

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 138



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

59° anno

26 maggio 2016

Sommario

I Atti legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 ⁽¹⁾** 1

DIRETTIVE

- ★ **Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ⁽¹⁾** 44
- ★ **Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie ⁽¹⁾** 102

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2016/796 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**dell'11 maggio 2016****che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La progressiva creazione di uno spazio ferroviario europeo unico necessita di un'azione dell'Unione in materia di regolamentazione applicabile alle ferrovie, sia per gli aspetti legati alla sicurezza, sia per gli aspetti tecnici di interoperabilità, in quanto si tratta di aspetti indissociabili che richiedono un livello più elevato di armonizzazione a livello di Unione. A questo riguardo, negli ultimi due decenni è stata adottata una legislazione ferroviaria specifica, in particolare tre pacchetti ferroviari, di cui la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ e la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ hanno particolare rilevanza.
- (2) Il perseguimento parallelo degli obiettivi di sicurezza e di interoperabilità ferroviaria richiede un notevole lavoro tecnico posto sotto la direzione di un organismo specializzato. Per questo, nel secondo pacchetto ferroviario del 2004 si è reso necessario creare, nel contesto istituzionale esistente e nel rispetto dell'equilibrio dei poteri all'interno dell'Unione, un'Agenzia ferroviaria europea che si occupi della sicurezza e dell'interoperabilità delle ferrovie.

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 10 dicembre 2015 GU C 56 del 12.2.2016, pag. 1. Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

⁽⁵⁾ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1).

- (3) Il regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (l'«Agenzia») per promuovere la creazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere e contribuire al rilancio del settore ferroviario rafforzandone i vantaggi essenziali in materia di sicurezza. Il quarto pacchetto ferroviario contiene cambiamenti importanti volti a migliorare il funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico attraverso una modifica mediante rifusione della direttiva 2004/49/CE e della direttiva 2008/57/CE, entrambe direttamente correlate ai compiti dell'Agenzia. Tali direttive prevedono in particolare l'esecuzione di compiti legati al rilascio di autorizzazioni dei veicoli e certificati di sicurezza a livello unionale, il che implica un ruolo più ampio dell'Agenzia. A causa dei notevoli cambiamenti introdotti riguardanti i compiti e l'organizzazione interna dell'Agenzia, è opportuno abrogare e sostituire il regolamento (CE) n. 881/2004 con un nuovo atto.
- (4) L'Agenzia dovrebbe contribuire allo sviluppo di un'autentica cultura ferroviaria europea e fornire uno strumento essenziale di dialogo, consultazione e scambio di opinioni tra tutti gli attori del settore ferroviario, tenendo in debito conto le rispettive funzioni, nonché le caratteristiche tecniche del settore ferroviario. Nello svolgimento dei suoi compiti, e in particolare nell'elaborazione di raccomandazioni e pareri, l'Agenzia dovrebbe tenere nella massima considerazione le competenze esterne in ambito ferroviario, in particolare dei professionisti del settore ferroviario e dalle autorità nazionali operanti nel settore. L'Agenzia dovrebbe pertanto costituire gruppi di lavoro e gruppi competenti e rappresentativi composti in prevalenza da tali professionisti.
- (5) Per individuare gli effetti economici sul settore ferroviario il suo impatto sulla società, per permettere ad altri soggetti, in particolare alla Commissione, al consiglio direttivo dell'Agenzia (il «consiglio direttivo») e al direttore esecutivo dell'Agenzia (il «direttore esecutivo»), di prendere decisioni informate e gestire in modo più efficace le priorità di lavoro e l'assegnazione delle risorse all'interno dell'Agenzia, è opportuno che l'Agenzia si impegni maggiormente nell'attività di valutazione dell'impatto.
- (6) L'Agenzia dovrebbe fornire un supporto tecnico indipendente e obiettivo, in particolare alla Commissione. La direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ fornisce i presupposti per l'elaborazione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), mentre la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ fornisce i presupposti per l'elaborazione e la revisione dei metodi comuni di sicurezza (CSM), degli obiettivi comuni di sicurezza (CST) e degli indicatori comuni di sicurezza (CSI). La continuità delle attività e l'evoluzione delle STI, dei CSM, dei CSI e dei CST richiedono un quadro tecnico permanente e personale dedicato con competenze di alto livello all'interno di un organismo specializzato. A tal fine l'Agenzia dovrebbe avere la responsabilità di formulare all'indirizzo della Commissione raccomandazioni e pareri relativi all'elaborazione e alla revisione di STI, CSM, CST e CSI. L'Agenzia dovrebbe inoltre fornire un parere tecnico indipendente su richiesta delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e degli organismi di regolamentazione.
- (7) Per rendere più efficiente e imparziale il rilascio dei certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie, è essenziale attribuire all'Agenzia un ruolo centrale. Se la zona di attività è limitata a un unico Stato membro, l'impresa ferroviaria dovrebbe avere la possibilità di scegliere se presentare la propria domanda di certificato di sicurezza unico all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza. La direttiva (UE) 2016/798 provvede a tal fine.
- (8) Attualmente la direttiva 2008/57/CE prevede che per i veicoli ferroviari sia rilasciata un'autorizzazione alla messa in servizio in ciascuno Stato membro, tranne in alcuni casi specifici. La task force sull'autorizzazione dei veicoli istituita dalla Commissione nel 2011 ha discusso vari casi in cui fabbricanti e imprese ferroviarie hanno subito conseguenze negative a causa della durata e dei costi eccessivi del processo di autorizzazione e ha proposto una serie di miglioramenti. Poiché alcuni problemi sono dovuti alla complessità dell'attuale processo di autorizzazione dei veicoli, è opportuno semplificare tale processo e, se possibile, riunirlo in un'unica procedura. Ciascun veicolo ferroviario dovrebbe ricevere una sola autorizzazione. Se il settore d'impiego si limita a una o più reti all'interno di un solo Stato membro, il richiedente dovrebbe avere la possibilità di scegliere se presentare la propria domanda di autorizzazione di veicolo, attraverso lo sportello unico di cui al presente regolamento, all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Ciò assicurerebbe benefici tangibili per il settore riducendo i costi e la durata della procedura, e diminuirebbe il rischio di potenziali discriminazioni, in particolare nei confronti di nuove società che intendano inserirsi nel mercato ferroviario. La direttiva (UE) 2016/797 provvede a tal fine.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (cfr. pag. 44 della presente Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (cfr. pag. 102 della presente Gazzetta ufficiale).

- (9) È essenziale che la direttiva (UE) 2016/797 e la direttiva (UE) 2016/798 non determinino un livello ridotto di sicurezza nel sistema ferroviario dell'Unione. A tal riguardo è opportuno che l'Agenzia assuma la piena responsabilità delle autorizzazioni dei veicoli e dei certificati di sicurezza unici che rilascia, incluse, tra l'altro, le relative responsabilità contrattuali ed extracontrattuali.
- (10) Per quanto riguarda la responsabilità del personale dell'Agenzia nello svolgimento dei compiti conferiti all'Agenzia, si dovrebbe applicare il protocollo n. 7 sui privilegi e sulle immunità dell'Unione europea. L'applicazione di tale protocollo non dovrebbe comportare ritardi indebiti o restrizioni ingiustificate allo svolgimento dei procedimenti giudiziari nazionali. Nel caso di procedimenti giudiziari che interessano il personale dell'Agenzia, nei quali un membro del personale è invitato a comparire dinanzi a un tribunale nazionale, il consiglio direttivo dovrebbe decidere senza indebiti ritardi di revocare le immunità del personale, purché tale revoca non comprometta gli interessi dell'Unione. Tale decisione dovrebbe essere debitamente motivata e poter essere sottoposta al controllo giurisdizionale della Corte di giustizia dell'Unione europea.
- (11) L'Agenzia dovrebbe cooperare lealmente con le autorità giudiziarie nazionali, in particolare nei casi in cui la sua partecipazione è necessaria in quanto l'Agenzia ha esercitato i suoi poteri relativi all'autorizzazione di veicoli, ai certificati di sicurezza unici da essa rilasciati e alle decisioni di approvazione di progetti di apparecchiature di terra del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Nel caso in cui all'Agenzia o a un membro del suo personale sia chiesto di fornire informazioni nel contesto di procedimenti nazionali pertinenti, l'Agenzia dovrebbe assicurare che tale richiesta di informazioni o, se necessario, tale partecipazione al procedimento sia trattata con la dovuta diligenza ed entro un periodo ragionevole. A tal fine, il consiglio direttivo dovrebbe adottare opportune procedure da utilizzare in tali casi.
- (12) Per favorire l'ulteriore sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico, in particolare fornendo le opportune informazioni ai clienti del trasporto merci e ai passeggeri e per evitare uno sviluppo frammentario di applicazioni telematiche, è necessario rafforzare il ruolo dell'Agenzia nell'ambito delle suddette applicazioni. Essendo l'Agenzia un organismo competente a livello di Unione, ad essa dovrebbe essere attribuito un ruolo preminente per assicurare uno sviluppo e un'implementazione coerenti di tutte le applicazioni telematiche. A tal fine, all'Agenzia dovrebbe essere affidata la funzione di autorità di sistema per le applicazioni telematiche e, in tale veste, essa dovrebbe mantenere, monitorare e gestire tutti i corrispondenti requisiti dei sottosistemi a livello di Unione.
- (13) Vista l'importanza dell'ERTMS ai fini di uno sviluppo organico dello spazio ferroviario europeo unico e della sua sicurezza, e al fine di evitare la frammentarietà del suo sviluppo, è necessario rafforzare il coordinamento generale a livello di Unione. Pertanto, all'Agenzia, in quanto organismo con maggiore competenza in questo ambito a livello di Unione, dovrebbe essere attribuito un ruolo più rilevante in questo ambito per assicurare uno sviluppo coerente dell'ERTMS, contribuire a garantire la conformità delle attrezzature ERTMS alle specifiche in vigore e garantire il coordinamento tra i programmi di ricerca europei legati all'ERTMS e l'elaborazione delle specifiche tecniche sull'ERTMS. In particolare l'Agenzia dovrebbe impedire che i requisiti nazionali aggiuntivi in materia di ERTMS compromettano la sua interoperabilità. Tuttavia i requisiti nazionali incompatibili dovrebbero essere applicati soltanto su base volontaria o abrogati.
- (14) Per rendere più efficienti le procedure di rilascio delle autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra e per armonizzare tali procedure a livello dell'Unione, è essenziale che, prima di ogni gara d'appalto relativa a attrezzature ERTMS a terra, l'Agenzia controlli che le soluzioni tecniche previste siano pienamente conformi alle STI pertinenti e siano pertanto pienamente interoperabili. La direttiva (UE) 2016/797 provvede a tal fine. L'Agenzia dovrebbe istituire un gruppo composto da organismi di valutazione della conformità notificati operanti nel settore del sistema ERTMS. La partecipazione di tali organismi al gruppo dovrebbe essere incoraggiata il più possibile.
- (15) Al fine di agevolare la cooperazione e garantire una chiara distribuzione dei compiti e delle responsabilità tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbe essere sviluppato un protocollo di comunicazione tra le stesse per la sicurezza. In aggiunta, dovrebbe essere sviluppata una piattaforma comune di comunicazione e informazione con la funzionalità di uno sportello unico virtuale, se opportuno sulla base delle applicazioni e dei registri esistenti, ampliando la loro funzionalità allo scopo di tenere informate l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza su tutte le domande di autorizzazione e di certificati di sicurezza, le fasi di queste procedure e il loro esito. Un obiettivo importante di detta piattaforma è identificare in una fase precoce le esigenze di coordinamento delle decisioni che le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia devono assumere nel caso di domande diverse che richiedono autorizzazioni e certificati di sicurezza analoghi. Tali casi dovrebbero essere individuati sinteticamente tramite notifiche automatiche.

- (16) Le autorità nazionali competenti hanno sino ad ora imposto corrispettivi per il rilascio delle autorizzazioni di veicoli e dei certificati di sicurezza unici. Con i trasferimenti di competenze a livello di Unione, l'Agenzia dovrebbe essere autorizzata a imporre ai richiedenti il versamento di un corrispettivo per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni di cui ai considerando precedenti. È importante stabilire taluni principi applicabili ai diritti e corrispettivi pagabili all'Agenzia. Il livello di tali diritti e corrispettivi dovrebbe essere stimato in modo da coprire l'intero costo dei servizi forniti, compresi, se del caso, i pertinenti costi derivanti dai compiti assegnati alle autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tali diritti e corrispettivi dovrebbero essere pari o inferiori alla media attuale per i servizi pertinenti. Tali diritti e corrispettivi dovrebbero essere fissati in una maniera trasparente, giusta e uniforme in cooperazione con gli Stati membri e non dovrebbero compromettere la competitività del settore ferroviario europeo. Tali diritti dovrebbero essere istituiti su una base che tenga in debita considerazione la capacità delle imprese di pagare e non dovrebbero comportare un onere economico superfluo sulle compagnie. Essi dovrebbero tenere conto, se del caso, delle esigenze specifiche delle piccole e medie imprese.
- (17) Un obiettivo generale è effettuare in modo efficiente la nuova ripartizione delle funzioni e dei compiti tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia senza ridurre i livelli di sicurezza, attualmente elevati. A tal fine dovrebbero essere conclusi accordi di cooperazione fra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza, comprendenti gli elementi di costo. L'Agenzia dovrebbe disporre di risorse sufficienti per esercitare le sue nuove funzioni e il calendario relativo all'assegnazione di queste risorse dovrebbe basarsi su esigenze chiaramente definite.
- (18) Nell'elaborazione delle raccomandazioni, l'Agenzia dovrebbe tenere conto dei casi di reti isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione che richiedono una competenza specifica per motivi geografici o storici. Inoltre, quando l'attività è limitata a tali reti, dovrebbe essere possibile per i richiedenti di certificati di sicurezza unici e autorizzazioni di veicoli effettuare le formalità necessarie a livello locale attraverso le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, e per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, gli accordi di cooperazione conclusi tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero poter disporre l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva l'assunzione, da parte dell'Agenzia, della responsabilità ultima per il rilascio dell'autorizzazione o del certificato di sicurezza unico.
- (19) Visto il patrimonio di conoscenze in possesso delle autorità nazionali, in particolare delle autorità nazionali preposte alla sicurezza, all'Agenzia dovrebbe essere consentito di avvalersi in modo appropriato di tali conoscenze nel rilascio delle autorizzazioni e dei certificati di sicurezza unici di sua competenza. A tal fine è opportuno incoraggiare il distacco di esperti nazionali presso l'Agenzia.
- (20) La direttiva (UE) 2016/798 e la direttiva (UE) 2016/797 devono prevedere l'esame delle misure nazionali per gli aspetti legati alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie, nonché alla compatibilità con le norme sulla concorrenza. Tali direttive devono anche limitare la possibilità, per gli Stati membri, di adottare nuove norme nazionali. L'attuale sistema, in cui ancora sussiste un gran numero di norme nazionali, può essere all'origine di conflitti con le norme dell'Unione e determinare una insufficiente trasparenza e una possibile discriminazione degli operatori, inclusi quelli costituiti da piccole e nuove imprese. Per assicurare la migrazione verso una normativa ferroviaria realmente trasparente e imparziale a livello di Unione, è necessario rafforzare la graduale riduzione delle norme nazionali, incluse le norme operative. A livello di Unione è essenziale un'opinione basata su competenze indipendenti e neutrali. A tal fine, occorre rafforzare il ruolo dell'Agenzia.
- (21) Il funzionamento, l'organizzazione e le procedure decisionali nell'ambito della sicurezza e dell'interoperabilità ferroviarie variano notevolmente tra le diverse autorità nazionali preposte alla sicurezza e i diversi organismi di valutazione della conformità notificati, con conseguenze negative per il buon funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico. Tali conseguenze negative possono riguardare, in particolare, le piccole e medie imprese che desiderino inserirsi nel mercato ferroviario in un altro Stato membro. È quindi essenziale rafforzare il coordinamento allo scopo di favorire una maggiore armonizzazione a livello di Unione europea. A tal fine, l'Agenzia dovrebbe tenere sotto osservazione il funzionamento e i processi decisionali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e degli organismi di valutazione della conformità notificati per mezzo di audit e ispezioni, se del caso in cooperazione con gli organismi nazionali di accreditamento.
- (22) In materia di sicurezza è importante garantire la massima trasparenza possibile e una diffusione efficace delle informazioni. Un'analisi dei risultati, elaborata sulla base di CSI e in grado di mettere in relazione tutti i soggetti del settore, è uno strumento importante e dovrebbe essere effettuata. Per gli aspetti statistici è necessaria una stretta collaborazione con Eurostat.

