidazione del reclamo, il trasportatore può esigere la restituzione del titolo di trasporto, dello scontrino bagagli e del bollettino di trasporto.

*Articolo 56***Trasportatori che possono essere citati in giudizio**

1. L'azione giudiziaria fondata sulla responsabilità del trasportatore in caso di morte o di ferimento di viaggiatori può essere intentata solo contro un trasportatore responsabile ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 5.
2. Fatto salvo il paragrafo 4, le altre azioni legali dei viaggiatori fondate sul contratto di trasporto possono essere intentate solo contro il primo o l'ultimo trasportatore o contro quello che eseguiva la parte di trasporto nel corso della quale è avvenuto il fatto all'origine della citazione giudiziaria.
3. Nel caso di trasporti eseguiti da trasportatori successivi, il trasportatore che deve riconsegnare il bagaglio o il veicolo ed ha il proprio nome riportato con il suo consenso sullo scontrino bagagli o sul bollettino di trasporto può essere citato in giudizio in conformità del paragrafo 2 anche se non ha ricevuto il bagaglio o il veicolo.
4. L'azione in giudizio per la restituzione di una somma pagata in virtù del contratto di trasporto può essere intentata contro il trasportatore che ha riscosso questa somma o contro quello a favore del quale la somma è stata riscossa.
5. L'azione giudiziaria può essere esercitata contro un trasportatore diverso da quelli di cui ai paragrafi 2 e 4 se è formulata come domanda riconvenzionale o come eccezione in una causa in cui la domanda principale sia fondata sullo stesso contratto di trasporto.
6. Nella misura in cui le presenti regole uniformi si applicano al trasportatore sostituto, quest'ultimo può anch'esso essere perseguito in giudizio.
7. Quando il richiedente può scegliere fra vari trasportatori, il suo diritto d'opzione si estingue nel momento in cui l'azione giudiziaria è intentata contro uno di essi; ciò si applica anche quando il richiedente ha la scelta fra uno o più trasportatori ed un trasportatore sostituto.

*Articolo 58***Estinzione dell'azione in caso di morte o di ferimento**

1. Ogni azione dell'avente diritto fondata sulla responsabilità del trasportatore in caso di morte o di ferimento di viaggiatori si estingue se l'avente diritto non segnala l'incidente subito dal viaggiatore entro dodici mesi a decorrere dalla conoscenza del danno ad uno dei trasportatori a cui può essere presentato un reclamo secondo l'articolo 55, paragrafo 1. Se l'avente diritto segnala verbalmente l'incidente al trasportatore, quest'ultimo deve rilasciargli un attestato di tale avviso verbale.
2. L'azione tuttavia non si estingue se:
  - a) nel termine previsto al paragrafo 1, l'avente diritto ha presentato reclamo ad uno dei trasportatori designati all'articolo 55, paragrafo 1;
  - b) nel termine previsto al paragrafo 1, il trasportatore responsabile è venuto a conoscenza, per altre vie, dell'incidente accaduto al viaggiatore;
  - c) l'incidente non è stato segnalato o è stato segnalato in ritardo a seguito di circostanze non imputabili all'avente diritto;
  - d) l'avente diritto prova che l'incidente è dovuto a colpa del trasportatore.

*Articolo 59***Estinzione dell'azione originata dal trasporto bagagli**

1. L'accettazione dei bagagli da parte dell'avente diritto estingue qualsiasi azione contro il trasportatore originata dal contratto di trasporto in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo nella riconsegna.
2. L'azione tuttavia non si estingue:
  - a) in caso di perdita parziale o di avaria, se:
    - 1) la perdita o l'avaria siano state constatate conformemente all'articolo 54 prima del ritiro dei bagagli da parte dell'avente diritto;
    - 2) la constatazione che avrebbe dovuto essere fatta conformemente all'articolo 54 è stata omessa solo per colpa del trasportatore;
  - b) in caso di danno non apparente constatato dopo l'accettazione dei bagagli da parte dell'avente diritto, qualora quest'ultimo:
    - 1) richieda la constatazione conformemente all'articolo 54 immediatamente dopo la scoperta del danno e non oltre i tre giorni successivi al ritiro dei bagagli;
    - 2) fornisca inoltre la prova che il danno si è verificato tra la presa in carico da parte del trasportatore e la riconsegna;
  - c) in caso di ritardo nella riconsegna, qualora l'avente diritto entro ventuno giorni abbia fatto valere i propri diritti nei confronti di uno dei trasportatori indicati all'articolo 56, paragrafo 3;
  - d) qualora l'avente diritto fornisca la prova che il danno è imputabile a colpa del trasportatore.

*Articolo 60***Prescrizione**

1. Le azioni di risarcimento danni fondate sulla responsabilità del trasportatore in caso di morte o di ferimento di viaggiatori si prescrivono:
  - a) per il viaggiatore, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'incidente;
  - b) per gli altri aventi diritto, in tre anni a decorrere dal giorno successivo a quello del decesso del viaggiatore purché questo termine non oltrepassi il limite di cinque anni a decorrere dal giorno successivo a quello dell'incidente.

2. Le altre azioni originate dal contratto di trasporto si prescrivono in un anno. Tuttavia la prescrizione è di due anni se si tratta di un'azione per un danno che derivi da un atto o da un'omissione commessi o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente potuto derivare.

3. La prescrizione prevista al paragrafo 2 decorre per l'azione:

- a) d'indennità per perdita totale: dal quattordicesimo giorno successivo alla scadenza del termine previsto all'articolo 22, paragrafo 3;
- b) d'indennità per perdita parziale, avaria o ritardo nella riconsegna: dal giorno in cui la consegna è stata effettuata;
- c) in tutti gli altri casi concernenti il trasporto dei viaggiatori: dal giorno di scadenza di validità del titolo di trasporto.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel computo dei termini.

4. [...]

5. [...]

6. Per il rimanente, la sospensione e l'interruzione della prescrizione sono regolate dal diritto nazionale.

#### TITOLO VII

### RAPPORTI DEI TRASPORTATORI FRA LORO

#### Articolo 61

#### Ripartizione del prezzo di trasporto

1. Ogni trasportatore deve pagare ai trasportatori interessati la parte di loro spettanza su un prezzo di trasporto che ha riscosso o che avrebbe dovuto riscuotere. Le modalità di pagamento sono stabilite mediante accordo fra i trasportatori.