- (23) L'Agenzia dovrebbe essere incaricata della pubblicazione, ogni due anni, di una relazione pertinente al fine di monitorare i progressi compiuti nel conseguimento della sicurezza e dell'interoperabilità ferroviarie. Viste le competenze tecniche e l'imparzialità dell'Agenzia, questa dovrebbe anche coadiuvare la Commissione nello svolgimento delle sue funzioni di controllo dell'attuazione della normativa dell'Unione in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviarie.
- (24) L'interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti dovrebbe essere potenziata e l'adozione dei nuovi progetti di investimento sostenuti dall'Unione dovrebbe rispettare l'obiettivo di interoperabilità stabilito nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾. L'Agenzia è un organismo adeguato per contribuire al conseguimento di tali obiettivi e dovrebbe cooperare strettamente con i competenti organismi dell'Unione in caso di progetti concernenti la rete transeuropea di trasporto. Per quanto riguarda l'implementazione dell'ERTMS e i progetti ERTMS, il ruolo dell'Agenzia dovrebbe includere l'assistenza al richiedente per l'attuazione di progetti che siano conformi alle STI relative al sottosistema controllo-comando e segnalamento.
- (25) La manutenzione del materiale rotabile costituisce un elemento importante del sistema di sicurezza. Ad oggi non esiste un vero e proprio mercato europeo della manutenzione delle attrezzature ferroviarie a causa della mancanza di un sistema di certificazione delle officine di manutenzione. Tale situazione ha aumentato i costi per il settore e impone viaggi a vuoto. È quindi opportuno sviluppare e aggiornare gradualmente condizioni comuni per la certificazione delle officine di manutenzione e dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci, e l'Agenzia è l'organismo più adatto per proporre soluzioni adeguate alla Commissione.
- (26) Le qualifiche professionali richieste per la conduzione dei treni rappresentano un elemento importante sia per la sicurezza che per l'interoperabilità ferroviarie nell'Unione. Le qualifiche professionali costituiscono inoltre un prerequisito per la libera circolazione dei lavoratori del settore ferroviario. La questione dovrebbe essere affrontata nell'ambito del quadro esistente per il dialogo sociale. L'Agenzia dovrebbe fornire il supporto tecnico necessario perché tale aspetto sia tenuto in considerazione a livello di Unione europea.
- (27) L'Agenzia dovrebbe facilitare la cooperazione tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza, gli organismi investigativi nazionali e gli organismi rappresentativi del settore ferroviario operanti a livello di Unione, al fine di promuovere la diffusione di buone prassi, lo scambio di informazioni utili e la raccolta di dati relativi alle ferrovie, nonché il monitoraggio dei risultati globali relativi alla sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione.
- (28) Per garantire i massimi livelli di trasparenza possibile e la parità di accesso di tutte le parti alle informazioni utili, è opportuno che i registri, se del caso, e i documenti previsti per le procedure relative all'interoperabilità e alla sicurezza ferroviarie siano accessibili al pubblico. Lo stesso vale per le licenze, i certificati di sicurezza unici e gli altri documenti ferroviari pertinenti. L'Agenzia dovrebbe mettere a disposizione un sistema di scambio e pubblicazione di tali informazioni efficiente, di semplice utilizzo e facilmente accessibile, in particolare tramite opportune soluzioni informatiche, al fine di migliorare l'efficacia in termini di costi del sistema ferroviario e sostenere le esigenze operative del settore.
- (29) La promozione dell'innovazione e della ricerca in materia di sicurezza ferroviaria è importante e l'Agenzia dovrebbe incoraggiarla. A questo riguardo, l'assistenza finanziaria fornita nell'ambito delle attività dell'Agenzia non dovrebbe comportare distorsioni nel relativo mercato.
- (30) Per migliorare l'efficienza del sostegno finanziario dell'Unione, la sua qualità e la sua compatibilità con le normative tecniche in materia, l'Agenzia dovrebbe svolgere un ruolo attivo nella valutazione dei progetti ferroviari.
- (31) Un'interpretazione corretta e uniforme della legislazione sull'interoperabilità e sulla sicurezza ferroviarie, delle guide all'attuazione e delle raccomandazioni dell'Agenzia è un presupposto per un'applicazione efficace dell'acquis in ambito ferroviario e per il funzionamento del mercato ferroviario. L'Agenzia dovrebbe quindi impegnarsi attivamente nella formazione e nelle attività di chiarimento e orientamento a questo riguardo.
- (32) Tenendo conto delle nuove funzioni dell'Agenzia in relazione al rilascio delle autorizzazioni di veicoli e dei certificati di sicurezza unici, emergerà un notevole bisogno di attività di formazione e pubblicazione in tali settori. È opportuno invitare le autorità nazionali preposte alla sicurezza a partecipare gratuitamente alle attività di formazione, ove possibile, in particolare nei casi in cui siano state coinvolte nella loro preparazione.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- (33) Per assolvere adeguatamente i propri compiti, l'Agenzia dovrebbe avere personalità giuridica e disporre di un bilancio autonomo finanziato principalmente attraverso un contributo dell'Unione e diritti e corrispettivi versati dai richiedenti. L'indipendenza e l'imparzialità dell'Agenzia non dovrebbero essere compromesse a causa dei contributi finanziari che essa riceve dagli Stati membri, da paesi terzi o da altri soggetti. Per garantire l'indipendenza dell'Agenzia nella gestione quotidiana e nella formulazione di pareri, raccomandazioni e decisioni, è importante che la sua organizzazione sia trasparente e che il suo direttore esecutivo goda di piena responsabilità. Il personale dell'Agenzia dovrebbe essere indipendente e, per mantenere le conoscenze organizzative e la continuità operativa dell'Agenzia e allo stesso tempo garantire il necessario scambio continuo di competenze ed esperienze con il settore ferroviario, dovrebbe essere assunto con contratti sia a breve che a lungo termine. Le spese dell'Agenzia dovrebbero comprendere le spese di personale, amministrative, di infrastruttura e di esercizio e, tra gli altri, l'importo versato alle autorità nazionali preposte alla sicurezza per il loro lavoro nel processo di autorizzazione dei veicoli e di certificazione di sicurezza unica, in linea con i pertinenti accordi di cooperazione e con le disposizioni dell'atto di esecuzione riguardante la determinazione dei diritti e dei corrispettivi.
- (34) Con riferimento alla prevenzione e gestione dei conflitti di interessi, è essenziale che l'Agenzia agisca in maniera imparziale, dimostri integrità e stabilisca standard di elevata professionalità. Non dovrebbero mai esservi motivi legittimi per sospettare che le decisioni possano essere influenzate da interessi in conflitto con il ruolo dell'Agenzia in quanto organismo al servizio dell'Unione nel suo insieme, o dagli interessi privati o affiliazioni del personale dell'Agenzia, di eventuali esperti nazionali distaccati, o di qualsiasi membro del consiglio direttivo o delle commissioni di ricorso, che entrino, o possano entrare, in conflitto con il corretto svolgimento delle funzioni ufficiali della persona interessata. Il consiglio direttivo dovrebbe pertanto adottare norme generali sui conflitti di interessi applicabili all'intera Agenzia. Tali norme dovrebbero tenere conto delle raccomandazioni formulate dalla Corte dei conti nella sua relazione speciale n. 15 del 2012.
- 35) Per semplificare il processo decisionale all'interno dell'Agenzia e contribuire al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia, dovrebbe essere introdotta una struttura di governance su due livelli. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero essere rappresentati in un consiglio direttivo dotato dei poteri necessari, tra cui il potere di predisporre il bilancio e il potere di approvare il documento di programmazione. Il consiglio direttivo dovrebbe fornire orientamenti generali per le attività dell'Agenzia ed essere coinvolto più da vicino nel monitoraggio delle attività dell'Agenzia, al fine di rafforzare il controllo in materia amministrativa e di bilancio. Un comitato esecutivo di dimensioni ridotte dovrebbe essere costituito con il compito di preparare in maniera adeguata le riunioni del consiglio direttivo e supportandone il processo decisionale. I poteri del comitato esecutivo dovrebbero essere definiti in un mandato adottato dal consiglio direttivo e, se del caso, dovrebbero poter comprendere pareri e decisioni provvisorie soggette all'approvazione finale del consiglio direttivo.
- (36) Al fine di garantire la trasparenza delle decisioni del consiglio direttivo, i rappresentanti dei settori interessati dovrebbero partecipare alle sue riunioni ma senza diritto di voto. I rappresentanti delle varie parti interessate dovrebbero essere nominati dalla Commissione sulla base della loro rappresentatività a livello di Unione, riferita alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura, all'industria ferroviaria, alle organizzazioni sindacali, ai passeggeri e ai clienti del trasporto merci.
- (37) È necessario che le parti sulle quali le decisioni dell'Agenzia hanno un'incidenza abbiano il diritto di usufruire dei mezzi di tutela necessari, che dovrebbero essere concessi in modo indipendente e imparziale. Dovrebbe essere istituito un apposito sistema di ricorso al fine di consentire di impugnare le decisioni del direttore esecutivo dinanzi ad una commissione speciale di ricorso.
- (38) In caso di disaccordo tra l'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza riguardanti il rilascio di certificati di sicurezza unici o autorizzazioni di veicoli, dovrebbe essere istituita una procedura di arbitrato in modo tale che le decisioni vengano prese in modo concertato e cooperativo.
- (39) Una prospettiva strategica più ampia in relazione alle attività dell'Agenzia faciliterebbe la pianificazione e la gestione delle sue risorse in una maniera più efficace e contribuirebbe a migliorare la qualità dei risultati da essa prodotti. Ciò è confermato e rafforzato dal regolamento delegato (UE) n. 1271/2013 della Commissione ⁽¹⁾. Pertanto, il consiglio direttivo dovrebbe adottare e aggiornare periodicamente, previa opportuna consultazione delle parti interessate, un unico documento di programmazione contenente i programmi di lavoro annuale e pluriennale.

⁽¹⁾ Regolamento delegato (UE) n. 1271/2013 della Commissione, del 30 settembre 2013, che stabilisce il regolamento finanziario quadro degli organismi di cui all'articolo 208 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 7.12.2013, pag. 42).

- (40) Nel caso in cui venga assegnato all'Agenzia un nuovo compito in relazione alla sicurezza e all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione in seguito all'adozione del documento di programmazione, il consiglio direttivo dovrebbe, se necessario, modificare il documento di programmazione per includere anche questo nuovo compito, previa analisi dell'impatto in termini di risorse umane e di bilancio.
- (41) Le attività dell'Agenzia dovrebbero essere condotte in modo trasparente. Dovrebbe essere garantito il controllo effettivo del Parlamento europeo che, a tal fine, dovrebbe essere consultato sul progetto della parte pluriennale del documento di programmazione dell'Agenzia e dovrebbe poter richiedere un'audizione del direttore esecutivo dell'Agenzia e ricevere la relazione annuale di attività dell'Agenzia. L'Agenzia dovrebbe inoltre applicare la pertinente legislazione dell'Unione in materia di accesso del pubblico ai documenti.
- (42) Negli ultimi anni, con la creazione di nuove agenzie decentrate, sono migliorati la trasparenza e il controllo sulla gestione dei fondi dell'Unione ad esse attribuiti, in particolare per quanto concerne l'iscrizione in bilancio dei diritti, il controllo finanziario, il potere di scarico, i contributi al regime pensionistico e la procedura di bilancio interna (codice di condotta). Analogamente, il regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, dovrebbe applicarsi senza restrizioni all'Agenzia, che dovrebbe essere soggetta anche all'applicazione dell'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999 tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione delle Comunità europee relativo alle indagini interne svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) ⁽²⁾.
- (43) L'Agenzia dovrebbe promuovere attivamente l'approccio alla sicurezza e alla interoperabilità ferroviarie dell'Unione nelle sue relazioni con le organizzazioni internazionali e i paesi terzi. Ciò dovrebbe altresì includere, nei limiti delle competenze dell'Agenzia, l'agevolazione dell'accesso delle imprese ferroviarie unionali ai mercati ferroviari dei paesi terzi e dell'accesso del materiale rotabile unionale alle reti dei paesi terzi, su base di reciprocità.
- (44) Alla Commissione dovrebbero essere conferite competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento riguardo all'esame dei progetti di norme nazionali e delle norme nazionali esistenti, al controllo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e degli organismi di valutazione della conformità notificati, alla fissazione del regolamento interno delle commissioni di ricorso e alla determinazione dei diritti e dei corrispettivi che l'Agenzia ha facoltà di prelevare. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾.
- (45) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'istituzione di un organismo specializzato incaricato di elaborare soluzioni comuni in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo del carattere collettivo delle attività da svolgere, possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito nell'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (46) Per rispettare le indicazioni contenute nella dichiarazione congiunta e nell'orientamento comune sulle agenzie decentrate dell'Unione europea approvati nel luglio 2012 dal gruppo di lavoro interistituzionale con l'obiettivo di razionalizzare le attività delle agenzie e renderne più efficaci le attività, è necessario per il corretto funzionamento dell'Agenzia dare applicazione a taluni principi stabiliti relativamente alla governance della stessa.
- (47) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea,

⁽¹⁾ Regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 settembre 2013, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e che abroga il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (Euratom) n. 1074/1999 del Consiglio (GUL 248 del 18.9.2013, pag. 1).

⁽²⁾ GUL 136 del 31.5.1999, pag. 15.

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO 1

PRINCIPI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie («Agenzia»).
2. Il presente regolamento stabilisce:
 - a) l'istituzione e i compiti dell'Agenzia;
 - b) i compiti degli Stati membri nel contesto del presente regolamento.
3. Il presente regolamento sostiene l'istituzione dello spazio ferroviario europeo unico e, in particolare, gli obiettivi connessi:
 - a) all'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione, oggetto della direttiva (UE) 2016/797;
 - b) alla sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione, oggetto della direttiva (UE) 2016/798;
 - c) alla certificazione dei macchinisti dei treni, oggetto della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

Articolo 2

Obiettivi dell'Agenzia

L'obiettivo dell'Agenzia è contribuire allo sviluppo ulteriore e al funzionamento efficace di uno spazio ferroviario europeo unico senza frontiere, garantendo un livello elevato di sicurezza e interoperabilità ferroviarie e migliorando al contempo la concorrenzialità del settore ferroviario. In particolare, l'Agenzia contribuisce, sul piano tecnico, all'attuazione della legislazione dell'Unione attraverso l'elaborazione di un orientamento comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione e attraverso il miglioramento dell'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.

L'Agenzia si prefigge inoltre gli obiettivi di seguire lo sviluppo delle norme ferroviarie nazionali per sostenere il funzionamento delle autorità nazionali che operano nei settori della sicurezza e dell'interoperabilità ferroviarie, nonché di promuovere l'ottimizzazione delle procedure.

Ove previsto dalla direttiva (UE) 2016/797 e dalla direttiva (UE) 2016/798, l'Agenzia svolge il ruolo di autorità dell'Unione responsabile del rilascio di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli ferroviari e tipi di veicoli e del rilascio di certificati di sicurezza unici per le imprese ferroviarie.

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

Articolo 3

Status giuridico

1. L'Agenzia è un organismo dell'Unione dotato di personalità giuridica.
2. In ciascuno degli Stati membri l'Agenzia ha la più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dai rispettivi diritti nazionali. In particolare può acquisire o alienare beni mobili ed immobili e stare in giudizio.
3. L'Agenzia è rappresentata dal proprio direttore esecutivo.
4. La responsabilità delle funzioni e delle competenze attribuite all'Agenzia ricade esclusivamente sull'Agenzia.

⁽¹⁾ 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 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).

*Articolo 4***Tipi di atti dell'Agenzia**

L'Agenzia può:

- a) formulare raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito all'applicazione degli articoli 13, 15, 17, 19, 35, 36 e 37;
- b) formulare raccomandazioni all'attenzione degli Stati membri in merito all'applicazione dell'articolo 34;
- c) emettere pareri all'attenzione della Commissione, a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, dell'articolo 42, e delle autorità competenti degli Stati membri a norma degli articoli 10, 25 e 26;
- d) formulare raccomandazioni all'attenzione delle autorità nazionali preposte alla sicurezza a norma dell'articolo 33, paragrafo 4;
- e) emettere decisioni a norma degli articoli 14, 20, 21 e 22;
- f) emettere pareri sui metodi accettabili di rispondenza a norma dell'articolo 19;
- g) emettere documenti tecnici a norma dell'articolo 19;
- h) emettere relazioni di audit a norma degli articoli 33 e 34;
- i) emettere linee guida e altri documenti non vincolanti che facilitino l'applicazione della legislazione sulla sicurezza e sull'interoperabilità ferroviarie a norma degli articoli 13, 19, 28, 32, 33 e 37.

CAPO 2**METODI DI LAVORO***Articolo 5***Creazione e composizione dei gruppi di lavoro e dei gruppi**

1. L'Agenzia istituisce un numero limitato di gruppi di lavoro allo scopo di elaborare raccomandazioni e, se del caso, linee guida, riguardanti in modo particolare specifiche tecniche di interoperabilità (STI), obiettivi di sicurezza comuni (CST), metodi di sicurezza comuni (CSM) e per l'utilizzo degli indicatori di sicurezza comuni (CSI).

L'Agenzia può istituire gruppi di lavoro in altri casi debitamente giustificati su richiesta della Commissione o del comitato di cui all'articolo 81 (il «comitato») o su propria iniziativa, previa consultazione della Commissione.