2. L'articolo 6, paragrafo 3, l'articolo 16, paragrafo 3, e l'articolo 25 si applicano ugualmente alle relazioni fra i trasportatori successivi.

#### Articolo 62

#### Diritto di regresso

1. Il trasportatore che ha pagato un'indennità ai sensi delle presenti regole uniformi ha diritto di regresso contro i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, conformemente alle seguenti disposizioni:

- a) il trasportatore che ha causato il danno ne è il solo responsabile;
- b) se il danno è stato causato da più trasportatori, ciascuno di essi risponde del danno che ha causato; se non è possibile distinguere, l'indennità è ripartita fra loro conformemente alla lettera c);
- c) se non può essere provato quale dei trasportatori abbia causato il danno, l'indennità è ripartita fra tutti i trasportatori che hanno partecipato al trasporto, ad eccezione di quelli che provano di non aver causato il danno; la ripartizione è fatta in proporzione alla quota del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno dei trasportatori.

2. In caso d'insolubilità di uno di questi trasportatori, la quota che gli incombe e che non ha pagato è ripartita fra tutti gli altri trasportatori che hanno partecipato al trasporto, in proporzione alla parte del prezzo di trasporto che spetta a ciascuno di essi.

#### Articolo 63

#### Procedura di regresso

1. La fondatezza del pagamento effettuato dal trasportatore che esercita una delle azioni di regresso ai sensi dell'articolo 62 non può essere contestata dal trasportatore contro il quale il regresso viene esercitato, se l'indennità è stata fissata dall'autorità giudiziaria e quest'ultimo trasportatore, debitamente citato, è stato posto in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fissa i termini per la notifica della citazione e per l'intervento.

2. Il trasportatore che esercita il regresso deve proporre una sola e medesima azione contro tutti i trasportatori con i quali non sia venuto a transazione, per non perdere il suo diritto di regresso contro quelli che non ha citato.
3. Il giudice deve decidere con un'unica sentenza su tutte le azioni di regresso di cui è investito.
4. Il trasportatore che desidera far valere il suo diritto di regresso può investire le giurisdizioni dello Stato sul cui territorio uno dei trasportatori partecipanti al trasporto ha la sede principale o la succursale o l'ufficio che ha concluso il contratto di trasporto.
5. Quando l'azione deve essere intentata contro più trasportatori, il trasportatore che esercita il diritto di regresso può scegliere fra le giurisdizioni competenti ai sensi del paragrafo 4 quella dinanzi alla quale presentare la sua azione di regresso.
6. Non possono essere introdotte azioni di regresso nel corso dell'azione relativa alla domanda di risarcimento proposta dall'avente diritto al contratto di trasporto.

*Articolo 64*

**Accordi relativi al regresso**

I trasportatori sono liberi di concordare fra loro disposizioni in deroga agli articoli 61 e 62.

---

## ALLEGATO II

**INFORMAZIONI MINIME CHE LE IMPRESE FERROVIARIE E/O I VENDITORI DI BIGLIETTI DEVONO FORNIRE****Parte I: Informazioni prima del viaggio**

Condizioni generali applicabili al contratto

Orari e condizioni per il viaggio più veloce

Orari e condizioni per la tariffa più bassa

Accessibilità, condizioni di accesso e disponibilità a bordo di infrastrutture per le persone con disabilità e a mobilità ridotta

Accessibilità e condizioni di accesso per le biciclette

Disponibilità di posti in scompartimenti per fumatori/non fumatori, prima e seconda classe, carrozze letto e cuccette

Attività che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto

Disponibilità di servizi a bordo

Procedure per il recupero dei bagagli smarriti

Procedure per la presentazione di reclami

**Parte II: Informazioni durante il viaggio**

Servizi a bordo

Prossima fermata

Ritardi

Principali coincidenze

Questioni relative alla sicurezza tecnica e dei passeggeri

---

*ALLEGATO III***NORME MINIME DI QUALITÀ DEL SERVIZIO**

Informazioni e biglietti

Puntualità dei treni e principi generali in caso di perturbazioni del traffico

Soppressione di treni

Pulizia del materiale rotabile e delle stazioni (qualità dell'aria nelle carrozze, igiene degli impianti sanitari, ecc.)

Indagine sul grado di soddisfazione della clientela

Trattamento dei reclami, rimborsi e indennità per il mancato rispetto delle norme di qualità del servizio

Assistenza fornita alle persone con disabilità e a mobilità ridotta

---

**REGOLAMENTO (CE) N. 1372/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 23 ottobre 2007****che modifica il regolamento (CE) n. 577/98 del Consiglio relativo all'organizzazione di un'indagine per campione sulle forze di lavoro nella Comunità****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 285, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(1)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) Conformemente alla strategia di Lisbona e come confermato nel 2005 dalla revisione intermedia di questa, l'Europa deve ulteriormente indirizzare le sue politiche verso la promozione della crescita e dell'occupazione per conseguire gli obiettivi di Lisbona.

(2) Lo sviluppo della Comunità e il funzionamento del mercato interno accrescono la necessità di dati comparabili che consentano di esaminare l'impatto sul mercato del lavoro della struttura e della distribuzione delle retribuzioni, in particolare quale strumento per analizzare i progressi nel campo della coesione economica e sociale.

(3) Per svolgere i compiti che le sono stati affidati, la Commissione necessita di dati sulla classificazione delle retribuzioni secondo le caratteristiche socioeconomiche, nonché in relazione con le diverse forme di attività lavorativa subordinata, indispensabili per analizzare e comprendere il mercato del lavoro e i cambiamenti che interessano la struttura delle forze di lavoro. A questo riguardo, i vantaggi di disporre di dati sulle retribuzioni per decili in relazione con altre caratteristiche dell'occupazione sono ampiamente riconosciuti.