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

2. I gruppi di lavoro sono composti da:

- rappresentanti designati dalle autorità nazionali competenti a partecipare ai gruppi di lavoro;
- professionisti del settore ferroviario selezionati dall'Agenzia sulla base dell'elenco di cui al paragrafo 3. L'Agenzia garantisce un'adeguata rappresentanza dei settori dell'industria e degli utilizzatori che potrebbero essere interessati dalle misure che la Commissione potrebbe proporre sulla base delle raccomandazioni formulate dall'Agenzia al suo indirizzo. L'Agenzia persegue, ove possibile, una rappresentanza geografica equilibrata.

L'Agenzia può, se necessario, nominare nei gruppi di lavoro esperti indipendenti e rappresentanti delle organizzazioni internazionali la cui competenza nel settore in questione è riconosciuta. I membri del personale dell'Agenzia non possono essere nominati nei gruppi di lavoro, fatta eccezione per i presidenti dei gruppi di lavoro, che sono rappresentanti dell'Agenzia.

3. Ogni organismo rappresentante di cui all'articolo 38, paragrafo 4, comunica all'Agenzia l'elenco degli esperti più qualificati abilitati a rappresentarlo in ciascun gruppo di lavoro e lo aggiorna nell'eventualità di cambiamenti.

4. Quando le attività di tali gruppi di lavoro hanno un impatto diretto sulle condizioni di lavoro e sulla salute e sicurezza dei lavoratori del settore, i rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali operanti a livello europeo partecipano ai gruppi di lavoro pertinenti in qualità di membri a tutti gli effetti.
5. Le spese di viaggio e di soggiorno dei membri dei gruppi di lavoro, secondo regole e parametri stabiliti dal consiglio direttivo, sono a carico dell'Agenzia.
6. L'Agenzia tiene debitamente conto dei risultati del lavoro svolto dai gruppi di lavoro al momento di elaborare le raccomandazioni e gli orientamenti di cui al paragrafo 1.
7. L'Agenzia istituisce gruppi ai fini degli articoli 24 e 29 e dell'articolo 38, paragrafo 1.
8. L'Agenzia può istituire gruppi conformemente all'articolo 38, paragrafo 4, e in casi debitamente giustificati su richiesta della Commissione o del comitato o su propria iniziativa.
9. I lavori dei gruppi di lavoro e degli altri gruppi sono trasparenti. Il consiglio direttivo adotta il regolamento interno dei gruppi di lavoro e dei gruppi, ivi comprese le norme in materia di trasparenza.

Articolo 6

Consultazione delle parti sociali

Quando i compiti di cui agli articoli 13, 15, 19 e 36 hanno un impatto diretto sul contesto sociale o sulle condizioni di lavoro dei lavoratori nel settore, l'Agenzia consulta le parti sociali nell'ambito del comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione ⁽¹⁾. In tal caso, le parti sociali possono fornire una risposta a tali consultazioni, a condizione che ciò avvenga entro tre mesi.

Tali consultazioni avvengono prima che l'Agenzia invii le proprie raccomandazioni alla Commissione. L'Agenzia tiene debitamente conto di tali consultazioni ed è sempre disponibile a fornire spiegazioni in merito alle sue raccomandazioni. I pareri formulati dal comitato di dialogo settoriale sono trasmessi dall'Agenzia, insieme alla raccomandazione dell'Agenzia stessa, alla Commissione e dalla Commissione al comitato.

Articolo 7

Consultazione dei clienti del trasporto ferroviario di merci e dei passeggeri

Quando i compiti di cui agli articoli 13 e 19 hanno un impatto diretto sui clienti del trasporto ferroviario di merci e sui passeggeri, l'Agenzia consulta i loro organismi rappresentativi, ivi compresi i rappresentanti dei passeggeri con disabilità e dei passeggeri a mobilità ridotta. In tal caso, detti organismi possono fornire una risposta a tali consultazioni, a condizione che ciò avvenga entro tre mesi.

L'elenco degli organismi da consultare è stilato dalla Commissione con l'assistenza del comitato.

Tali consultazioni avvengono prima che l'Agenzia invii le proprie raccomandazioni alla Commissione. L'Agenzia tiene debitamente conto di tali consultazioni ed è sempre disponibile a fornire spiegazioni in merito alle sue raccomandazioni. I pareri formulati dagli organismi interessati sono trasmessi dall'Agenzia, insieme alla raccomandazione dell'Agenzia stessa, alla Commissione e dalla Commissione al comitato.

Articolo 8

Valutazione d'impatto

1. L'Agenzia effettua una valutazione d'impatto delle raccomandazioni e dei pareri da essa formulati. Il consiglio direttivo adotta una metodologia della valutazione d'impatto basata sulla metodologia della Commissione. L'Agenzia si mantiene in contatto con la Commissione per garantire che il lavoro svolto al riguardo in seno alla Commissione sia tenuto in debita considerazione. L'Agenzia identifica chiaramente le ipotesi su cui si basa la valutazione d'impatto e le fonti dei dati utilizzati nella relazione che accompagna ciascuna raccomandazione.

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

2. Prima di includere un'attività nel documento di programmazione adottato dal consiglio direttivo ai sensi dell'articolo 51, paragrafo 1, l'Agenzia effettua una valutazione d'impatto preliminare indicando:

- a) le questioni da affrontare e le possibili soluzioni;
- b) il grado di necessità di un'azione specifica, compresa la formulazione di una raccomandazione o l'adozione di un parere dell'Agenzia;
- c) il contributo previsto dell'Agenzia alla soluzione del problema.

Prima che ogni attività o progetto siano inclusi nel documento di programmazione, essi sono sottoposti a un'analisi dell'efficienza, singolarmente e insieme ad ogni altra attività e progetto, al fine di assicurare il migliore utilizzo del bilancio e delle risorse dell'Agenzia.

3. L'Agenzia può effettuare una valutazione ex post della legislazione basata sulle sue raccomandazioni.

4. Gli Stati membri forniscono all'Agenzia i dati necessari per una valutazione d'impatto, ove disponibili.

Su richiesta dell'Agenzia, gli organismi rappresentativi forniscono all'Agenzia dati non riservati necessari per la valutazione d'impatto.

Articolo 9

Studi

Se necessario ai fini dell'assolvimento dei suoi compiti, l'Agenzia fa svolgere studi, coinvolgendo se del caso i gruppi di lavoro e gli altri gruppi di cui all'articolo 5, e finanzia tali studi mediante il proprio bilancio.

Articolo 10

Pareri

1. Su richiesta uno o più organismi di regolamentazione nazionali di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, l'Agenzia emette pareri, in particolare relativamente agli aspetti legati alla sicurezza e all'interoperabilità delle questioni portate all'attenzione di tali organismi.

2. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia emette pareri relativamente alle modifiche di qualsiasi atto adottato sulla base della direttiva (UE) 2016/797 o della direttiva (UE) 2016/798, segnatamente nei casi in cui sia segnalata una presunta carenza.

3. Tutti i pareri dell'agenzia, e in particolare quelli di cui al paragrafo 2, sono formulati dall'Agenzia il prima possibile, e al più tardi entro il termine di due mesi dalla ricezione della relativa richiesta, se non diversamente concordato con il richiedente. Tali pareri sono resi pubblici dall'Agenzia entro il termine di un mese dopo la loro formulazione in una versione privata di tutto il materiale commerciale riservato.

Articolo 11

Visite presso gli Stati membri

1. Per lo svolgimento dei compiti che le sono assegnati, in particolare ai sensi degli articoli 14, 20, 21, 25, 26, 31, 32, 33, 34, 35 e 42, e per assistere la Commissione nell'esercizio delle sue funzioni a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare nella valutazione dell'effettiva attuazione della pertinente legislazione dell'Unione, l'Agenzia può effettuare visite presso gli Stati membri conformemente agli orientamenti, ai metodi di lavoro e alle procedure adottati dal consiglio direttivo.

⁽¹⁾ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32).

2. Previa consultazione dello Stato membro interessato, l'Agenzia informa quest'ultimo per tempo della visita prevista, comunicando l'identità dei funzionari dell'Agenzia incaricati di effettuare la visita e la data di inizio e la durata prevista della visita stessa. I funzionari dell'Agenzia incaricati delle visite le effettuano dietro presentazione di una deliberazione scritta del direttore esecutivo, dalla quale risultino l'oggetto e lo scopo della visita.
3. Le autorità nazionali degli Stati membri interessati facilitano il lavoro del personale dell'Agenzia.
4. L'Agenzia redige una relazione su ciascuna visita di cui al paragrafo 1 e la trasmette alla Commissione e allo Stato membro interessato.
5. Il presente articolo lascia impregiudicate le ispezioni di cui all'articolo 33, paragrafo 7, e all'articolo 34, paragrafo 6.
6. Le spese di viaggio e di soggiorno e altre spese sostenute dal personale dell'Agenzia sono coperte dall'Agenzia.

Articolo 12

Sportello unico

1. L'Agenzia istituisce e gestisce un sistema di informazione e comunicazione con almeno le seguenti funzioni di «sportello unico»:
 - a) funzione di punto di ingresso unico, a cui il richiedente presenta i fascicoli di domanda relativi alle autorizzazioni per tipo, alle autorizzazioni di immissione del veicolo sul mercato e ai certificati di sicurezza unici. Se il settore d'impiego o la zona di attività è limitato a una rete o a reti all'interno di un solo Stato membro, il punto di ingresso unico deve essere elaborato in modo da garantire che il richiedente possa indicare l'autorità prescelta per il trattamento della domanda di rilascio delle autorizzazioni e dei certificati di sicurezza unici per l'intera procedura;
 - b) funzione di piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'Agenzia e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni su tutte le domande di autorizzazione e di certificati di sicurezza unici, sulle fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso;
 - c) funzione di piattaforma comune di scambio delle informazioni, che fornisce all'Agenzia e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza informazioni sulle richieste di approvazione da parte dell'Agenzia, a norma dell'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/797, e sulle domande di autorizzazione dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra che comportano attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e/o del sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (GSM-R), sulle fasi di tali procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e le decisioni della commissione di ricorso;
 - d) funzione di «sistema di allarme rapido» in grado di individuare precocemente le esigenze di coordinamento tra le decisioni che devono essere adottate dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dall'Agenzia nel caso di domande diverse che richiedono autorizzazioni analoghe o certificati di sicurezza unici.
2. Le specifiche tecniche e funzionali dello sportello unico di cui al paragrafo 1 sono elaborate in cooperazione con la rete delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo 38 sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia, tenuto conto dei risultati di un'analisi costi-benefici. Su tale base, il consiglio direttivo adotta le specifiche tecniche e funzionali e un piano volto a istituire lo sportello unico. Lo sportello unico è sviluppato fatti salvi i diritti di proprietà intellettuale e il necessario livello di riservatezza, nonché tenendo conto, se del caso, delle applicazioni informatiche e dei registri già istituiti dall'Agenzia, come quelli di cui all'articolo 37.
3. Lo sportello unico è operativo entro il 16 giugno 2019.

4. L'Agenzia controlla le domande presentate tramite lo sportello unico, in particolare utilizzando il «sistema di allarme rapido» di cui al paragrafo 1, lettera d). Nel caso di domande diverse che richiedono autorizzazioni analoghe o certificati di sicurezza unici, l'Agenzia assicura il necessario seguito, ossia:

- a) informa il richiedente/i che esiste un'altra richiesta o una richiesta simile di autorizzazione o di certificazione;
- b) si coordina con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza pertinenti al fine di assicurare la coerenza delle decisioni adottate dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dall'agenzia. Se non è possibile trovare una soluzione accettabile da tutte le parti entro un mese dall'inizio del processo di coordinamento, la questione è sottoposta all'arbitrato della commissione di ricorso di cui agli articoli 55, 61 e 62.

CAPO 3

COMPITI DELL'AGENZIA LEGATI ALLA SICUREZZA FERROVIARIA

Articolo 13

Supporto tecnico - raccomandazioni sulla sicurezza ferroviaria

1. L'Agenzia invia raccomandazioni all'attenzione della Commissione relativamente agli indicatori comuni di sicurezza (CSI), ai metodi comuni di sicurezza (CSM) e agli obiettivi comuni di sicurezza (CST) previsti agli articoli 5, 6 e 7 della direttiva (UE) 2016/798. L'Agenzia invia anche raccomandazioni all'attenzione della Commissione relativamente alla revisione periodica dei CSI, CSM e CST.
2. L'Agenzia invia raccomandazioni all'attenzione della Commissione, su richiesta della Commissione o di propria iniziativa, relativamente ad altre misure in materia di sicurezza, tenendo conto dell'esperienza acquisita.
3. L'Agenzia emana linee guida per assistere le autorità nazionali preposte alla sicurezza in merito al controllo delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e di altri soggetti, conformemente all'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798.
4. L'Agenzia può inviare alla Commissione raccomandazioni sui CSM riguardanti ogni elemento del sistema di gestione della sicurezza che deve essere armonizzato a livello di Unione, conformemente all'articolo 9, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/798.
5. L'Agenzia può emanare linee guida e altri documenti non vincolanti per facilitare l'applicazione della legislazione in materia di sicurezza ferroviaria, compresa la prestazione di assistenza agli Stati membri nell'individuazione delle norme nazionali che possono essere abrogate a seguito dell'adozione e/o revisione dei CSM e orientamenti per l'adozione di nuove norme nazionali, o per la modifica di norme nazionali esistenti. L'Agenzia può altresì emanare linee guida sulla sicurezza ferroviaria e sulla certificazione di sicurezza, ivi compresi elenchi di esempi di buone prassi, in particolare per i trasporti transfrontalieri e le infrastrutture.

Articolo 14

Certificati di sicurezza unici

L'Agenzia rilascia, rinnova, sospende e modifica certificati di sicurezza unici e coopera a tale riguardo con le autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi degli articoli 10, 11 e 18 della direttiva (UE) 2016/798.

L'Agenzia limita o revoca certificati di sicurezza unici e coopera a tale riguardo con le autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi dell'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798.

Articolo 15

Manutenzione dei veicoli

1. L'Agenzia assiste la Commissione in relazione al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/798.

2. L'Agenzia trasmette raccomandazioni all'attenzione della Commissione ai fini dell'articolo 14, paragrafo 8, della direttiva 2016/798.
3. L'Agenzia analizza ogni eventuale misura alternativa decisa ai sensi dell'articolo 15 della direttiva (UE) 2016/798 e include i risultati della sua analisi nella relazione di cui all'articolo 35, paragrafo 4, del presente regolamento.
4. L'Agenzia sostiene e, su richiesta, coordina le autorità nazionali preposte alla sicurezza nella vigilanza dei soggetti responsabili della manutenzione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798.

Articolo 16

Cooperazione con gli organismi investigativi nazionali

L'Agenzia coopera con gli organismi investigativi nazionali conformemente all'articolo 20, paragrafo 3, all'articolo 22, paragrafi 1, 2, 5 e 7, e all'articolo 26 della direttiva (UE) 2016/798.

Articolo 17

Trasporto di merci pericolose per ferrovia

L'Agenzia segue gli sviluppi della legislazione riguardante il trasporto di merci pericolose per ferrovia ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e assicura, insieme alla Commissione, che tali sviluppi siano coerenti con la legislazione riguardante la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie, in particolare per quanto riguarda i requisiti essenziali. A tal fine, l'Agenzia assiste la Commissione e può formulare raccomandazioni, su richiesta della Commissione o su sua propria iniziativa.

Articolo 18

Scambio di informazioni su incidenti legati alla sicurezza

L'Agenzia incoraggia lo scambio di informazioni su incidenti, inconvenienti e «quasi incidenti» legati alla sicurezza, tenendo conto dell'esperienza degli attori ferroviari di cui all'articolo 4 della direttiva (UE) 2016/798. Tale scambio di informazioni deve condurre allo sviluppo di buone prassi a livello di Stato membro.