(4) L'indagine comunitaria sulle forze di lavoro è fondamentalmente la prima e la più autorevole fonte di riferimento per le informazioni sul mercato del lavoro nell'Unione europea e le informazioni sulle retribuzioni, quale variabile fondamentale per chiarire i comportamenti sul mercato del

lavoro, dovrebbero costituire un elemento standard di tale indagine onde consentire un'analisi più completa dei mercati del lavoro.

(5) Il comitato del programma statistico istituito dalla decisione 89/382/CEE, Euratom del Consiglio <sup>(2)</sup> è stato consultato a norma dell'articolo 3 di tale decisione.

(6) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 577/98 del Consiglio <sup>(3)</sup>,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 577/98 è modificato come segue:

1) all'articolo 4, paragrafo 1, la lettera l) è sostituita dalla seguente:

«l) retribuzione del lavoro principale»;

2) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

*«Articolo 6***Trasmissione dei risultati**

Entro dodici settimane dalla fine del periodo di riferimento gli Stati membri trasmettono ad Eurostat i risultati dell'indagine, esclusi gli elementi di identificazione diretta.

I dati relativi alla caratteristica "retribuzione del lavoro principale" dell'indagine possono essere trasmessi ad Eurostat entro ventuno mesi dal termine del periodo di riferimento allorché è fatto ricorso a dati amministrativi per trasmettere tali informazioni.»

<sup>(1)</sup> Parere del Parlamento europeo del 10 luglio 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 9 ottobre 2007.

<sup>(2)</sup> GU L 181 del 28.6.1989, pag. 47.

<sup>(3)</sup> GU L 77 del 14.3.1998, pag. 3. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2257/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 336 del 23.12.2003, pag. 6).

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Strasburgo, addì 23 ottobre 2007.

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*  
H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*  
M. LOBO ANTUNES

---

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2007/58/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 ottobre 2007

**che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, alla luce del progetto comune approvato dal Comitato di conciliazione il 31 luglio 2007 <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(4)</sup>, intendeva facilitare l'adeguamento delle ferrovie comunitarie alle esigenze del mercato unico e aumentarne l'efficienza.

(2) 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 <sup>(5)</sup>, concerne i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nell'imposizione dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

(3) Nel Libro bianco intitolato «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» la Commissione ha annunciato l'intenzione di portare avanti la realizzazione del mercato interno dei servizi ferroviari proponendo l'apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri.

(4) Scopo della presente direttiva è l'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri all'interno della Comunità, il che non dovrebbe riguardare i servizi tra uno Stato membro e un paese terzo. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero poter escludere dal campo di applicazione della presente direttiva i servizi in transito attraverso la Comunità.

(5) La situazione attuale dei servizi ferroviari internazionali presenta realtà diverse. Da un lato, i servizi a lunga percorrenza (ad esempio i treni notturni) registrano difficoltà e molti sono stati recentemente soppressi dalle imprese ferroviarie che li prestano per limitare le perdite finanziarie; dall'altro, il mercato dei servizi internazionali ad alta velocità ha registrato un forte aumento del traffico e continuerà a svilupparsi notevolmente grazie al raddoppio e all'interconnessione della rete transeuropea ad alta velocità entro il 2010. Tuttavia, in entrambi i casi, la concorrenza esercitata dalle compagnie aeree a basso costo è molto forte; è pertanto indispensabile favorire nuove iniziative promuovendo la concorrenza tra le imprese ferroviarie.

(1) GU C 221 dell'8.9.2005, pag. 56.

(2) GU C 71 del 22.3.2005, pag. 26.

(3) Parere del Parlamento europeo del 28 settembre 2005 (GU C 227 E del 21.9.2006, pag. 460), posizione comune del Consiglio del 24 luglio 2006 (GU C 289 E del 28.11.2006, pag. 30), posizione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2007 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 25 settembre 2007 e decisione del Consiglio del 26 settembre 2007.

(4) GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

(5) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/49/CE (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44); rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

- (6) Liberalizzare il mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri è un obiettivo impossibile in assenza di un quadro che disciplini in dettaglio le modalità di accesso all'infrastruttura, in mancanza di un deciso progresso nel settore dell'interoperabilità e in assenza di norme rigorose che garantiscano la sicurezza ferroviaria a livello nazionale ed europeo. Tutti questi elementi sono ormai in atto grazie all'attuazione di varie direttive: la direttiva 2001/12/CE <sup>(1)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, la direttiva 2004/51/CE <sup>(2)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, la direttiva 2001/13/CE <sup>(3)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio, la direttiva 2001/14/CE e la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie <sup>(4)</sup>. Alla data proposta per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri è necessario che questo nuovo quadro regolamentare sia supportato da una prassi stabilita e consolidata. Ciò richiederà un certo tempo, ragion per cui la data per l'apertura del mercato dovrebbe essere il 1° gennaio 2010.
- (7) I servizi ferroviari senza fermate intermedie sono poco numerosi. Per le tratte che comportano fermate intermedie, è indispensabile autorizzare i nuovi operatori di mercato a far salire e scendere passeggeri lungo il percorso per garantire a questi servizi la possibilità di essere economicamente validi e non mettere i potenziali concorrenti in una situazione sfavorevole rispetto agli operatori presenti sul mercato, che possono far salire o scendere passeggeri lungo il percorso. Tale diritto dovrebbe lasciare impregiudicata la normativa comunitaria e nazionale inerente alla politica della concorrenza.
- (8) L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per determinare l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale. Essa dovrebbe pertanto interessare i servizi finalizzati principalmente a trasportare i passeggeri sulle tratte internazionali. Per determinare se sia effettivamente quello lo scopo principale del servizio, si dovrebbero tener presenti criteri quali la percentuale del volume d'affari e di carico, rappresentata dai passeggeri sulle tratte nazionali o da quelli sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio. Tale compito dovrebbe essere espletato, su richiesta delle parti interessate, dall'organismo nazionale di regolamentazione.
- (9) Il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia <sup>(5)</sup>, prevede la possibilità per gli Stati membri e le autorità locali di attribuire contratti di servizio pubblico, i quali possono comportare diritti esclusivi per l'esercizio di alcuni servizi. È quindi necessario garantire la coerenza tra le disposizioni di tale regolamento e il principio dell'apertura alla concorrenza per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri.
- (10) L'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri, compreso il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, tra cui stazioni situate nel medesimo Stato membro, può ripercuotersi sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestati a titolo di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero poter limitare il diritto d'accesso al mercato qualora questo compromettesse l'equilibrio economico di detti contratti di servizio pubblico e purché l'organismo di regolamentazione competente di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE, previa richiesta delle competenti autorità di aggiudicazione di tale contratto, dia la sua approvazione in base ad un'analisi economica oggettiva.
- (11) Alcuni Stati membri hanno già proceduto all'apertura del mercato dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia mediante gare d'appalto competitive, trasparenti ed aperte per la fornitura di alcuni di questi servizi. Essi non dovrebbero fornire un accesso completamente aperto ai servizi di trasporto internazionale di passeggeri in quanto tale concorrenza per il diritto di utilizzo di taluni percorsi ferroviari ha consentito di testare a sufficienza il valore di mercato dell'esercizio di detti servizi.
- (12) Per valutare l'eventualità che l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico risulti compromesso, si potrebbero applicare criteri prestabiliti quali l'effetto sulla redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto incluse le ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche che hanno aggiudicato il contratto, la domanda dei passeggeri, la formazione dei prezzi dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate ai due lati della frontiera e l'orario e frequenza del nuovo servizio proposto. Rispettando questa valutazione e la decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri potrebbero autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso al servizio di trasporto internazionale di passeggeri richiesto, inclusa l'imposizione di diritti all'operatore di un nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri, in linea con l'analisi economica e conformemente al diritto comunitario e ai principi di uguaglianza e non discriminazione.