CAPO 4

COMPITI DELL'AGENZIA LEGATI ALL'INTEROPERABILITÀ FERROVIARIA

Articolo 19

Supporto tecnico nell'ambito dell'interoperabilità ferroviaria

1. L'Agenzia:
 - a) invia raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito alle STI e alla loro revisione, in conformità dell'articolo 5 della direttiva (UE) 2016/797;
 - b) invia raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito ai modelli da utilizzare per la dichiarazione «CE» di verifica e ai documenti del fascicolo tecnico di accompagnamento, ai fini dell'articolo 15, paragrafo 9, della direttiva (UE) 2016/797;
 - c) invia raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito alle specifiche relative ai registri e alla loro revisione, ai fini degli articoli 47, 48 e 49 della direttiva (UE) 2016/797;
 - d) formula pareri che costituiscono metodi accettabili di rispondenza in merito alle carenze delle STI, in conformità dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797, e presenta tali pareri alla Commissione;

⁽¹⁾ Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (G.U. L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

- e) su richiesta della Commissione, formula pareri all'attenzione della stessa in merito alle richieste da parte degli Stati membri di non applicazione delle STI, in conformità dell'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797;
 - f) emana documenti tecnici in conformità dell'articolo 4, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797;
 - g) emette una decisione di approvazione prima di qualsiasi gara d'appalto relativa alle apparecchiature ERTMS a terra al fine di garantire un'attuazione armonizzata dell'ERTMS nell'Unione conformemente all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/797;
 - h) formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito alla formazione e alla certificazione del personale di bordo addetto a compiti di sicurezza essenziali;
 - i) emana linee guida dettagliate relative alle norme per gli enti europei di normazione competenti al fine di integrare il mandato conferito loro dalla Commissione;
 - j) invia raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito alle condizioni di lavoro di tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali;
 - k) formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione in relazione alle norme armonizzate che devono essere elaborate dagli organismi di normalizzazione europei e alle norme relative ai pezzi di ricambio intercambiabili in grado di migliorare il livello di sicurezza e di interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;
 - l) formula, se del caso, raccomandazioni all'attenzione della Commissione in relazione a componenti critici per la sicurezza.
2. Nell'elaborazione delle raccomandazioni di cui al paragrafo 1, lettere a), b), c), h), k) e l), l'Agenzia:
- a) provvede all'adeguamento delle STI e delle specifiche dei registri al progresso tecnico, all'evoluzione del mercato e alle esigenze a livello sociale;
 - b) provvede al coordinamento fra l'elaborazione e l'aggiornamento delle STI e l'elaborazione di eventuali norme europee necessarie per l'interoperabilità; mantiene inoltre i contatti necessari con gli organismi europei di normalizzazione.
 - c) partecipa, ove opportuno, in qualità di osservatore, ai gruppi di lavoro pertinenti istituiti da organismi di normalizzazione riconosciuti.
3. L'Agenzia può emanare linee guida e altri documenti non vincolanti per facilitare l'applicazione della legislazione in materia di interoperabilità ferroviaria, compresa l'assistenza agli Stati membri nell'individuazione delle norme nazionali che possono essere abrogate a seguito dell'adozione o revisione delle STI.
4. In caso di inadempimento di requisiti essenziali da parte dei componenti di interoperabilità, l'Agenzia assiste la Commissione conformemente all'articolo 11 della direttiva (UE) 2016/797.

Articolo 20

Autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli

L'Agenzia rilascia le autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli ferroviari e ha il potere di rinnovare, modificare, sospendere e revocare le autorizzazioni da essa rilasciate. A tal fine l'Agenzia coopera con le autorità nazionali preposte alla sicurezza in conformità dell'articolo 21 della direttiva (UE) 2016/797.

Articolo 21

Autorizzazioni all'immissione sul mercato di tipi di veicoli

L'Agenzia rilascia le autorizzazioni all'immissione sul mercato di tipi di veicoli e ha il potere di rinnovare, modificare, sospendere e revocare le autorizzazioni da essa rilasciate in conformità dell'articolo 24 della direttiva (UE) 2016/797.

Articolo 22

Messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra

Prima di qualsiasi gara d'appalto relativa alle apparecchiature ERTMS a terra, l'Agenzia verifica la piena conformità alle pertinenti STI delle soluzioni tecniche, e quindi la loro piena interoperabilità, e adotta una decisione di approvazione, conformemente all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/797.

*Articolo 23***Applicazioni telematiche**

1. L'Agenzia agisce da autorità di sistema per assicurare lo sviluppo coordinato delle applicazioni telematiche nell'Unione, conformemente alle pertinenti STI. A tal fine, l'Agenzia mantiene, monitora e gestisce i corrispondenti requisiti dei sottosistemi.
2. L'Agenzia definisce, pubblica e applica la procedura di gestione delle richieste di modifica delle specifiche per le applicazioni telematiche. A tal fine, l'Agenzia istituisce, tiene e aggiorna un registro delle richieste di modifica delle suddette specifiche e del relativo status, corredate delle pertinenti giustificazioni.
3. L'Agenzia elabora e gestisce gli strumenti tecnici per la gestione delle diverse versioni delle specifiche per le applicazioni telematiche e si adopera per garantire la compatibilità alle versioni precedenti.
4. L'Agenzia assiste la Commissione nel monitoraggio dell'implementazione delle specifiche per le applicazioni telematiche in conformità delle STI pertinenti.

*Articolo 24***Sostegno agli organismi di valutazione della conformità notificati**

1. L'Agenzia sostiene le attività degli organismi di valutazione della conformità notificati di cui all'articolo 30 della direttiva (UE) 2016/797. Tale sostegno comprende, in particolare, l'elaborazione di orientamenti per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 9 della direttiva (UE) 2016/797 e l'elaborazione di linee guida per la procedura di verifica CE di cui agli articoli 10 e 15 della direttiva (UE) 2016/797.
2. L'Agenzia può agevolare la cooperazione tra gli organismi di valutazione della conformità notificati, conformemente all'articolo 44 della direttiva (UE) 2016/797 e, in particolare, può svolgere la funzione di segretariato tecnico del loro gruppo di coordinamento.

CAPO 5

COMPITI DELL'AGENZIA LEGATI ALLE NORME NAZIONALI

*Articolo 25***Esame dei progetti di norme nazionali**

1. L'Agenzia esamina, entro due mesi dalla data in cui li ha ricevuti, i progetti di norme nazionali sottoposti alla sua attenzione a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/798 e dell'articolo 14, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797. Qualora sia necessaria una traduzione, o il progetto di norma nazionale sia lungo o complesso, l'Agenzia può estendere tale periodo fino a tre ulteriori mesi, previo consenso dello Stato membro. Tuttavia, solo in circostanze eccezionali, l'Agenzia e lo Stato membro interessato possono estendere ulteriormente tale periodo di comune accordo.

In tale periodo, l'Agenzia si scambia informazioni pertinenti con lo Stato membro interessato, consulta, se del caso, i pertinenti soggetti interessati, e successivamente informa lo Stato membro in merito ai risultati dell'esame.

2. Se, dopo aver effettuato l'esame di cui al paragrafo 1, l'Agenzia ritiene che i progetti di norme nazionali consentano l'adempimento dei requisiti essenziali per l'interoperabilità ferroviaria, il rispetto dei CSM e delle STI in vigore e il conseguimento dei CST, e se ritiene che tali norme non siano suscettibili di produrre discriminazioni arbitrarie o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra gli Stati membri, essa comunica alla Commissione e allo Stato membro interessato l'esito positivo della sua valutazione. In tal caso, la Commissione può convalidare le norme nel sistema informatico di cui all'articolo 27. Se l'Agenzia, entro due mesi dalla ricezione del progetto di norma nazionale o entro l'estensione del periodo convenuta ai sensi del paragrafo 1, non informa la Commissione e lo Stato membro interessato in merito alla sua valutazione, lo Stato membro può procedere all'introduzione della norma fatto salvo l'articolo 26.

3. Se l'esame di cui al paragrafo 1 dà luogo a una valutazione negativa, l'Agenzia informa lo Stato membro interessato e chiede che esso precisi la propria posizione in merito a tale valutazione. Se, dopo tale scambio di opinioni con lo Stato membro interessato, mantenga la sua valutazione negativa, l'Agenzia, entro il periodo massimo di un mese:

- a) emana un parere all'indirizzo dello Stato membro interessato, in cui precisa i motivi per i quali è opportuno che la norma o le norme nazionali in questione non entrino in vigore e/o non siano applicate; e
- b) informa la Commissione della sua valutazione negativa, precisando i motivi per i quali è opportuno che la norma o le norme nazionali in questione non entrino in vigore e/o non siano applicate.

Ciò lascia impregiudicato il diritto di uno Stato membro di adottare una nuova norma nazionale ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798 o dell'articolo 14, paragrafo 4, lettera b), della direttiva (UE) 2016/797.

4. In caso di disaccordo, lo Stato membro interessato informa entro due mesi la Commissione della sua posizione sul parere di cui al paragrafo 3, indicando le sue motivazioni.

Se le motivazioni fornite non sono giudicate sufficienti o se non viene fornita alcuna motivazione, e qualora lo Stato membro adotti la norma nazionale in questione senza tenere in sufficiente considerazione il parere di cui al paragrafo 3, la Commissione può, mediante atti di esecuzione, adottare all'indirizzo dello Stato membro interessato una decisione in cui chiede la modifica o l'abrogazione di tale norma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 81, paragrafo 2.

Articolo 26

Esame delle norme nazionali esistenti

1. L'Agenzia esamina, entro due mesi dalla data in cui le ha ricevute, le norme nazionali notificate a norma dell'articolo 14, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/797 e dell'articolo 8, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/798. Qualora sia necessaria una traduzione, o se la norma nazionale è lunga o complessa, l'Agenzia può estendere tale periodo fino a tre ulteriori mesi, previo consenso dello Stato membro. Tuttavia, in circostanze eccezionali, l'Agenzia e lo Stato membro interessato possono estendere ulteriormente tale periodo di comune accordo.

In questo periodo, l'Agenzia si scambia informazioni pertinenti con lo Stato membro interessato e successivamente informa il suddetto Stato membro in merito ai risultati dell'esame.

2. Se, dopo aver effettuato l'esame di cui al paragrafo 1, l'Agenzia ritiene che le norme nazionali consentano l'adempimento dei requisiti essenziali per l'interoperabilità ferroviaria, il rispetto dei CSM e delle STI in vigore e il conseguimento dei CST, e se ritiene che tali norme non siano suscettibili di produrre discriminazioni arbitrarie o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra gli Stati membri, essa comunica alla Commissione e allo Stato membro interessato l'esito positivo della sua valutazione. In tal caso, la Commissione può convalidare le norme nel sistema informatico di cui all'articolo 27. Se l'Agenzia non informa la Commissione e lo Stato membro interessato entro due mesi dalla ricezione delle norme nazionali o entro l'estensione del periodo convenuta ai sensi del paragrafo 1, la norma rimane valida.

3. Se l'esame di cui al paragrafo 1 dà luogo a una valutazione negativa, l'Agenzia informa lo Stato membro interessato e chiede che esso precisi la propria posizione in merito a tale valutazione. Ove, dopo tale scambio di opinioni con lo Stato membro interessato, mantenga la sua valutazione negativa, l'Agenzia, entro il periodo massimo di un mese:

- a) emana un parere all'indirizzo dello Stato membro interessato, in cui precisa che la norma o le norme nazionali in questione sono o sono state oggetto di valutazione negativa e indica i motivi per i quali è opportuno che la norma o le norme in questione siano modificate o abrogate; e
- b) informa la Commissione della sua valutazione negativa, precisando i motivi per i quali è opportuno che la norma o le norme nazionali in questione siano modificate o abrogate.

4. In caso di disaccordo, lo Stato membro interessato informa entro due mesi la Commissione della sua posizione sul parere di cui al paragrafo 3, indicando le sue motivazioni. Se le motivazioni fornite non sono giudicate sufficienti o se non è fornita alcuna motivazione, la Commissione può, mediante atti di esecuzione, adottare all'indirizzo dello Stato membro interessato una decisione in cui chiede la modifica o l'abrogazione della norma nazionale in questione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 81, paragrafo 2.

5. In deroga ai paragrafi 3 e 4, in caso di misure preventive d'urgenza, se l'esame di cui al paragrafo 1 dà luogo a una valutazione negativa e lo Stato membro interessato non ha modificato o abrogato la norma nazionale in questione entro due mesi dalla ricezione del parere dell'Agenzia, la Commissione può adottare una decisione, mediante atti di esecuzione in cui chiede allo Stato membro di modificare o abrogare tale norma. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità della procedura consultiva di cui all'articolo 81, paragrafo 2.

In caso di valutazione positiva da parte dell'Agenzia e se la norma nazionale in questione ha un impatto su più di uno Stato membro, la Commissione, in collaborazione con l'Agenzia e con gli Stati membri, adotta le misure appropriate, compresa, se necessario, la revisione dei CSM e delle STI.

6. La procedura di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 si applica, *mutatis mutandis*, nei casi in cui l'Agenzia rileva che una qualsiasi norma nazionale, notificata o meno, è superflua, in conflitto con i CSM, i CST, le STI o qualsiasi altra legislazione dell'Unione in ambito ferroviario oppure crea un ostacolo ingiustificato nel mercato ferroviario unico.

Articolo 27

Sistema informatico da utilizzare per la notifica e la classificazione delle norme nazionali

1. L'Agenzia gestisce un sistema informatico specifico contenente le norme nazionali di cui agli articoli 25 e 26, nonché gli strumenti di conformità nazionali accettabili di cui all'articolo 2, punto 34, della direttiva (UE) 2016/797. Se del caso, l'Agenzia li rende accessibili alle parti interessate a fini di consultazione.

2. Gli Stati membri notificano all'Agenzia e alla Commissione le norme nazionali di cui all'articolo 25, paragrafo 1, e all'articolo 26, paragrafo 1 del presente articolo, servendosi del sistema informatico di cui al paragrafo 1. L'Agenzia pubblica dette norme in tale sistema informatico, compreso lo stato del loro esame e, una volta completata la valutazione, i risultati positivi o negativi della stessa, e utilizza il suddetto sistema informatico per informare la Commissione in conformità degli articoli 25 e 26.

3. L'Agenzia effettua l'esame tecnico delle norme nazionali esistenti menzionate nei quadri legislativi nazionali disponibili, i quali a decorrere dal 15 giugno 2016 sono elencati nella banca dati dei documenti di riferimento pubblicata dall'Agenzia. L'Agenzia classifica le norme nazionali notificate in conformità dell'articolo 14, paragrafo 10, della direttiva (UE) 2016/797. A tal fine, essa utilizza il sistema di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

4. L'Agenzia classifica le norme nazionali notificate in conformità dell'articolo 8 e all'allegato I della direttiva (UE) 2016/798, tenendo conto degli sviluppi della legislazione dell'Unione. A tal fine, l'Agenzia elabora uno strumento di gestione delle norme destinato ad essere utilizzato dagli Stati membri per semplificare le rispettive normative nazionali. L'Agenzia utilizza il sistema di cui al paragrafo 1 del presente articolo per pubblicare lo strumento di gestione delle norme.

CAPO 6

COMPITI DELL'AGENZIA RIGUARDANTI IL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRAFFICO FERROVIARIO (ERTMS)

Articolo 28

Autorità di sistema per l'ERTMS

1. L'Agenzia agisce da autorità di sistema per assicurare lo sviluppo coordinato dell'ERTMS nell'Unione, conformemente alle pertinenti STI. A tal fine, l'Agenzia mantiene, monitora e gestisce i corrispondenti requisiti dei sottosistemi, comprese le specifiche tecniche per l'ETCS e il GSM-R.

2. L'Agenzia definisce, pubblica e applica la procedura di gestione delle richieste di modifica delle specifiche dell'ERTMS. A tal fine, l'Agenzia istituisce, tiene e aggiorna un registro delle richieste di modifica delle specifiche relative all'ERTMS e del relativo status, corredate delle pertinenti giustificazioni.

3. L'elaborazione di nuove versioni delle specifiche tecniche dell'ERTMS non deve andare a scapito dell'implementazione dell'ERTMS, della stabilità delle specifiche (necessaria per ottimizzare la produzione di attrezzature ERTMS), dell'utile sugli investimenti per le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e le amministrazioni proprietarie dei veicoli, e della pianificazione efficiente dell'implementazione dell'ERTMS.
4. L'Agenzia realizza e gestisce gli strumenti tecnici per la gestione delle diverse versioni dell'ERTMS con l'obiettivo di assicurare la compatibilità tecnica e operativa tra reti e veicoli attrezzati con versioni diverse e di creare incentivi per un'implementazione rapida e coordinata delle versioni in vigore.
5. In conformità dell'articolo 5, paragrafo 10, della direttiva (UE) 2016/797, l'Agenzia provvede affinché le versioni successive delle attrezzature ERTMS siano tecnicamente compatibili con le versioni precedenti.
6. L'Agenzia elabora e distribuisce le linee guida pertinenti sull'applicazione per le parti interessate e la documentazione esplicativa riguardante le specifiche tecniche dell'ERTMS.

Articolo 29

Gruppo per l'ERTMS degli organismi di valutazione della conformità notificati

1. L'Agenzia crea e presiede un gruppo per l'ERTMS degli organismi di valutazione della conformità notificati di cui all'articolo 30, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/797.

Il gruppo verifica l'applicazione uniforme della procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 9 della direttiva (UE) 2016/797 e delle procedure di verifica «CE» di cui all'articolo 10 della direttiva (UE) 2016/797 ed eseguite dagli organismi di valutazione della conformità notificati.

2. Ogni anno, l'Agenzia presenta alla Commissione una relazione sulle attività del gruppo di cui al paragrafo 1; in tale relazione sono incluse le statistiche sulla partecipazione alle attività del gruppo di lavoro da parte dei rappresentanti degli organismi di valutazione della conformità notificati.
3. L'Agenzia valuta l'applicazione della procedura di valutazione della conformità dei componenti di interoperabilità e della procedura di verifica «CE» per le attrezzature ERTMS e ogni due anni presenta alla Commissione una relazione, comprensiva, se del caso, di raccomandazioni per eventuali miglioramenti.

Articolo 30

Compatibilità tra sottosistemi ERTMS di bordo e di terra

1. L'Agenzia decide di:
 - a) fatto salvo l'articolo 21, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797, e prima di rilasciare un'autorizzazione all'immissione sul mercato di un veicolo equipaggiato con un sottosistema ERTMS di bordo, fornire consulenza ai richiedenti su loro richiesta, in merito alla compatibilità tecnica tra sottosistemi ERTMS di bordo e di terra;
 - b) fatto salvo l'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798 e dopo aver rilasciato un'autorizzazione all'immissione sul mercato di un veicolo equipaggiato con un sottosistema ERTMS di bordo, fornire consulenza alle imprese ferroviarie su loro richiesta, prima che esse utilizzino un veicolo equipaggiato con un sottosistema ERTMS di bordo, in merito alla compatibilità operativa tra sottosistemi ERTMS di bordo e di terra.

Ai fini del presente paragrafo, l'Agenzia coopera con le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza.

2. Qualora, prima del rilascio di un'autorizzazione da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia rilevi o sia informata dal richiedente attraverso lo sportello unico, conformemente all'articolo 19, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/797, che un progetto ha subito modifiche nella sua concezione o in una sua specifica dopo che l'Agenzia stessa aveva rilasciato un'autorizzazione ai sensi dell'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/797 e che sussiste il rischio di una mancata compatibilità tecnica e operativa tra un sottosistema ERTMS a terra e veicoli dotati di ERTMS, essa collabora con le parti coinvolte, tra cui il richiedente e la pertinente autorità nazionale preposta alla sicurezza, al fine di trovare una soluzione reciprocamente accettabile. Se non è possibile trovare una soluzione reciprocamente accettabile entro un mese dall'inizio del processo di coordinamento, la questione è sottoposta all'arbitrato della commissione di ricorso.

3. Se, dopo il rilascio di un'autorizzazione da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia rileva il rischio di mancata compatibilità tecnica o operativa tra le pertinenti reti e i pertinenti veicoli dotati di attrezzature ERTMS, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza e l'Agenzia collaborano con tutte le parti coinvolte al fine di trovare, senza indugio, una soluzione reciprocamente accettabile. L'Agenzia informa la Commissione di tali casi.

Articolo 31

Sostegno all'implementazione dell'ERTMS e a progetti ERTMS

1. L'Agenzia assiste la Commissione nel monitoraggio dell'implementazione dell'ERTMS conformemente al piano europeo di implementazione in vigore. Su richiesta della Commissione, facilita il coordinamento dell'implementazione dell'ERTMS lungo i corridoi di trasporto transeuropei e i corridoi ferroviari merci previsti dal regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

2. L'Agenzia assicura il monitoraggio tecnico dei progetti finanziati dall'Unione per l'implementazione dell'ERTMS; tale monitoraggio comprende, se del caso e senza causare indebiti ritardi nel processo, l'analisi dei documenti di gara al momento delle gare d'appalto. L'Agenzia inoltre assiste, se necessario, i beneficiari di tali fondi dell'Unione onde garantire la piena conformità delle soluzioni tecniche realizzate nei progetti alle STI relative al controllo-comando e segnalamento, e quindi la piena interoperabilità di tali soluzioni.

Articolo 32

Accreditamento dei laboratori

1. L'Agenzia agevola, in particolare attraverso l'elaborazione di linee guida appropriate che mette a disposizione degli organismi di accreditamento, l'accREDITamento armonizzato dei laboratori ERTMS a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.

2. L'Agenzia informa gli Stati membri e la Commissione in caso di non conformità ai requisiti del regolamento (CE) n. 765/2008 in relazione all'accREDITamento dei laboratori ERTMS.

3. L'Agenzia può partecipare in qualità di osservatore alle valutazioni *inter pares* prescritte dal regolamento (CE) n. 765/2008.

CAPO 7

COMPITI DELL'AGENZIA RIGUARDANTI IL MONITORAGGIO DELLO SPAZIO FERROVIARIO EUROPEO UNICO

Articolo 33

Monitoraggio del funzionamento e dei processi decisionali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza

1. Per svolgere i compiti ad essa affidati e per assistere la Commissione nell'esercizio delle sue funzioni ai sensi del TFUE, l'Agenzia tiene sotto osservazione il funzionamento e i processi decisionali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza effettuando audit e ispezioni a nome della Commissione.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accREDITamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

2. L'Agenzia ha il diritto di sottoporre ad audit:

- a) la capacità delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di assolvere compiti legati alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie; e
- b) l'efficacia del monitoraggio, da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza, dei sistemi di gestione della sicurezza dei soggetti di cui all'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798.

Il consiglio direttivo adotta la politica, i metodi di lavoro, le procedure e le modalità pratiche per l'applicazione del presente paragrafo, ivi comprese, se del caso, le modalità relative alla consultazione con gli Stati membri prima della pubblicazione delle informazioni.

L'Agenzia promuove l'inclusione nelle squadre di audit di revisori qualificati provenienti da autorità nazionali preposte alla sicurezza non soggette all'effettivo audit. A tal fine l'Agenzia predispone un elenco di revisori qualificati e, quando ciò sia necessario, fornisce loro una formazione.

3. L'Agenzia elabora relazioni di audit e le invia all'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata, allo Stato membro interessato e alla Commissione. Ogni relazione di audit contiene, in particolare, l'elenco delle eventuali carenze individuate dall'Agenzia e formula raccomandazioni in merito agli opportuni miglioramenti.

4. Se l'Agenzia reputa che le carenze di cui al paragrafo 3 impediscano all'autorità nazionale preposta alla sicurezza in questione di assolvere efficacemente i propri compiti in relazione alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie, essa raccomanda all'autorità nazionale preposta alla sicurezza di attuare gli opportuni provvedimenti entro un termine concordato, tenendo conto della rilevanza della carenza. Lo Stato membro interessato è tenuto informato dall'Agenzia in merito a tale raccomandazione.

5. Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza è in disaccordo con le raccomandazioni dell'Agenzia di cui al paragrafo 4 o non adotta gli opportuni provvedimenti di cui al paragrafo 4 o se, in risposta alla raccomandazione dell'Agenzia, un'autorità nazionale preposta alla sicurezza non fornisce alcuna risposta entro il termine di tre mesi dalla ricezione della raccomandazione stessa, l'Agenzia informa la Commissione.

6. La Commissione informa dello Stato membro interessato e chiede che esso precisi la propria posizione in merito alla raccomandazione di cui al paragrafo 4. Se le risposte fornite non sono giudicate sufficienti o se lo Stato membro non fornisce alcuna risposta entro tre mesi dalla richiesta della Commissione, la Commissione può, entro il termine di sei mesi, intraprendere azioni appropriate relative ai provvedimenti da attuare a seguito dell'audit, se del caso.

7. L'Agenzia è autorizzata ad effettuare ispezioni preannunciate presso le autorità nazionali preposte alla sicurezza allo scopo di verificare aree specifiche delle attività e del funzionamento delle stesse e in particolare allo scopo di esaminare documenti, processi e dati in relazione con i compiti di cui alla direttiva (UE) 2016/798. Le ispezioni possono essere decise di volta in volta o effettuate in base a un piano elaborato dall'Agenzia. La durata di un'ispezione non supera i due giorni. Le autorità nazionali degli Stati membri facilitano il lavoro del personale dell'Agenzia. L'Agenzia trasmette alla Commissione, allo Stato membro interessato e all'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata una relazione su ciascuna ispezione.

La politica, i metodi di lavoro e la procedura di effettuazione delle ispezioni sono adottati dal consiglio direttivo.

Articolo 34

Monitoraggio degli organismi di valutazione della conformità notificati

1. Ai fini dell'articolo 41 della direttiva (UE) 2016/797, l'Agenzia sostiene la Commissione nel controllo degli organismi di valutazione della conformità notificati fornendo assistenza agli organismi di accreditamento e alle autorità nazionali pertinenti e attraverso audit e ispezioni, come previsto nei paragrafi da 2 a 6.

2. L'Agenzia sostiene l'accREDITAMENTO armonizzato degli organismi di valutazione della conformità notificati, in particolare fornendo agli organismi di accREDITAMENTO opportuni orientamenti relativi ai criteri e alle procedure di valutazione volti a stabilire se gli organismi notificati soddisfino i requisiti di cui al capo VI della direttiva (UE) 2016/797, attraverso l'infrastruttura europea di accREDITAMENTO riconosciuta ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 765/2008.

3. Nel caso di organismi di valutazione della conformità notificati che non sono accreditati ai sensi dell'articolo 27 della direttiva (UE) 2016/797, l'Agenzia può effettuare un audit al fine di accertarne la capacità di soddisfare le prescrizioni stabilite all'articolo 30 della direttiva (UE) 2016/797. La procedura di effettuazione degli audit è adottata dal consiglio direttivo.

4. L'Agenzia elabora relazioni di audit riguardanti le attività di cui al paragrafo 3 e le trasmette all'organismo di valutazione della conformità notificato interessato, allo Stato membro interessato e alla Commissione. Ogni relazione di audit contiene, in particolare, l'elenco delle eventuali carenze individuate dall'Agenzia e formula raccomandazioni in merito agli opportuni miglioramenti. Se l'Agenzia reputa che tali carenze impediscano all'organismo di valutazione della conformità notificato in questione di assolvere efficacemente i propri compiti in relazione all'interoperabilità ferroviaria, essa adotta una raccomandazione in cui chiede allo Stato membro in cui è stabilito tale organismo notificato di prendere gli opportuni provvedimenti entro un termine concordato, tenendo conto della gravità della carenza.

5. Se uno Stato membro è in disaccordo con la raccomandazione di cui al paragrafo 4 o non adotta gli opportuni provvedimenti di cui al paragrafo 4, o se, in risposta alla raccomandazione dell'Agenzia, un organismo notificato non fornisce alcuna risposta entro il termine di tre mesi dalla ricezione della raccomandazione stessa, l'Agenzia informa la Commissione. La Commissione informa dello Stato membro interessato e chiede che esso precisi la propria posizione in merito alla suddetta raccomandazione. Se le risposte fornite non sono giudicate sufficienti o se lo Stato membro non fornisce alcuna risposta entro tre mesi dal ricevimento della richiesta della Commissione, la Commissione può, entro un termine di sei mesi, adottare una decisione.

6. L'Agenzia è autorizzata a effettuare ispezioni preannunciate o non annunciate presso gli organismi di valutazione della conformità notificati, allo scopo di verificare aree specifiche delle attività e del funzionamento degli stessi e in particolare per esaminare documenti, certificati e dati relativi ai compiti di cui all'articolo 41 della direttiva (UE) 2016/797. Nel caso di organismi accreditati, l'Agenzia coopera con gli organismi nazionali di accreditamento pertinenti. Nel caso di organismi di valutazione della conformità che non sono accreditati, l'Agenzia coopera con le autorità nazionali pertinenti che hanno riconosciuto gli organismi notificati interessati. Le ispezioni possono essere decise di volta in volta o effettuate in base a una politica, metodi di lavoro e procedure elaborati dall'Agenzia. La durata di un'ispezione non supera i due giorni. Gli organismi di valutazione della conformità notificati agevolano il lavoro del personale dell'Agenzia. L'Agenzia trasmette alla Commissione e allo Stato membro interessato una relazione su ciascuna ispezione.

Articolo 35

Monitoraggio dei progressi nell'ambito della sicurezza e dell'interoperabilità ferroviarie

1. L'Agenzia, insieme agli organismi investigativi nazionali, raccoglie dati utili sugli incidenti e inconvenienti tenendo conto del contributo degli organismi nazionali incaricati delle indagini alla sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione.

2. L'Agenzia tiene sotto osservazione i risultati globali relativi alla sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione. L'Agenzia può in particolare chiedere l'assistenza degli organismi di cui all'articolo 38, anche sotto forma di raccolta di dati e di accesso ai risultati delle valutazioni *inter pares* ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/798. L'Agenzia si basa anche sui dati raccolti da Eurostat e collabora con quest'ultimo per evitare ogni duplicazione delle attività e per assicurare la coerenza metodologica tra i CSI e gli indicatori utilizzati per gli altri modi di trasporto.

3. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia emana raccomandazioni su come migliorare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione, in particolare agevolando il coordinamento tra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura o tra i gestori dell'infrastruttura.

4. L'Agenzia tiene sotto osservazione i progressi nell'ambito della sicurezza e dell'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione. Ogni due anni, presenta alla Commissione e pubblica una relazione sui progressi compiuti in materia di sicurezza e di interoperabilità nello spazio ferroviario europeo unico.

5. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia presenta una relazione sullo stato di attuazione e applicazione della legislazione dell'Unione in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviarie in uno specifico Stato membro.

6. L'Agenzia fornisce, su richiesta di uno Stato membro o della Commissione, un quadro generale del livello di sicurezza e interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e crea a tal fine uno strumento dedicato, conformemente all'articolo 53, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797.

CAPO 8

ALTRI COMPITI DELL'AGENZIA

Articolo 36

Personale ferroviario

1. L'Agenzia svolge i compiti appropriati relativi al personale ferroviario definiti negli articoli 4, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 e 37 della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

2. La Commissione può chiedere all'Agenzia di svolgere altri compiti legati al personale ferroviario in conformità della direttiva 2007/59/CE e di formulare raccomandazioni in materia di personale ferroviario addetto a compiti di sicurezza non contemplati dalla direttiva 2007/59/CE.

3. L'Agenzia consulta le autorità nazionali competenti in materia di personale ferroviario sui compiti di cui ai paragrafi 1 e 2 e può promuovere la cooperazione tra tali autorità, anche attraverso l'organizzazione di incontri con i loro rappresentanti.

Articolo 37

Registri e loro accessibilità

1. L'Agenzia istituisce e mantiene, se del caso in collaborazione con i soggetti nazionali competenti:

- a) il registro europeo dei veicoli, conformemente all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;
- b) il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, conformemente all'articolo 48 della direttiva (UE) 2016/797.

2. L'Agenzia svolge la funzione di autorità di sistema per tutti i registri e le banche dati di cui alla direttiva (UE) 2016/797, alla direttiva (UE) 2016/798 e alla direttiva 2007/59/CE. In tale veste, le sue attività comprendono:

- a) l'elaborazione e la gestione delle specifiche sui registri;
- b) il coordinamento degli sviluppi relativi ai registri negli Stati membri;
- c) la fornitura di indicazioni sui registri alle parti interessate;
- d) l'invio, all'attenzione della Commissione, di raccomandazioni sui miglioramenti delle specifiche dei registri esistenti, comprese se necessario la semplificazione e la cancellazione di informazioni ridondanti, e sull'eventuale necessità di istituire altri registri, previa analisi costi-benefici.

3. L'Agenzia rende pubblici i seguenti documenti e registri previsti dalla direttiva (UE) 2016/797 e dalla direttiva (UE) 2016/798:

- a) le dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi;
- b) le dichiarazioni CE di conformità dei componenti di interoperabilità e le dichiarazioni CE di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità;
- c) le licenze rilasciate a norma dell'articolo 24, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾;
- d) i certificati di sicurezza unici rilasciati ai sensi dell'articolo 10 della direttiva (UE) 2016/798;
- e) le relazioni di indagine trasmesse all'Agenzia a norma dell'articolo 24 della direttiva (UE) 2016/798;
- f) le norme nazionali notificate alla Commissione ai sensi dell'articolo 8 della direttiva (UE) 2016/798 e dell'articolo 14 della direttiva (UE) 2016/797;

⁽¹⁾ 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 (GUL 315 del 3.12.2007, pag. 51).

⁽²⁾ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32).

- g) registri dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797, anche attraverso collegamenti che rimandano ai registri nazionali pertinenti;
 - h) i registri dell'infrastruttura, anche attraverso collegamenti che rimandano ai registri nazionali pertinenti;
 - i) i registri relativi ai soggetti responsabili della manutenzione e organismi di certificazione di detti soggetti;
 - j) il registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati, conformemente all'articolo 48 della direttiva (UE) 2016/797;
 - k) il registro delle richieste di modifica e delle modifiche previste delle specifiche ERTMS, conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del presente regolamento;
 - l) il registro delle richieste di modifica e delle modifiche previste delle STI sulle applicazioni telematiche per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci, conformemente all'articolo 23, paragrafo 2, del presente regolamento;
 - m) il registro delle marcature delle amministrazioni proprietarie dei veicoli tenuto dall'Agenzia a norma della STI per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico»;
 - n) le relazioni sulla qualità elaborate a norma dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
4. Le modalità pratiche per la trasmissione dei documenti di cui al paragrafo 3 sono discusse e stabilite di comune accordo tra la Commissione e gli Stati membri sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia.
5. Allorché i documenti di cui al paragrafo 3 sono trasmessi, gli organismi interessati possono indicare quali documenti non devono essere resi pubblici per motivi di sicurezza.
6. Le autorità nazionali preposte al rilascio delle licenze di cui al paragrafo 3, lettera c), del presente articolo notificano all'Agenzia ogni decisione individuale di rilascio, rinnovo, modifica o revoca di tali licenze a norma della direttiva 2012/34/UE.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza preposte al rilascio dei certificati di sicurezza unici di cui al paragrafo 3, lettera d), del presente articolo, notificano all'Agenzia, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 16, della direttiva (UE) 2016/798, ogni decisione individuale di rilascio, rinnovo, modifica, restrizione o revoca di tali certificati.

7. L'Agenzia può inserire nella banca dati pubblica ogni documento pubblico o collegamento utile in relazione agli obiettivi del presente regolamento, tenendo conto della legislazione dell'Unione vigente in materia di protezione dei dati.