<sup>(1)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 58.

<sup>(3)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

<sup>(4)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

<sup>(5)</sup> Cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale.

- (13) Per contribuire all'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri sulle linee che assolvono a un obbligo di servizio pubblico, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare le autorità competenti per tali servizi ad imporre diritti per i servizi passeggeri di loro competenza. Tali diritti dovrebbero contribuire al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico fissati dai contratti di servizio pubblico aggiudicati in conformità del diritto comunitario. I diritti dovrebbero essere imposti nel rispetto del diritto comunitario, in particolare dei principi di equità, di trasparenza, di non discriminazione e di proporzionalità.
- (14) L'organismo di regolamentazione dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nell'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico in questione; in particolare, la sua indipendenza funzionale dovrebbe essere garantita qualora a fini organizzativi o giuridici fosse strettamente collegato con l'autorità competente preposta all'aggiudicazione del contratto di servizio pubblico in questione. Sarebbe opportuno estendere le competenze dell'organismo di regolamentazione affinché sia possibile valutare lo scopo di un servizio internazionale e, se del caso, il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti.
- (15) La presente direttiva rappresenta un'ulteriore fase di apertura del mercato ferroviario. Alcuni Stati membri hanno già aperto il mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri nel loro territorio. In questo contesto la presente direttiva non dovrebbe essere intesa nel senso dell'istituzione dell'obbligo, per tali Stati membri, di concedere prima del 1° gennaio 2010 diritti di accesso alle imprese ferroviarie dotate di licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di natura analoga.
- (16) Per incoraggiare gli investimenti per servizi che utilizzano infrastrutture specializzate, come ad esempio i collegamenti ad alta velocità, occorre che i richiedenti siano in grado di pianificare ed esigere la certezza del diritto che rifletta l'importanza degli investimenti a lungo termine e di ampia portata. Per tale motivo dovrebbe essere loro normalmente consentito di concludere contratti quadro per una durata di quindici anni.
- (17) Gli organismi nazionali di regolamentazione dovrebbero, a norma dell'articolo 31 della direttiva 2001/14/CE, scambiarsi informazioni e, se opportuno nei singoli casi, coordinare i principi e le prassi seguiti per valutare se sia compromesso l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. Essi dovrebbero sviluppare progressivamente linee guida in base all'esperienza acquisita.
- (18) L'applicazione della presente direttiva dovrebbe essere valutata sulla base di una relazione che la Commissione presenterà due anni dopo la data di apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Tale relazione dovrebbe valutare altresì lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato passeggeri su rotaia. In detta relazione la Commissione dovrebbe anche analizzare i diversi modelli per l'organizzazione di tale mercato e l'impatto della presente direttiva sui contratti di servizio pubblico e il loro finanziamento. Nel fare ciò la Commissione dovrebbe prendere in considerazione l'attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007, e le differenze intrinseche tra gli Stati membri (densità delle reti, numero di passeggeri, distanza media dei viaggi). Nella stessa relazione la Commissione dovrebbe, se del caso, proporre misure complementari per facilitare qualsiasi apertura in questo senso e dovrebbe valutare l'impatto di eventuali misure di tal genere.
- (19) Le misure necessarie per l'attuazione delle direttive 91/440/CEE e 2001/14/CE sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (20) In particolare, la Commissione ha il potere di adeguare gli allegati di tali direttive. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali delle suddette direttive sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (21) Il recepimento e l'attuazione delle direttive 91/440/CEE e 2001/14/CE rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico di uno Stato membro che sia privo di sistema ferroviario, e che non ne prospetti la costruzione nell'immediato futuro. Esso dovrebbe pertanto essere esonerato dall'obbligo di recepire ed attuare tali direttive fintantoché sia privo di sistema ferroviario.
- (22) Poiché l'obiettivo dell'azione prevista, cioè lo sviluppo delle ferrovie comunitarie, non può, a causa della necessità di garantire un accesso all'infrastruttura a condizioni eque e non discriminatorie e di tenere conto della dimensione ovviamente internazionale del funzionamento di elementi importanti delle reti ferroviarie, essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, vista la necessità di un'azione sopranazionale coordinata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'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.
- (23) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(2)</sup>, 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 attuazione.