Articolo 38

Cooperazione di autorità nazionali preposte alla sicurezza, organismi investigativi nazionali e organismi rappresentativi

1. L'Agenzia costituisce una rete di autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo 16 della direttiva (UE) 2016/798. L'Agenzia mette a disposizione della rete un segretariato.
2. L'Agenzia sostiene gli organismi investigativi di cui all'articolo 22, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/798. Per facilitare la cooperazione tra gli organismi investigativi l'Agenzia mette a disposizione un segretariato, organizzato separatamente rispetto alle funzioni interne all'Agenzia relative alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e alle autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli.
3. La cooperazione degli organismi di cui ai paragrafi 1 e 2 ha in particolare i seguenti obiettivi:
 - a) scambio di informazioni legate alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie;
 - b) promozione delle buone prassi e diffusione di conoscenze pertinenti;
 - c) trasmissione all'Agenzia di dati riguardanti la sicurezza delle ferrovie e in particolare i CSI.

L'Agenzia agevola la cooperazione tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza e gli organismi investigativi nazionali, in particolare organizzando riunioni congiunte.

⁽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 (GUL 315 del 3.12.2007, pag. 14).

4. L'Agenzia può costituire una rete di organismi rappresentativi del settore ferroviario che agiscono a livello di Unione. L'elenco di tali organismi è stabilito dalla Commissione. L'Agenzia può mettere a disposizione di tale rete un segretariato. La rete ha in particolare i seguenti compiti:

- a) scambio di informazioni legate alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie;
- b) promozione delle buone prassi e diffusione di conoscenze pertinenti;
- c) trasmissione all'Agenzia di dati riguardanti la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie.

5. Le reti e gli organismi di cui ai paragrafi 1, 2 e 4 del presente articolo possono presentare osservazioni sui progetti di parere di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

6. L'Agenzia può costituire altre reti con organismi o autorità cui sono attribuite responsabilità per una parte del sistema ferroviario dell'Unione.

7. La Commissione può partecipare alle riunioni delle reti di cui al presente articolo.

Articolo 39

Comunicazione e diffusione

L'Agenzia comunica e diffonde alle parti interessate informazioni riguardanti il quadro dell'Unione relativo alla legislazione sulle ferrovie e allo sviluppo di norme e orientamenti, conformemente ai piani di comunicazione e diffusione adottati dal consiglio direttivo sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia. Tali piani, basati su un'analisi delle esigenze, sono aggiornati regolarmente dal consiglio direttivo.

Articolo 40

Ricerca e promozione dell'innovazione

1. Su richiesta della Commissione o su propria iniziativa, secondo la procedura di cui all'articolo 52, paragrafo 4, l'Agenzia contribuisce alle attività di ricerca in ambito ferroviario a livello di Unione, anche fornendo sostegno ai servizi della Commissione e agli organismi rappresentativi competenti. Tale contributo lascia impregiudicate le altre attività di ricerca a livello di Unione.

2. La Commissione può affidare all'Agenzia il compito di promuovere l'innovazione finalizzata al miglioramento della sicurezza e dell'interoperabilità ferroviarie, in particolare per quanto concerne l'impiego delle nuove tecnologie dell'informazione, delle informazioni sugli orari e dei sistemi di localizzazione e di monitoraggio (*tracking and tracing*).

Articolo 41

Assistenza alla Commissione

L'Agenzia assiste la Commissione, su richiesta di quest'ultima, nell'attuazione della legislazione dell'Unione volta al miglioramento del livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari, nonché all'elaborazione di un orientamento comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione.

Possono rientrare in tale assistenza la fornitura di consulenza tecnica su aspetti che richiedono conoscenze specifiche e la raccolta di informazioni attraverso le reti di cui all'articolo 38.

Articolo 42

Assistenza nella valutazione dei progetti ferroviari

Fatte salve le deroghe previste all'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/797, su richiesta della Commissione l'Agenzia esamina, dal punto di vista della sicurezza e dell'interoperabilità ferroviarie, i progetti riguardanti la progettazione, la realizzazione, il rinnovo o la ristrutturazione dei sottosistemi per i quali è stato chiesto un contributo finanziario dell'Unione.

Entro un termine non superiore a due mesi, da stabilirsi di comune accordo con la Commissione tenuto conto dell'importanza del progetto e alle risorse disponibili, l'Agenzia esprime un parere sulla conformità del progetto alla normativa vigente in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviarie.

Articolo 43

Assistenza agli Stati membri, ai paesi candidati e alle parti interessate

1. Su richiesta della Commissione, degli Stati membri, dei paesi candidati o delle reti di cui all'articolo 38, l'Agenzia svolge attività di formazione e altre attività appropriate di delucidazione e riguardanti l'applicazione della normativa in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviarie, nonché prodotti collegati dell'Agenzia quali registri, guide all'attuazione e raccomandazioni.
2. La natura e la portata delle attività di cui al paragrafo 1, compreso l'eventuale impatto sulle risorse, sono decise dal consiglio direttivo e incluse nel documento di programmazione dell'Agenzia. I costi di tale assistenza sono sostenuti dalle parti richiedenti, salvo diversi accordi.

Articolo 44

Relazioni internazionali

1. Se necessario ai fini del conseguimento degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento, e fatte salve le rispettive competenze degli Stati membri e delle istituzioni dell'Unione, compreso il servizio europeo per l'azione esterna, l'Agenzia può rafforzare il coordinamento con le organizzazioni internazionali in base agli accordi conclusi e intrattenere rapporti e concludere accordi amministrativi con autorità di vigilanza, organizzazioni internazionali e amministrazioni di paesi terzi aventi competenze in aree che sono oggetto di attività dell'Agenzia, al fine di assicurare l'aggiornamento sugli sviluppi scientifici e tecnici e promuovere la legislazione e le norme ferroviarie dell'Unione.
2. Gli accordi di cui al paragrafo 1 non creano obblighi giuridici per l'Unione e per i suoi Stati membri né impediscono agli Stati membri e alle rispettive autorità competenti di concludere accordi bilaterali o multilaterali con le autorità di vigilanza, le organizzazioni internazionali e le amministrazioni dei paesi terzi di cui al paragrafo 1. Tali accordi e forme di cooperazione sono soggetti a discussione preventiva con la Commissione e alla presentazione di relazioni periodiche alla Commissione. Il consiglio direttivo è debitamente informato di tali accordi.
3. Il consiglio direttivo adotta una strategia per le relazioni con paesi terzi od organizzazioni internazionali riguardo a questioni che rientrano tra le competenze dell'Agenzia. Tale strategia è incorporata nel documento di programmazione dell'Agenzia, con specificazione delle risorse correlate.

Articolo 45

Coordinamento per i pezzi di ricambio

L'Agenzia contribuisce all'identificazione di potenziali pezzi di ricambio intercambiabili da standardizzare, comprese le interfacce principali di tali pezzi di ricambio. A tal fine, l'Agenzia può costituire un gruppo di lavoro per coordinare le attività delle parti interessate e può intrattenere rapporti con gli enti europei di normazione. L'Agenzia presenta alla Commissione opportune raccomandazioni.

CAPO 9

ORGANIZZAZIONE DELL'AGENZIA

Articolo 46

Struttura amministrativa e direttiva

La struttura amministrativa e direttiva dell'Agenzia è costituita da:

- a) un consiglio direttivo, che esercita le funzioni stabilite nell'articolo 51;
- b) un comitato esecutivo, che esercita le funzioni stabilite nell'articolo 53;

- c) un direttore esecutivo, che esercita le funzioni stabilite nell'articolo 54;
- d) una o più commissioni di ricorso, che esercitano le funzioni stabilite negli articoli da 58 a 62.

Articolo 47

Composizione del consiglio direttivo

1. Il consiglio direttivo è composto da un rappresentante di ogni Stato membro e da due rappresentanti della Commissione, tutti con diritto di voto.

Nel consiglio direttivo siedono anche, senza diritto di voto, sei rappresentanti a livello europeo dei seguenti soggetti interessati:

- a) le imprese ferroviarie;
- b) i gestori dell'infrastruttura;
- c) l'industria ferroviaria;
- d) le organizzazioni sindacali;
- e) i passeggeri;
- f) i clienti del trasporto merci.

Per ognuno di tali soggetti interessati la Commissione nomina un rappresentante e un supplente sulla base di un elenco di quattro nominativi preselezionati dalle rispettive organizzazioni europee.

2. I membri del consiglio direttivo e i loro supplenti sono nominati in base alla loro conoscenza delle attività principali dell'Agenzia, tenendo conto delle competenze manageriali, amministrative e di bilancio pertinenti. Tutte le parti si sforzano di limitare l'avvicendamento dei loro rappresentanti nel consiglio direttivo, per assicurare la continuità dei lavori. Nel consiglio direttivo tutte le parti mirano a realizzare una rappresentanza equilibrata di uomini e donne.

3. Gli Stati membri e la Commissione nominano i membri del consiglio direttivo nonché i loro rispettivi supplenti per sostituirli in caso di assenza.

4. Il mandato dei membri ha durata di quattro anni e può essere rinnovato.

5. Se del caso, la partecipazione di rappresentanti di paesi terzi e le condizioni ad essa relative sono definite negli accordi di cui all'articolo 75.

Articolo 48

Presidente del consiglio direttivo

1. Il consiglio direttivo elegge, a maggioranza di due terzi dei suoi membri aventi diritto di voto, un presidente scelto tra i rappresentanti degli Stati membri e un vicepresidente scelto tra i suoi membri.

Il vicepresidente sostituisce il presidente in caso di impedimento di quest'ultimo.

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

Articolo 49

Riunioni

1. Le riunioni del consiglio direttivo si svolgono conformemente al suo regolamento interno e sono convocate dal presidente. Il direttore esecutivo dell'Agenzia partecipa alle riunioni, tranne quando la sua partecipazione può determinare un conflitto di interessi, secondo quanto stabilito dal presidente, o quando il consiglio direttivo deve prendere una decisione relativa all'articolo 70 e in conformità dell'articolo 51, paragrafo 1, lettera i).

Il consiglio direttivo può invitare ad assistere a punti specifici dell'ordine del giorno delle proprie riunioni, come osservatore, qualsiasi persona il cui parere possa presentare interesse.

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

3. Qualora si ponga una questione di riservatezza o di conflitto di interessi, il consiglio direttivo può decidere di esaminare punti specifici dell'ordine del giorno in assenza dei membri interessati. Ciò lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri e della Commissione di essere rappresentati da un supplente o da qualsiasi altra persona. Norme dettagliate per l'applicazione della presente disposizione sono fissate nel regolamento interno del consiglio direttivo.

Articolo 50

Votazioni

Se non stabilito diversamente nel presente regolamento, il consiglio direttivo prende le sue decisioni a maggioranza assoluta dei membri con diritto di voto. Ciascun membro con diritto di voto dispone di un voto.

Articolo 51

Funzioni del consiglio direttivo

1. Affinché l'Agenzia possa svolgere i suoi compiti, il consiglio direttivo:
 - a) adotta la relazione annuale di attività dell'Agenzia per l'anno precedente ed entro il 1° luglio la trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti, curandone la pubblicazione;
 - b) sentito il parere della Commissione e a norma dell'articolo 52, adotta ogni anno, a maggioranza di due terzi dei membri aventi diritto di voto, il documento di programmazione dell'Agenzia;
 - c) adotta, a maggioranza di due terzi dei membri aventi diritto di voto, il bilancio annuale dell'Agenzia ed esercita altre funzioni in relazione al bilancio dell'Agenzia, conformemente al capo 10;
 - d) fissa le procedure per l'assunzione delle deliberazioni del direttore esecutivo;
 - e) adotta una politica, metodi di lavoro e procedure in merito alle visite, agli audit e alle ispezioni a norma degli articoli 11, 33 e 34;
 - f) adotta il proprio regolamento interno;
 - g) adotta e aggiorna i piani di comunicazione e distribuzione di cui all'articolo 39;
 - h) fermo restando il paragrafo 2, esercita, in relazione al personale dell'Agenzia, i poteri di autorità con potere di nomina demandati dallo statuto dei funzionari dell'Unione europea e dal regime applicabile agli altri agenti dell'Unione («statuto dei funzionari» e «regime applicabile agli altri agenti») come definito dal regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 259/68 ⁽¹⁾ all'autorità che ha il potere di nomina e all'autorità abilitata a concludere i contratti di assunzione;
 - i) adotta decisioni debitamente motivate in relazione alla revoca dell'immunità ai sensi dell'articolo 17 del protocollo n. 7 sui privilegi e sulle immunità dell'Unione europea;
 - j) sottopone all'accordo della Commissione modalità per l'attuazione dello statuto dei funzionari e del regime applicabile agli altri agenti, se sono diverse da quelle adottate dalla Commissione, a norma della procedura prevista dall'articolo 110 dello statuto dei funzionari;
 - k) nomina il direttore esecutivo e, se del caso, può prolungarne il mandato o rimuoverlo dall'incarico, deliberando a maggioranza di due terzi dei suoi membri aventi diritto di voto, a norma dell'articolo 68;
 - l) nomina i membri del comitato esecutivo, deliberando a maggioranza di due terzi dei suoi membri aventi diritto di voto, a norma dell'articolo 53;

⁽¹⁾ Regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 259/68 del Consiglio, del 29 febbraio 1968, che definisce lo statuto dei funzionari delle Comunità europee nonché il regime applicabile agli altri agenti di tali Comunità, ed istituisce speciali misure applicabili temporaneamente ai funzionari della Commissione (GU L 56 del 4.3.1968, pag. 1).

- m) adotta un mandato per i compiti del comitato esecutivo di cui all'articolo 53;
- n) adotta le decisioni connesse agli accordi di cui all'articolo 75, paragrafo 2;
- o) nomina e revoca i membri delle commissioni di ricorso, deliberando a maggioranza di due terzi dei suoi membri aventi diritto di voto, a norma dell'articolo 55 e dell'articolo 56, paragrafo 4;
- p) adotta una decisione in cui stabilisce le norme relative al distacco di esperti nazionali all'Agenzia, ai sensi dell'articolo 69;
- q) adotta una strategia antifrode proporzionata ai rischi di frode, tenendo conto dell'analisi rapporto costi-benefici delle misure da attuare;
- r) assicura un seguito adeguato alle osservazioni e alle raccomandazioni risultanti dalle indagini dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e dalle diverse relazioni di audit interno ed esterno e valutazioni, verificando l'adozione delle azioni appropriate da parte del direttore esecutivo;
- s) adotta norme per la prevenzione e la gestione dei conflitti di interessi in relazione ai membri del consiglio direttivo e delle commissioni di ricorso e ai partecipanti ai gruppi di lavoro e ad altri gruppi di cui all'articolo 5, paragrafo 2, e ad altro personale non contemplato dallo statuto. Tali norme comprendono disposizioni in materia di dichiarazioni d'interesse e, se del caso, di aspetti successivi alla cessazione dell'incarico;
- t) adotta orientamenti e l'elenco dei principali elementi da includere negli accordi di cooperazione che devono essere conclusi tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 76;
- u) adotta un modello quadro per la ripartizione finanziaria dei diritti e dei corrispettivi pagabili dai richiedenti di cui all'articolo 76, paragrafo 2, ai fini degli articoli 14, 20 e 21;
- v) stabilisce procedure per la cooperazione dell'Agenzia e del suo personale nei procedimenti giudiziari nazionali;
- w) adotta il regolamento interno dei gruppi di lavoro e degli altri gruppi e i parametri relativi alle spese di viaggio e di soggiorno dei loro membri di cui all'articolo 5, paragrafi 5 e 9;
- x) designa un osservatore tra i suoi membri per seguire la procedura di selezione seguita dalla Commissione per la nomina del direttore esecutivo;
- y) adotta adeguate modalità per l'attuazione del regolamento n. 1 ⁽¹⁾, in conformità delle norme sulle votazioni di cui all'articolo 74, paragrafo 1.

2. Il consiglio direttivo adotta, in conformità della procedura prevista all'articolo 110 dello statuto dei funzionari, una decisione in applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, dello statuto dei funzionari e dell'articolo 6 del regime applicabile agli altri agenti, con cui delega al direttore esecutivo i poteri pertinenti di autorità con potere di nomina e stabilisce le condizioni nelle quali tali poteri possono essere sospesi. Il direttore esecutivo è autorizzato a subdelegare tali competenze. Il direttore esecutivo informa il consiglio direttivo circa tali subdeleghe.

Nell'applicare il primo comma, se circostanze del tutto eccezionali lo richiedono, il consiglio direttivo può, mediante una decisione, sospendere temporaneamente i poteri di autorità con potere di nomina delegati al direttore esecutivo, nonché i poteri subdelegati da quest'ultimo, per esercitarli esso stesso o delegarli, per un periodo di tempo limitato, a uno dei suoi membri o a un membro del personale diverso dal direttore esecutivo. Il delegato rende conto di tale delega al consiglio direttivo.

Articolo 52

Documento di programmazione

1. Entro il 30 novembre di ogni anno il consiglio direttivo adotta, tenendo conto del parere della Commissione, il documento di programmazione contenente i programmi annuale e pluriennale e lo trasmette agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione e alle reti di cui all'articolo 38. Il programma di lavoro annuale stabilisce le azioni che l'Agenzia deve svolgere nell'anno successivo.

⁽¹⁾ Regolamento n. 1 del 15 aprile 1958, che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea (GU 17 del 6.10.1958, pag. 385).

Il consiglio direttivo stabilisce le procedure appropriate da applicare per l'adozione del documento di programmazione, compresa la consultazione delle parti interessate.

2. Il documento di programmazione diventa definitivo dopo l'approvazione definitiva del bilancio generale dell'Unione e, se necessario, è adeguato di conseguenza.

Qualora la Commissione si esprima, entro 15 giorni dalla data dell'adozione del documento di programmazione, a sfavore di tale documento, il consiglio direttivo lo riesamina e lo adotta entro il termine di due mesi, se necessario in versione modificata, in seconda lettura con votazione a maggioranza di due terzi dei membri con diritto di voto, compresi i rappresentanti della Commissione, o all'unanimità dei rappresentanti degli Stati membri.

3. Il programma di lavoro annuale dell'Agenzia individua, per ogni attività, gli obiettivi perseguiti. In linea di massima ogni attività è associata in modo chiaro alle risorse umane e di bilancio necessarie per il suo svolgimento, conformemente ai principi di formazione del bilancio per attività e gestione per attività e alla procedura di valutazione d'impatto preliminare prevista all'articolo 8, paragrafo 2.

4. Quando all'Agenzia viene affidato un nuovo compito, il consiglio direttivo modifica, se necessario, il documento di programmazione adottato. L'inserimento di tale nuovo compito è subordinato all'analisi delle implicazioni in termini di risorse umane e di bilancio ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, e può essere subordinato a una decisione di rinvio di altri compiti.

5. Il programma di lavoro pluriennale dell'Agenzia definisce la programmazione strategica complessiva, compresi gli obiettivi, i risultati attesi e gli indicatori di risultato. Definisce inoltre la programmazione delle risorse, compresi il bilancio pluriennale e il personale. Il Parlamento europeo è consultato sul progetto del programma di lavoro pluriennale.

La programmazione delle risorse viene aggiornata ogni anno. La programmazione strategica viene aggiornata ove opportuno, in particolare per adattarla all'esito della valutazione e del riesame di cui all'articolo 82.

Articolo 53

Comitato esecutivo

1. Il consiglio direttivo è assistito da un comitato esecutivo.

2. Il comitato esecutivo prepara decisioni che dovranno essere adottate dal consiglio direttivo. Se necessario, per motivi di urgenza, il comitato esecutivo prende talune decisioni provvisorie per conto del consiglio direttivo, in particolare su questioni amministrative e di bilancio, previo mandato ricevuto dal consiglio direttivo.

Insieme al consiglio direttivo, il comitato esecutivo assicura un seguito adeguato alle osservazioni e alle raccomandazioni risultanti dalle indagini dell'OLAF e dalle diverse relazioni di audit interno ed esterno e valutazioni, anche attraverso azioni appropriate del direttore esecutivo.

Fatte salve le responsabilità del direttore esecutivo, definite nell'articolo 54, il comitato esecutivo assiste e consiglia il direttore esecutivo nell'attuazione delle decisioni del consiglio direttivo, al fine di rafforzare il controllo della gestione amministrativa e di bilancio.

3. Il comitato esecutivo è composto dai seguenti membri:

- a) il presidente del consiglio direttivo;
- b) quattro degli altri rappresentanti degli Stati membri del consiglio direttivo; e
- c) uno dei rappresentanti della Commissione del consiglio direttivo.

Il presidente del consiglio direttivo funge da presidente del comitato esecutivo.

I quattro rappresentanti degli Stati membri e i loro supplenti sono nominati dal consiglio direttivo, sulla base delle pertinenti competenze ed esperienze. All'atto della loro nomina, il consiglio direttivo mira a conseguire una rappresentanza equilibrata tra uomini e donne all'interno del comitato esecutivo.

4. La durata del mandato dei membri del comitato esecutivo coincide con la durata del mandato dei membri del consiglio direttivo salvo che quest'ultimo decida una durata più breve.

5. Il comitato esecutivo si riunisce almeno una volta ogni tre mesi e, ove possibile, non meno di due settimane prima della riunione del consiglio direttivo. Il presidente del comitato esecutivo convoca riunioni supplementari su richiesta dei suoi membri o del consiglio direttivo.

6. Il consiglio direttivo stabilisce il regolamento interno del comitato esecutivo, è periodicamente informato in merito ai lavori del comitato esecutivo e ha accesso ai suoi documenti.

Articolo 54

Funzioni del direttore esecutivo

1. L'Agenzia è diretta dal suo direttore esecutivo che è completamente indipendente nell'espletamento delle sue funzioni. Il direttore esecutivo risponde delle sue attività al consiglio direttivo.

2. Fatte salve le competenze della Commissione, del consiglio direttivo o del comitato esecutivo, il direttore esecutivo non sollecita né accetta istruzioni da alcun governo o altro organismo.

3. Su richiesta del Parlamento europeo o del Consiglio, il direttore esecutivo riferisce in merito all'espletamento delle sue funzioni all'istituzione interessata.

4. Il direttore esecutivo è il rappresentante legale dell'Agenzia e adotta le decisioni, le raccomandazioni, i pareri e gli altri atti formali dell'Agenzia.

5. Il direttore esecutivo è responsabile della gestione amministrativa dell'Agenzia e dell'espletamento delle funzioni affidate dal presente regolamento. In particolare al direttore esecutivo sono affidate le seguenti responsabilità:

- a) la gestione corrente dell'Agenzia;
- b) l'attuazione delle decisioni adottate dal consiglio direttivo;
- c) l'elaborazione del documento di programmazione e la sua presentazione al consiglio direttivo previa consultazione della Commissione;
- d) l'attuazione del documento di programmazione e, per quanto possibile, la risposta alle richieste di assistenza della Commissione relativamente ai compiti dell'Agenzia ai sensi del presente regolamento;
- e) l'elaborazione della relazione annuale consolidata di attività dell'Agenzia, compresa la dichiarazione dell'ordinatore che indica se esiste una garanzia ragionevole in conformità dell'articolo 47, paragrafo 1, lettera b), del regolamento delegato (UE) n. 1271/2013 e all'articolo 51, paragrafo 1, lettera a), del presente regolamento e la sua presentazione al consiglio direttivo per valutazione e adozione;
- f) l'adozione dei provvedimenti necessari, in particolare la formulazione di istruzioni amministrative interne e la pubblicazione di avvisi, per assicurare che l'Agenzia operi a norma del presente regolamento;
- g) la predisposizione di un efficace sistema di monitoraggio che consenta di valutare i risultati dell'Agenzia e di compararli agli obiettivi operativi e la predisposizione di un sistema di valutazione regolare, conforme a criteri professionali riconosciuti;
- h) la predisposizione, su base annuale, di un progetto di relazione generale sulla base del monitoraggio e dei sistemi di valutazione di cui alla lettera g), e la sua presentazione al consiglio direttivo;
- i) la preparazione del progetto di stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia a norma dell'articolo 64 e l'esecuzione del bilancio a norma dell'articolo 65;
- j) l'adozione dei provvedimenti necessari per seguire i lavori delle reti di autorità nazionali preposte alla sicurezza, organismi investigativi nazionali e organismi rappresentativi di cui all'articolo 38;

- k) l'elaborazione di un piano d'azione volto a dare seguito alle conclusioni delle relazioni di audit interno ed esterno e valutazioni, nonché delle indagini dell'OLAF, e la presentazione di una relazione sui progressi compiuti, due volte l'anno alla Commissione e periodicamente al consiglio direttivo;
- l) la tutela degli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, attraverso controlli effettivi e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, il recupero delle somme indebitamente corrisposte nonché, se del caso, mediante l'irrogazione di sanzioni amministrative e finanziarie effettive, proporzionate e dissuasive;
- m) l'elaborazione di una strategia antifrode dell'Agenzia e la sua presentazione al consiglio direttivo per approvazione;
- n) la predisposizione del progetto di regolamento finanziario dell'Agenzia, al fine della sua adozione da parte del consiglio direttivo ai sensi dell'articolo 66, e delle sue misure di esecuzione;
- o) la conclusione a nome dell'Agenzia di accordi di cooperazione con le autorità nazionali preposte alla sicurezza conformemente all'articolo 76.

Articolo 55

Istituzione e composizione delle commissioni di ricorso

1. Su decisione del consiglio direttivo, l'Agenzia istituisce una o più commissioni di ricorso, responsabili dei ricorsi e delle procedure di arbitrato di cui agli articoli 58 e 61.
2. Ogni commissione di ricorso è composta da un presidente e da altri due membri. In loro assenza o in caso di conflitto di interessi, essi sono rappresentati da supplenti.
3. L'istituzione e la composizione delle commissioni di ricorso sono decise caso per caso; in alternativa, può essere istituita una commissione di ricorso quale organismo permanente, per un periodo massimo di quattro anni. In entrambi i casi, si applica la procedura seguente:
 - a) la Commissione stila un elenco di esperti qualificati sulla base delle pertinenti competenze ed esperienze e a seguito di una procedura di selezione aperta;
 - b) il consiglio direttivo nomina il presidente, gli altri membri e i supplenti scegliendoli tra quelli figuranti nell'elenco di cui alla lettera a). Qualora la commissione di ricorso non sia istituita quale organismo permanente, il consiglio direttivo tiene conto della natura e del contenuto del ricorso o dell'arbitrato ed evita conflitti di interessi conformemente all'articolo 57.
4. Qualora la commissione di ricorso ne ravvisi la necessità per la natura stessa del ricorso, essa può chiedere al consiglio direttivo di nominare altri due membri e i loro supplenti scegliendoli nell'elenco di cui al paragrafo 3, lettera a).
5. Su proposta dell'Agenzia e previa consultazione del consiglio direttivo, la Commissione stabilisce il regolamento interno delle commissioni di ricorso, comprese le regole di voto, le procedure per presentare ricorso e le condizioni per il rimborso delle spese dei loro membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 81, paragrafo 3.
6. Le commissioni di ricorso possono chiedere il parere di esperti degli Stati membri interessati, in particolare al fine di chiarire la normativa nazionale in questione, nella fase iniziale di esame della procedura.

Articolo 56

Membri delle commissioni di ricorso

1. Nel caso di una commissione di ricorso permanente, il mandato dei relativi membri e supplenti è limitato a quattro anni e può essere rinnovato una volta. Negli altri casi, il mandato è limitato alla durata del ricorso o dell'arbitrato.
2. I membri delle commissioni di ricorso sono indipendenti rispetto a tutte le parti coinvolte nel ricorso o arbitrato e non possono esercitare altre funzioni in seno all'Agenzia. Nelle loro deliberazioni e decisioni non sono vincolati da alcuna istruzione e devono essere privi di conflitti di interessi.

3. I membri delle commissioni di ricorso non fanno parte del personale dell'Agenzia e sono retribuiti per la loro effettiva partecipazione a un determinato ricorso o arbitrato.
4. Durante il loro mandato i membri delle commissioni di ricorso possono essere rimossi dal loro incarico solo per motivi gravi e se il consiglio direttivo decide in tal senso.
5. Durante il loro mandato i membri delle commissioni di ricorso possono essere rimossi dall'elenco degli esperti qualificati solo per motivi gravi e se la Commissione decide in tal senso.

Articolo 57

Esclusione e ricazione

1. I membri delle commissioni di ricorso non possono partecipare a un procedimento di ricorso o di arbitrato se vi hanno un interesse personale, se vi sono precedentemente intervenuti in veste di rappresentanti di una delle parti o se hanno partecipato all'adozione della decisione impugnata.
2. Qualsiasi membro della commissione di ricorso che, per uno dei motivi di cui al paragrafo 1 o per qualsivoglia altro motivo, ritenga non opportuno partecipare a un procedimento di ricorso o di arbitrato, o che sia inopportuno per un altro membro, ne informa la commissione di ricorso, che decide sull'esclusione del soggetto interessato sulla base delle norme adottate dal consiglio direttivo a norma dell'articolo 51, paragrafo 1, lettera s).
3. Qualsiasi parte del procedimento di ricorso o di arbitrato può ricare, conformemente al regolamento interno stabilito ai sensi dell'articolo 55, paragrafo 5, qualsiasi membro della commissione di ricorso per uno dei motivi di cui al paragrafo 1 del presente articolo o qualora tale membro sia sospettato di parzialità. La ricazione non può fondarsi sulla nazionalità del membro interessato.
4. La ricazione di cui al paragrafo 3 è ricevibile solo se è stata presentata prima dell'inizio del procedimento dinanzi alla commissione di ricorso o, qualora si abbia conoscenza dell'informazione che motiva la domanda di ricazione successivamente all'avvio del procedimento, entro i termini stabiliti dal regolamento interno della commissione di ricorso. Il membro interessato della commissione di ricorso è informato della ricazione e comunica se acconsente alla stessa. Nel caso in cui il membro interessato non acconsenta alla ricazione, la commissione di ricorso prende una decisione al riguardo entro i termini stabiliti dal regolamento interno o, qualora questi non abbia risposto, dopo la scadenza del termine previsto per la sua risposta.
5. Le commissioni di ricorso decidono quali provvedimenti adottare nei casi di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 senza la partecipazione del membro interessato. Ai fini della decisione, il membro interessato è sostituito nella commissione di ricorso dal suo supplente. Il consiglio direttivo è informato delle decisioni adottate dalla commissione di ricorso.

Articolo 58

Ricorsi contro le decisioni e ricorsi in carenza

1. Si può presentare ricorso presso la commissione di ricorso avverso una decisione presa dall'Agenzia ai sensi degli articoli 14, 20, 21 e 22 ovvero se l'Agenzia omette di agire entro i termini applicabili e dopo il completamento della revisione precontenziosa di cui all'articolo 60.
2. Il ricorso proposto conformemente al paragrafo 1 non ha effetto sospensivo. Tuttavia, su richiesta delle parti coinvolte, la commissione di ricorso può decidere che il ricorso in questione abbia effetto sospensivo, se ritiene che le circostanze, quali l'impatto sulla sicurezza, lo consentano. In tal caso, la commissione di ricorso motiva la sua decisione.

Articolo 59

Legittimazione a presentare ricorso, termini di decadenza e forma

1. Qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre un ricorso contro una decisione presa dall'Agenzia nei suoi confronti, o che la interessa direttamente e singolarmente, ai sensi degli articoli 14, 20 e 21, ovvero se l'Agenzia omette di agire entro i termini applicabili.

2. Il ricorso, insieme alla memoria contenente i motivi, è presentato per iscritto conformemente al regolamento interno di cui all'articolo 55, paragrafo 5, all'Agenzia entro due mesi a decorrere dal giorno della notifica della misura alla persona interessata o, se la misura non è notificata alla persona, dal giorno in cui tale persona ne ha avuto conoscenza.

I ricorsi proposti in caso di inadempimento sono presentati per iscritto all'Agenzia entro due mesi a decorrere dalla data di scadenza del termine previsto all'articolo pertinente.

Articolo 60

Revisione precontenziosa

1. Se l'Agenzia ritiene che il ricorso sia ammissibile e fondato, rettifica la propria decisione o la propria inadempienza ai sensi dell'articolo 58, paragrafo 1. Tale procedura non si applica se la decisione impugnata ha incidenza su un'altra parte coinvolta nel procedimento di ricorso.

2. Se la decisione non è rettificata entro un mese dal ricevimento del ricorso, l'Agenzia decide senza indugio se sospendere l'applicazione della sua decisione e deferisce il ricorso in oggetto a una delle commissioni di ricorso.

Articolo 61

Procedura di arbitrato

In caso di disaccordo tra l'Agenzia e una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 7, e dell'articolo 24 della direttiva (UE) 2016/797 e dell'articolo 10, paragrafo 7, e dell'articolo 17, paragrafi 5 e 6, della direttiva (UE) 2016/798, la commissione di ricorso competente a giudicare la controversia funge da arbitro su richiesta dell'autorità o delle autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate. In tal caso, la commissione di ricorso decide se confermare la posizione dell'Agenzia.

Articolo 62

Esame e decisioni sui ricorsi e sugli arbitrati

1. La commissione di ricorso decide se accogliere o respingere il ricorso entro tre mesi dalla sua presentazione. Nell'esame di un ricorso o nell'esercizio della funzione di arbitro, la commissione di ricorso agisce entro i termini stabiliti nel proprio regolamento interno. Ogniquale volta sia necessario, essa invita le parti a presentare, entro un termine determinato, le osservazioni sulle sue notificazioni o sulle comunicazioni provenienti dalle altre parti del procedimento di ricorso. Dette parti possono presentare osservazioni orali.

2. Per quanto riguarda l'arbitrato, l'Agenzia adotta la decisione definitiva conformemente alle procedure di cui all'articolo 21, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/797 e all'articolo 10, paragrafo 7, della direttiva (UE) 2016/798.

3. Se constata la fondatezza dei motivi del ricorso, la commissione di ricorso deferisce la causa all'Agenzia. Quest'ultima adotta la decisione definitiva conformemente alle conclusioni della commissione di ricorso e fornisce una motivazione. L'Agenzia informa di conseguenza le parti del procedimento di ricorso.