<sup>(1)</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

<sup>(2)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- (24) Occorre quindi modificare di conseguenza la direttiva 91/440/CEE e la direttiva 2001/14/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

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

- 1) all'articolo 2 è aggiunto il seguente paragrafo:
 

«4. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione della presente direttiva i servizi ferroviari in transito attraverso la Comunità e che hanno inizio e termine fuori del territorio della Comunità.»;
- 2) il quarto trattino dell'articolo 3 è soppresso;
- 3) all'articolo 3, dopo il quinto trattino è inserito il trattino seguente:
 

«— "servizio di trasporto internazionale di passeggeri": il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere unito a un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutte le carrozze attraversino almeno una frontiera.»;
- 4) all'articolo 3, dopo il sesto trattino è inserito il trattino seguente:
 

«— "transito": l'attraversamento del territorio della Comunità effettuato senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio della Comunità.»;
- 5) il primo trattino dell'articolo 5, paragrafo 3, è soppresso;
- 6) all'articolo 8, paragrafo 1, l'espressione «e alle associazioni internazionali» è soppressa;
- 7) il paragrafo 1 dell'articolo 10 è soppresso;
- 8) all'articolo 10 sono aggiunti i seguenti paragrafi:
 

«3 bis. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 è accordato, entro il 1° gennaio 2010, il diritto di accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro.

Il diritto di accesso all'infrastruttura degli Stati membri per i quali la parte del trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia rappresenta più del 50 % del fatturato viaggiatori delle imprese ferroviarie nello Stato membro in questione è concesso entro il 1° gennaio 2012.

L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE stabiliscono, a seguito di una richiesta delle autorità competenti e/o delle imprese ferroviarie interessate, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

3 ter. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui al paragrafo 3 bis sui servizi da origine a destinazione che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico conformi alla normativa comunitaria in vigore. Detta limitazione non può determinare una restrizione del diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso di un servizio internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro, salvo se l'esercizio di tale diritto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE stabiliscono se l'equilibrio economico risulti compromesso in base ad un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta:

- della o delle competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico,
- di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso a titolo di tale articolo,
- del gestore dell'infrastruttura, o
- dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.

Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti le informazioni ragionevolmente necessarie per addivenire ad una decisione. L'organismo di regolamentazione valuta le informazioni ricevute consultandosi adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. L'organismo di regolamentazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui

- la o le autorità competenti,
- il gestore dell'infrastruttura,

— l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico, o

— l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso

possono chiedere il riesame della decisione e le relative condizioni cui questo è assoggettato.

**3 quater.** Gli Stati membri possono inoltre limitare il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate nel medesimo Stato membro lungo il percorso di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri se un'esclusiva per il trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione è stata concessa a titolo di un contratto di concessione attribuito prima del 4 dicembre 2007, mediante una procedura di aggiudicazione in concorrenza equa e secondo i pertinenti principi della normativa comunitaria. Detta limitazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o per 15 anni, ove la durata sia superiore.

**3 quinquies.** Le disposizioni della presente direttiva non richiedono ad uno Stato membro di concedere, prima del 1° gennaio 2010, il diritto di accesso di cui al paragrafo 3 bis alle imprese ferroviarie, e alle relative imprese filiazioni controllate direttamente o indirettamente, che sono dotate di licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di accesso di natura analoga.

**3 sexies.** Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le decisioni di cui ai paragrafi 3 ter, 3 quater e 3 quinquies siano sottoposte a controllo giurisdizionale.

**3 septies.** Salvo restando il paragrafo 3 ter, gli Stati membri possono autorizzare, alle condizioni di cui al presente articolo, l'autorità competente per i trasporti ferroviari di viaggiatori a riscuotere da imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori diritti sull'esercizio di collegamenti che sono di competenza di detta autorità e sono effettuati fra due stazioni di tale Stato membro.

Nella fattispecie, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto nazionale o internazionale di passeggeri sono soggette al medesimo prelievo sull'esercizio delle linee di competenza di tale autorità.

I diritti riscossi sono destinati a compensare detta autorità per gli obblighi di servizio pubblico previsti nel quadro di contratti di servizio pubblico aggiudicati in conformità del diritto comunitario. I proventi ottenuti da tali diritti e pagati come compensazione non possono eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

I diritti riscossi sono conformi alla legislazione comunitaria, segnatamente nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, in particolare tra prezzo medio del servizio al passeggero e livello dei diritti. La

totalità dei diritti imposti ai sensi del presente paragrafo non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia di passeggeri al quale si applicano.

Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei diritti che all'utilizzo degli stessi. Gli Stati membri forniscono tali informazioni alla Commissione.»;

9) il paragrafo 8 dell'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«8. Anteriormente al 1° gennaio 2009, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione riguardante l'attuazione della presente direttiva.

La relazione tratta i seguenti argomenti:

- l'attuazione della presente direttiva negli Stati membri, in particolare il suo impatto sugli Stati membri di cui al paragrafo 3 bis, secondo comma, e l'effettivo funzionamento dei diversi organi interessati,
- l'evoluzione del mercato, in particolare tendenze del traffico internazionale, attività e quota di mercato di tutti gli operatori, compresi i nuovi.»;

10) all'articolo 10 è aggiunto il paragrafo seguente:

«9. Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione riguardante l'attuazione delle disposizioni di cui ai paragrafi da 3 bis a 3 septies.

L'applicazione della presente direttiva è valutata sulla base di una relazione presentata dalla Commissione due anni dopo la data di apertura del mercato dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri.

Tale relazione valuta egualmente lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato su rotaia. In detta relazione la Commissione analizza anche i diversi modelli per l'organizzazione di tale mercato e l'impatto della presente direttiva sui contratti di servizio pubblico e il loro finanziamento. Nel fare ciò la Commissione prende in considerazione l'attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, e le differenze intrinseche tra gli Stati membri (densità delle reti, numero di passeggeri, distanza media dei viaggi). Nella stessa relazione la Commissione, se del caso, propone misure complementari per facilitare qualsiasi apertura in questo senso e valuta l'impatto di eventuali misure di tal genere.

(\*) GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.»

11) l'articolo 11, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente:

«2. Le misure intese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, relative all'adeguamento degli allegati, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11 *bis*, paragrafo 3.»;

12) l'articolo 11 *bis*, paragrafo 3, è sostituito dal testo seguente:

«3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.»;

13) all'articolo 15 è aggiunto il comma seguente:

«Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.»

#### Articolo 2

La direttiva 2001/14/CE è modificata come segue:

1) all'articolo 1, paragrafo 3, è inserita la seguente lettera:

«e) i servizi di trasporto sotto forma di servizi ferroviari in transito attraverso la Comunità.»;

2) all'articolo 2 è inserita la seguente lettera:

«n) "transito": l'attraversamento del territorio della Comunità effettuato senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio della Comunità.»;

3) all'articolo 13 è aggiunto il seguente paragrafo:

«4. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri di cui all'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati. Per consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che siano informate l'autorità competente che ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3 *ter*, della direttiva 91/440/CEE e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.»;

4) il paragrafo 5 dell'articolo 17 è sostituito dal seguente:

«5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. Il gestore dell'infrastruttura può accettare

in casi specifici una durata maggiore o minore. Periodi superiori ai cinque anni devono essere motivati dall'esistenza di contratti commerciali, investimenti particolari o rischi.

5 *bis*. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 24, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di 15 anni. Un periodo superiore ai 15 anni è possibile solo in casi eccezionali, segnatamente in presenza di cospicui investimenti a lungo termine, soprattutto se questi costituiscono l'oggetto di impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortamento pluriennale.

In tal caso, le esigenze del richiedente possono rendere necessaria una definizione particolareggiata delle caratteristiche di capacità, inclusi frequenza, volume e qualità dei tracciati ferroviari, che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità riservata che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia stabilita nell'articolo 27.

A decorrere dal 1° gennaio 2010 è possibile concludere un accordo quadro iniziale per un periodo di cinque anni, rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 30 autorizzare l'entrata in vigore di tale accordo.»;

5) all'articolo 30, paragrafo 1, prima dell'ultima frase è inserita la seguente frase:

«È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.»;

6) il paragrafo 3 dell'articolo 34 è sostituito dal seguente:

«3. Le misure intese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva e necessarie per l'adeguamento degli allegati sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 35, paragrafo 3.»;

7) il paragrafo 3 dell'articolo 35 è sostituito dal testo seguente:

«3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.»;

8) all'articolo 38 è aggiunto il comma seguente:

«Gli obblighi di recepimento e attuazione della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.»

*Articolo 3*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 4 giugno 2009. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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.

3. Le disposizioni di cui all'articolo 1, punti 2, 5, 6 e 7, si applicano dal 1° gennaio 2010.

*Articolo 4*

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

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 ottobre 2007.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

M. LOBO ANTUNES

---

**DIRETTIVA 2007/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 23 ottobre 2007****relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, alla luce del progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 31 luglio 2007 <sup>(3)</sup>,

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 <sup>(4)</sup>, 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 debba 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 <sup>(5)</sup>, 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 crescente domanda di macchinisti addestrati e abilitati a lavorare in più Stati membri.

- (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.

- (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) La presente direttiva segue e si ispira in ampia misura allo storico accordo paritetico concluso dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e dalla Comunità delle ferrovie europee (CER) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro del personale mobile che effettua servizi d'interoperabilità transfrontaliera <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU C 221 dell'8.9.2005, pag. 64.

<sup>(2)</sup> GU C 71 del 22.3.2005, pag. 26.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 28 settembre 2005 (GU C 227 E del 21.9.2006, pag. 464), posizione comune del Consiglio del 14 settembre 2006 (GU C 289 E del 28.11.2006, pag. 42), posizione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2007 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 25 settembre 2007 e decisione del Consiglio del 26 settembre 2007.

<sup>(4)</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44; Rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

<sup>(5)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

- (8) Anche se uno Stato membro esclude dall'ambito 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.

<sup>(6)</sup> GU L 195 del 27.7.2005, pag. 18.

- (9) 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 la conoscenza di talune materie relative alla condotta dei treni, nonché la conoscenza delle infrastrutture su cui i macchinisti dovranno viaggiare e della lingua utilizzata su di esse.
- (10) 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 (di seguito: «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.
- (11) 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, senza escludere la possibilità che l'esaminatore possa appartenere all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura che rilascia il certificato complementare armonizzato.
- (12) Conformemente all'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2004/49/CE, le imprese ferroviarie e i gestori di infrastrutture sono responsabili del livello di formazione dei loro macchinisti. A tal fine e conformemente all'articolo 13, paragrafo 3, di tale direttiva, le imprese ferroviarie e i gestori di infrastrutture dovrebbero tenere conto della formazione e delle competenze già acquisite da tali macchinisti. È altresì importante assicurare che un numero sufficiente di macchinisti sia sottoposto a formazione. In questo contesto occorre, tuttavia, adottare misure per assicurare che gli investimenti per la formazione di un macchinista effettuati da un'impresa ferroviaria o da un gestore di infrastrutture non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria o di un altro gestore di infrastrutture, qualora tale macchinista decida di lavorare presso questi ultimi dopo aver volontariamente lasciato l'impresa o il gestore presso cui ha ricevuto la formazione. Tali misure possono assumere qualsiasi forma come, per esempio la legislazione nazionale, i contratti collettivi di lavoro, le clausole contrattuali che vincolano i macchinisti ai datori di lavoro oppure gli accordi che disciplinano le condizioni di trasferimento dei macchinisti da una società all'altra qualora i macchinisti siano parti di tali accordi.
- (13) 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. La Commissione raggiungerà tale scopo modificando o adattando le pertinenti STI in funzione della presente direttiva e dei suoi allegati, utilizzando le procedure previste nella direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità <sup>(1)</sup> e nella direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale <sup>(2)</sup>.
- (14) Al fine di aumentare la libera circolazione dei lavoratori e la sicurezza nel sistema ferroviario comunitario occorre prestare particolare attenzione agli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza sui locomotori e sui treni. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero assicurare che gli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza soddisfino i requisiti minimi stabiliti dalle STI in materia di gestione e regolazione del traffico. Tenendo conto dei piani nazionali di attuazione che devono essere notificati dagli Stati membri nell'ambito dell'attuazione delle STI, l'Agenzia dovrebbe individuare possibili opzioni per la certificazione degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza e valutare l'impatto di tali opzioni diverse. Sulla base di tale relazione la Commissione dovrebbe, se del caso, presentare una proposta sulle condizioni e procedure per la certificazione degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza sui locomotori e sui treni.
- (15) 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.
- (16) 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 <sup>(3)</sup>, 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 <sup>(4)</sup>.

(1) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).

(2) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione.

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

(4) GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) Il complesso delle informazioni contenute in licenze, certificati complementari armonizzati e nei relativi 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.
- (20) 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.
- (21) Alcune società forniscono i servizi di macchinisti alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura. In questi casi dovrebbe spettare 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.
- (22) 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 abilitazioni acquisite durante un periodo transitorio.
- (23) 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 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.
- (24) 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.
- (25) 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 <sup>(1)</sup>, che continua ad applicarsi fino al termine del periodo transitorio.
- (26) 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 <sup>(2)</sup>.
- (27) In particolare, la Commissione ha il potere di stabilire le condizioni e i criteri necessari per l'attuazione della presente direttiva. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva o ad integrarla con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.

<sup>(1)</sup> GUL 255 del 30.9.2005, pag. 22. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/100/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 141).

<sup>(2)</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

- (28) Ove, per imperativi motivi d'urgenza, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo non possano essere osservati, la Commissione può applicare la procedura d'urgenza prevista dall'articolo 5 bis, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE ai fini dell'adozione di criteri comunitari per la scelta degli esaminatori e degli esami, come previsto nella presente direttiva, e per l'adeguamento al progresso scientifico e tecnologico degli allegati della presente direttiva, come previsto nella stessa.
- (29) Conformemente al paragrafo 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(1)</sup>, 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 attuazione.
- (30) 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.
- (31) Gli Stati membri dovrebbero prevedere sanzioni appropriate in caso di violazione delle disposizioni nazionali di esecuzione della presente direttiva.
- (32) 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 dall'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.
- (33) Potrebbe rivelarsi opportuno, per motivi di rapporto costo-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.
- (34) Uno Stato membro privo di sistema ferroviario e che non intenda crearne uno nell'immediato sarebbe soggetto ad un obbligo sproporzionato ed inutile se dovesse recepire ed attuare la presente direttiva. Tali Stati membri dovrebbero pertanto essere esentati dall'obbligo di recepire ed attuare la presente direttiva fintantoché non dispongano di un sistema ferroviario,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### CAPO I

### OBIETTIVO, AMBITO 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

##### Ambito 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.

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:

- metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
- reti che sono funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi passeggeri e merci locali, urbani o suburbani;
- infrastrutture ferroviarie private utilizzate esclusivamente dai proprietari delle stesse per le loro operazioni di trasporto di merci;
- 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:

- «autorità competente»: l'autorità preposta alla sicurezza di cui all'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE;

<sup>(1)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- 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) «altri membri del personale viaggiante addetto a mansioni essenziali ai fini della sicurezza»: gli agenti a bordo del treno che, pur non essendo macchinisti, concorrono a garantire la sicurezza del treno, dei passeggeri e delle merci trasportate;
- d) «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 nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;
- e) «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 dall'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;
- f) «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<sup>(1)</sup>, 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;
- g) «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 nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;
- h) «Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(2)</sup>, del 29 aprile 2004;
- i) «certificato di sicurezza»: il certificato rilasciato a un'impresa ferroviaria da un'autorità competente, a norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE;
- j) «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;
- k) «autorizzazione di sicurezza»: l'autorizzazione rilasciata a un gestore dell'infrastruttura da un'autorità competente, a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE;
- l) «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.
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.

(1) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/49/CE.

(2) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.

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 qualsiasi altro locomotore quando è utilizzato 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. Entro il 4 dicembre 2008 la Commissione adotta, 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. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3.

Entro il 4 dicembre 2008 la Commissione adotta le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, che riguardano 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 32, paragrafo 3, 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.

#### 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. La licenza è valida su tutto il territorio della Comunità.
2. Il certificato è valido 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 <sup>(1)</sup>.
2. Il richiedente comprova la propria idoneità fisica superando un esame medico condotto da un medico accreditato o riconosciuto 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 un psicologo o da un medico accreditato o riconosciuto 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 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.

<sup>(1)</sup> GUL 199 del 31.7.1985, pag. 56.

3. L'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura impartisce al richiedente una formazione sul proprio 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 di 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.

In mancanza di accordo, le parti possono adire l'autorità competente o qualsiasi organo indipendente di ricorso.

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 accreditati o riconosciuti 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 e/o 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 dall'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 e di tutti i documenti che comprovano la sua formazione, le sue qualifiche, la sua esperienza e le 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 documenti.

**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, e, se necessario il ritiro del certificato nonché l'aggiornamento del registro di cui all'articolo 22, paragrafo 2. 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 29;
- d) se così stabilito dallo Stato membro, riconosce le persone o gli organismi conformemente agli articoli 23 e 25;

- e) assicura che sia pubblicato e aggiornato un registro di persone e organismi accreditati o riconosciuti, conformemente all'articolo 20;
- f) tiene e aggiorna 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 26;
- h) effettua i controlli conformemente all'articolo 29;
- i) stabilisce criteri nazionali per gli esaminatori come previsto dall'articolo 25, 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), g) e i).

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, lettera 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 ad 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 45 000, nonché sulla valutazione di un fascicolo presentato dal candidato che comprovi il possesso delle competenze prescritte nel settore interessato.

2. In alternativa all'accREDITamento previsto dal paragrafo 1, uno Stato membro può prevedere che le persone o gli organismi riconosciuti in forza della presente direttiva siano 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 regolamentazione di cui all'articolo 32, 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:
- 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;
  - 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;
  - 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. I macchinisti hanno accesso ai propri dati conservati nel registro delle autorità competenti e in quello delle imprese ferroviarie e ne ottengono copia su richiesta.
4. 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 entro il 4 dicembre 2008, 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. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3.

5. 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.
6. L'Agenzia si assicura che il sistema istituito a norma del paragrafo 2, lettere a) e b), sia conforme 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. Tali obiettivi dettagliati di formazione possono essere integrati:

- mediante le pertinenti STI adottate secondo la direttiva 96/48/CE o la direttiva 2001/16/CE. In tal caso, La Commissione, assicura la coerenza tra le succitate STI e gli allegati IV, V e VI; oppure
- mediante i criteri proposti dall'Agenzia conformemente all'articolo 17, del regolamento (CE) n. 881/2004. Tali criteri, intesi a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, sono adottati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3.

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 conoscenza 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 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

#### Costi della formazione

1. Gli Stati membri vigilano affinché siano adottate le misure necessarie per evitare che gli investimenti per la formazione di un macchinista sostenuti da un'impresa ferroviaria o da un gestore di infrastrutture non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria o gestore di infrastrutture, qualora il macchinista decida di lavorare presso questi ultimi dopo aver volontariamente lasciato l'impresa o il gestore presso cui ha ricevuto la formazione.

2. L'attuazione del presente articolo costituisce l'oggetto di una particolare attenzione nell'ambito della relazione di cui all'articolo 33, con particolare riguardo alla lettera f) di quest'ultimo.

#### Articolo 25

##### 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 stabiliti in base al progetto predisposto dall'Agenzia. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3. Per imperativi motivi d'urgenza la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 32, paragrafo 4.

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.

#### CAPO VII

##### VALUTAZIONE

#### Articolo 26

##### 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 27

##### 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 2004/49/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

##### ALTRI MEMBRI DEL PERSONALE VIAGGIANTE

#### Articolo 28

##### Relazione sugli altri membri del personale viaggiante

1. L'Agenzia individua, in una relazione da presentare entro il 4 giugno 2009 e tenendo conto delle STI in materia di regolazione e gestione del traffico elaborate in base alle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, il profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni 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.

2. Sulla base di tale relazione la Commissione presenta entro il 4 giugno 2010 una relazione e, se del caso, formula una proposta di legge su un sistema di certificazione per gli altri membri del personale viaggiante di cui al paragrafo 1.

#### CAPO IX

##### CONTROLLI E SANZIONI

#### Articolo 29

##### 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, 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 revisione 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 comunica 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 32, paragrafo 1, e la Commissione prende le misure necessarie secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 2, 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 30

##### **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 efficaci, proporzionate, non discriminatorie e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione anteriormente alla data indicata all'articolo 36, paragrafo 1, primo comma, e notificano senza indugio ogni loro successiva modifica.

#### CAPO X

##### **DISPOSIZIONI FINALI**

#### Articolo 31

##### **Modifiche degli allegati**

1. Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva necessarie per adeguare gli allegati al progresso scientifico e tecnico sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3. Per imperativi motivi d'urgenza la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 32, paragrafo 4.

2. Qualora gli adeguamenti riguardino la salute e le condizioni di sicurezza oppure le competenze professionali, la Commissione assicura che le parti sociali vengano consultate prima della loro preparazione.

#### Articolo 32

##### **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 delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi 1, 2, 4 e 6, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

#### Articolo 33

##### 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 4, 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 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 34

##### Uso di smartcard

L'Agenzia valuta entro il 4 dicembre 2012 la possibilità di utilizzare una smartcard che combina la licenza e i certificati di cui all'articolo 4 e prepara un'analisi costi/benefici.

Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva relative alle specifiche tecniche e operative della suddetta smartcard sono adottate sulla base di un progetto predisposto dall'Agenzia e secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3.

Qualora l'applicazione della smartcard non comporti alcuna modifica della presente direttiva e dei relativi allegati, le specifiche della smartcard sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, paragrafo 2.

#### Articolo 35

##### 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 36

##### Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 4 dicembre 2009. 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 37

##### 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 4.
- 2) a) Entro due anni dall'adozione dei parametri di base dei registri di cui all'articolo 22, paragrafo 4, 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.

- 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 abilitazioni 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 abilitazioni 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 della 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 della presente direttiva a detti macchinisti sono superiori ai benefici, la Commissione adotta una decisione, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, 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, può chiedere all'Agenzia, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, 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 38

##### **Entrata in vigore**

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

#### Articolo 39

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 ottobre 2007.

*Per il Parlamento europeo*  
Il presidente  
H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*  
Il presidente  
M. LOBO ANTUNES

## 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 di regolamentazione di cui all'articolo 32, paragrafo 2, e 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 è autorizzato a condurre;
- k) il tipo o tipi di materiale rotabile che il titolare è abilitato 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 cheratectomie sono ammesse esclusivamente a condizione che siano verificate annualmente o in base a una 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 gravidanza.

## 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 accreditato o riconosciuto a norma dell'articolo 20 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 1.

L'idoneità fisica è verificata regolarmente e dopo ogni incidente di lavoro nonché in caso di interruzione dell'attività lavorativa a seguito di incidenti in cui siano state coinvolte persone. Il medico accreditato o riconosciuto a norma dell'articolo 20 può decidere di effettuare un'appropriate 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 accreditato o riconosciuto a norma dell'articolo 20 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, si 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 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,
- i mezzi di comunicazione (radio terra-treno, ecc.),
- le 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 meteorologiche o eventuali modifiche alla segnaletica.

### 5. CONDUZIONE DEL TRENO IN MODO TALE DA NON ARRECARE 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 coinvolgono 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"><li>— adattare il modo di parlare in funzione dell'interlocutore</li><li>— avanzare un parere</li><li>— negoziare</li><li>— convincere</li><li>— consigliare</li></ul>
4	<ul style="list-style-type: none"><li>— far fronte a situazioni del tutto impreviste</li><li>— formulare ipotesi</li><li>— esprimere un parere motivato</li></ul>
3	<ul style="list-style-type: none"><li>— far fronte a situazioni pratiche in cui si presenta un elemento imprevisto</li><li>— descrivere</li><li>— partecipare a una conversazione semplice</li></ul>
2	<ul style="list-style-type: none"><li>— far fronte a situazioni pratiche semplici</li><li>— porre domande</li><li>— rispondere a domande</li></ul>
1	<ul style="list-style-type: none"><li>— parlare usando frasi memorizzate</li></ul>

*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.
-