Articolo 63

Ricorso dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea

1. I ricorsi per l'annullamento di decisioni dell'Agenzia adottate ai sensi degli articoli 14, 20 e 21 o per aver omesso di agire entro i termini applicabili possono essere presentati alla Corte di giustizia dell'Unione europea solo dopo che siano state esperite le procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia di cui all'articolo 58.

2. L'Agenzia adotta tutti i provvedimenti necessari per conformarsi alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

CAPO 10

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 64

Bilancio

1. Tutte le entrate e le spese dell'Agenzia formano oggetto di previsioni per ogni esercizio finanziario, che coincide con l'anno civile, e sono iscritte nel bilancio dell'Agenzia.
2. Fatte salve altre risorse, le entrate dell'Agenzia comprendono:
 - a) un contributo dell'Unione e sovvenzioni degli organismi dell'Unione;
 - b) un eventuale contributo dei paesi terzi che partecipano ai lavori dell'Agenzia a norma dell'articolo 75;
 - c) i diritti corrisposti dai richiedenti e detentori di certificati e autorizzazioni rilasciati dall'Agenzia a norma degli articoli 14, 20 e 21;
 - d) i corrispettivi per pubblicazioni, corsi di formazione ed altri servizi forniti dall'Agenzia;
 - e) eventuali contributi finanziari volontari di Stati membri, paesi terzi o altri enti, a condizione che detti contributi siano trasparenti, chiaramente identificati nel bilancio e non compromettano l'indipendenza e l'imparzialità dell'Agenzia.
3. Le spese dell'Agenzia comprendono spese di personale, amministrative, di infrastruttura e di esercizio.
4. Le entrate e le spese devono risultare in pareggio.
5. Ogni anno il consiglio direttivo, sulla base di un progetto elaborato dal direttore esecutivo conformemente al principio della formazione del bilancio per attività, redige lo stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia per l'esercizio successivo. Tale stato di previsione, corredato di un progetto di tabella dell'organico, viene trasmesso dal consiglio direttivo alla Commissione entro il 31 gennaio.
6. Lo stato di previsione viene trasmesso dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio congiuntamente al progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea.
7. Sulla base dello stato di previsione, la Commissione iscrive nel progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea le previsioni che ritiene necessarie per quanto riguarda la tabella dell'organico e l'importo del contributo a carico del bilancio generale, che sottopone al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 314 TFUE, unitamente a una descrizione e motivazione delle eventuali differenze tra lo stato di previsione dell'Agenzia e l'importo della sovvenzione a carico del bilancio generale.
8. Il parlamento europeo e il Consiglio autorizzano gli stanziamenti a titolo del contributo destinato all'Agenzia. Il Parlamento europeo e il Consiglio adottano la tabella dell'organico dell'Agenzia.
9. Il bilancio è approvato dal consiglio direttivo a maggioranza di due terzi dei membri con diritto di voto. Il bilancio dell'Agenzia diventa definitivo dopo l'adozione definitiva del bilancio generale dell'Unione. Se necessario, esso è adeguato di conseguenza.
10. Per qualsiasi progetto relativo alla proprietà che può comportare conseguenze significative per il bilancio dell'Agenzia, si applica l'articolo 203 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

Articolo 65

Esecuzione e controllo del bilancio

1. Il direttore esecutivo cura l'esecuzione del bilancio dell'Agenzia.

⁽¹⁾ Regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione e che abroga il regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2012 (GU L 298 del 26.10.2012, pag. 1).

2. Entro il 1° marzo successivo alla chiusura dell'esercizio, il contabile dell'Agenzia comunica al contabile della Commissione i conti provvisori corredati della relazione sulla gestione di bilancio e finanziaria dell'esercizio. Il contabile della Commissione procede al consolidamento dei conti provvisori delle istituzioni e degli organismi decentrati a norma dell'articolo 147 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.

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

La Corte dei conti esamina tale contabilità conformemente all'articolo 287 TFUE e pubblica ogni anno una relazione sulle attività dell'Agenzia.

4. Una volta ricevute le osservazioni formulate dalla Corte dei conti sui conti provvisori dell'Agenzia, a norma dell'articolo 148 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, il contabile stabilisce i conti definitivi dell'Agenzia. Il direttore esecutivo li presenta al consiglio direttivo per un parere.

5. Il consiglio direttivo formula un parere sui conti definitivi dell'Agenzia.

6. Entro il 1° luglio successivo alla chiusura dell'esercizio, il contabile trasmette i conti definitivi, accompagnati dal parere del consiglio direttivo, al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti.

7. I conti definitivi dell'Agenzia sono pubblicati.

8. Il direttore esecutivo invia alla Corte dei conti una risposta alle osservazioni di quest'ultima entro il 30 settembre successivo alla chiusura dell'esercizio e trasmette tale risposta anche al consiglio direttivo e alla Commissione.

9. Il direttore esecutivo presenta al Parlamento europeo, su richiesta dello stesso, come previsto all'articolo 165, paragrafo 3, del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012, tutte le informazioni necessarie al corretto svolgimento della procedura di scarico per l'esercizio in oggetto.

10. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del Consiglio che delibera a maggioranza qualificata, dà atto al direttore esecutivo, prima del 15 maggio dell'anno N+2, dell'esecuzione del bilancio dell'esercizio relativo all'anno N.

Articolo 66

Regolamento finanziario

Il regolamento finanziario applicabile all'Agenzia è adottato dal consiglio direttivo, previa consultazione della Commissione. Esso non può discostarsi dal regolamento delegato (UE) n. 1271/2013, a meno che le esigenze specifiche del funzionamento dell'Agenzia non lo rendano necessario e con l'accordo preliminare della Commissione.

CAPO 11

PERSONALE

Articolo 67

Disposizioni generali

1. Al personale dell'Agenzia si applicano lo statuto dei funzionari, il regime applicabile agli altri agenti e le regole adottate di comune accordo dalle istituzioni dell'Unione per l'applicazione di detto statuto.

2. Fatto salvo l'articolo 51, paragrafo 1, lettera j), le modalità di esecuzione dello statuto dei funzionari e del regime applicabile agli altri agenti dell'Unione europea, comprese le disposizioni generali di esecuzione, adottate dalla Commissione, si applicano per analogia all'Agenzia, ai sensi dell'articolo 110 dello statuto dei funzionari.

3. L'Agenzia adotta opportune misure amministrative, anche attraverso strategie di formazione e prevenzione, per organizzare i suoi servizi in modo da evitare ogni eventuale conflitto di interessi.

Articolo 68

Direttore esecutivo

1. Il direttore esecutivo è assunto come agente temporaneo dell'Agenzia ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regime applicabile agli altri agenti.

2. Il direttore esecutivo è nominato dal consiglio direttivo in base al merito e alla provata competenza in materia amministrativa e manageriale nonché alle pertinenti conoscenze ed esperienze nel settore dei trasporti, sulla base di un elenco di almeno tre candidati proposti dalla Commissione in esito a una procedura di selezione aperta e trasparente, esperita dopo la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e, se del caso, in altre pubblicazioni di un avviso di vacanza. Anteriormente all'adozione della decisione del consiglio direttivo, l'osservatore di cui all'articolo 51, paragrafo 1, lettera x), riferisce in merito alla procedura.

Per la conclusione del contratto di impiego del direttore esecutivo, l'Agenzia è rappresentata dal presidente del consiglio direttivo.

Prima della nomina, il candidato prescelto dal consiglio direttivo può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale commissione.

3. Il mandato del direttore esecutivo è di cinque anni. Entro la fine di tale periodo, la Commissione effettua una valutazione dei risultati ottenuti dal direttore esecutivo, nonché dei compiti e delle sfide futuri dell'Agenzia.

4. Agendo su proposta della Commissione, la quale tiene conto della valutazione di cui al paragrafo 3, il consiglio direttivo può prorogare il mandato del direttore esecutivo una sola volta, per non più di cinque anni.

5. Il consiglio direttivo informa il Parlamento europeo della sua intenzione di prorogare il mandato del direttore esecutivo. Entro il mese precedente a tale proroga, il direttore esecutivo può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale commissione.

6. Un direttore esecutivo il cui mandato sia stato prorogato non può partecipare a un'altra procedura di selezione per lo stesso posto a seguito di tale proroga del mandato.

7. Il direttore esecutivo può essere rimosso dal suo incarico solo su decisione del consiglio direttivo presa su richiesta della Commissione o di un terzo dei suoi membri.

Articolo 69

Esperti nazionali distaccati e altro personale

L'Agenzia può avvalersi di esperti nazionali distaccati o di altro personale non impiegato dall'Agenzia a norma dello statuto dei funzionari e del regime applicabile agli altri agenti.

Fatte salve le norme previste stabilite nella pertinente decisione della Commissione relativa al distacco di esperti nazionali, che si applicano all'Agenzia, il consiglio direttivo adotta una decisione in cui stabilisce le norme relative al distacco di esperti nazionali presso l'Agenzia, ivi comprese norme sulla prevenzione e la gestione dei conflitti di interesse e le relative restrizioni per i casi in cui l'indipendenza e imparzialità degli esperti nazionali potrebbe essere compromessa.

CAPO 12

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 70

Privilegi e immunità

All'Agenzia e al suo personale si applica il protocollo n. 7 sui privilegi e sulle immunità dell'Unione europea.

*Articolo 71***Accordo di sede e condizioni operative**

1. Qualora non siano ancora state adottate o non siano ancora state stabilite in un accordo scritto le necessarie disposizioni relative all'insediamento dell'Agenzia nello Stato membro ospitante e alle strutture che tale Stato membro deve mettere a disposizione e le norme specifiche applicabili in tale Stato membro al direttore esecutivo, ai membri del consiglio direttivo, al personale dell'Agenzia e ai familiari, è concluso un accordo tra l'Agenzia e lo Stato membro ospitante su tutti i suddetti elementi, conformemente all'ordinamento giuridico dello Stato membro ospitante e previa approvazione del consiglio direttivo, entro il 16 giugno 2017. Tale accordo può avere la forma di un accordo sulla sede.
2. Lo Stato membro ospitante garantisce le migliori condizioni possibili per il buon funzionamento dell'Agenzia, offrendo anche una scolarizzazione multilingue e a orientamento europeo e collegamenti di trasporto adeguati.

*Articolo 72***Responsabilità**

1. La responsabilità contrattuale dell'Agenzia è disciplinata dalla normativa applicabile al contratto in questione.
2. La Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a giudicare in virtù di clausole compromissorie contenute nei contratti stipulati dall'Agenzia.
3. In materia di responsabilità extracontrattuale l'Agenzia risarcisce, conformemente ai principi generali comuni ai diritti degli Stati membri, i danni causati dai suoi servizi o dai suoi agenti nell'esercizio delle loro funzioni.
4. La Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a giudicare in merito alle controversie relative al risarcimento dei danni di cui al paragrafo 3.
5. La responsabilità personale degli agenti nei confronti dell'Agenzia è disciplinata dalle disposizioni dello statuto del personale o del regime applicabile agli altri agenti loro applicabili.

*Articolo 73***Cooperazione con le autorità giudiziarie nazionali**

Nel caso di procedimenti giudiziari nazionali che coinvolgono l'Agenzia in quanto quest'ultima ha esercitato i suoi compiti ai sensi dell'articolo 19 e dell'articolo 21, paragrafo 6, della (UE) 2016/797 e all'articolo 10, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/798, l'Agenzia e il suo personale cooperano senza indebiti ritardi con le autorità giudiziarie nazionali competenti. Il consiglio direttivo stabilisce le opportune procedure da applicare in tali situazioni ai sensi dell'articolo 51, paragrafo 1, lettera v).

*Articolo 74***Regime linguistico**

1. All'Agenzia si applica il regolamento n. 1. Se necessario, il consiglio direttivo adotta appropriate norme per attuare tale regolamento.

Su richiesta di un membro del consiglio direttivo, la relativa decisione è adottata all'unanimità.

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

*Articolo 75***Partecipazione di paesi terzi ai lavori dell'Agenzia**

1. Fatto salvo l'articolo 44, l'Agenzia è aperta alla partecipazione di paesi terzi, in particolare di paesi rientranti nell'ambito di applicazione della politica europea di vicinato e della politica di allargamento, nonché di paesi EFTA che hanno concluso con l'Unione accordi in virtù dei quali hanno adottato e applicano il diritto dell'Unione o misure nazionali equivalenti nella materia disciplinata dal presente regolamento secondo la procedura di cui all'articolo 218 TFUE.

2. In conformità delle pertinenti disposizioni degli accordi di cui al paragrafo 1, tra l'Agenzia e i paesi terzi interessati sono elaborati accordi che stabiliscono le modalità dettagliate della partecipazione di tali paesi terzi ai lavori dell'Agenzia, in particolare la natura e l'entità di tale partecipazione, comprese le disposizioni sui contributi finanziari e sul personale. Tali accordi possono prevedere una partecipazione senza diritto di voto in seno al consiglio direttivo.

L'Agenzia sottoscrive gli accordi previo assenso della Commissione e del consiglio direttivo.

Articolo 76

Cooperazione con le autorità e gli organismi nazionali

1. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza concludono accordi di cooperazione in relazione all'attuazione degli articoli 14, 20 e 21 tenendo conto dell'articolo 51, paragrafo 1, lettera t).

2. Tali accordi di cooperazione possono essere accordi specifici o accordi quadro e coinvolgere una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tali accordi contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la loro realizzazione e stabiliscono la maniera in cui deve essere effettuata la ripartizione dei diritti pagabili dai richiedenti tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale ripartizione tiene conto del modello quadro di cui all'articolo 51, paragrafo 1, lettera u).

3. Gli accordi di cooperazione possono inoltre includere specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi per il richiedente. Nel caso tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, dette disposizioni specifiche sulla cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse.

4. Per quanto riguarda gli Stati membri in cui le reti ferroviarie hanno uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione e condividono gli stessi requisiti tecnici e operativi con paesi terzi limitrofi, un accordo di cooperazione multilaterale coinvolge tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate in tali Stati membri, come previsto all'articolo 21, paragrafo 15, della direttiva (UE) 2016/797 e all'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798.

5. Gli accordi di cooperazione sono conclusi prima che l'Agenzia svolga le sue funzioni conformemente all'articolo 83, paragrafo 4.

6. L'Agenzia può concludere accordi di cooperazione con altre autorità nazionali competenti e altri organismi competenti in relazione all'attuazione degli articoli 14, 20 e 21.

7. Gli accordi di cooperazione lasciano impregiudicata la responsabilità generale dell'Agenzia per quanto riguarda lo svolgimento dei compiti che le sono assegnati ai sensi degli articoli 14, 20 e 21.

8. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono collaborare e condividere le migliori prassi in relazione all'attuazione della direttiva (UE) 2016/797 e della direttiva (UE) 2016/798.

Articolo 77

Trasparenza

1. Ai documenti detenuti dall'Agenzia si applica il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

Il consiglio direttivo adotta le misure concrete di esecuzione del regolamento (CE) n. 1049/2001 entro il 16 giugno 2017.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione (GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43).

Le decisioni adottate dall'Agenzia in applicazione dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1049/2001 possono dar luogo alla presentazione di una denuncia al Mediatore o essere oggetto di un ricorso dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea, alle condizioni previste, rispettivamente, agli articoli 228 e 263 TFUE.

2. L'Agenzia pubblica sul proprio sito raccomandazioni, pareri, studi, relazioni e risultati delle valutazioni d'impatto, fatto salvo il paragrafo 1 e previa rimozione di tutti gli elementi riservati.

3. L'Agenzia rende pubbliche le dichiarazioni di interesse rilasciate da membri della sua struttura direttiva e amministrativa di cui all'articolo 46.

Il trattamento dei dati personali da parte dell'Agenzia è soggetto al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

4. Il consiglio direttivo adotta misure per assicurare che l'Agenzia fornisca tramite il suo sito web informazioni efficaci, di semplice utilizzo e facilmente accessibili sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie e su altri documenti ferroviari pertinenti.

Articolo 78

Norme di sicurezza per la protezione delle informazioni classificate o sensibili

L'Agenzia applica i principi contenuti nelle norme di sicurezza della Commissione per la protezione delle informazioni classificate dell'Unione europea (ICUE) e delle informazioni sensibili non classificate, stabilite dalla decisione (UE, Euratom) 2015/444 della Commissione ⁽²⁾. Tali principi si applicano, tra l'altro, allo scambio, al trattamento e all'archiviazione di tali informazioni.

Articolo 79

Lotta antifrode

1. Per favorire la lotta alla frode, alla corruzione e ad altre attività illegali a norma del regolamento (CE) n. 1073/1999, entro il 16 dicembre 2016 l'Agenzia aderisce all'accordo interistituzionale, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'OLAF e adotta le opportune disposizioni applicabili a tutti i dipendenti dell'Agenzia utilizzando il modello contenuto nell'allegato di tale accordo.

2. La Corte dei conti ha la facoltà di sottoporre ad audit, sulla base di documenti e con verifiche sul posto, tutti i beneficiari di sovvenzioni, i contraenti e i subcontraenti che hanno ottenuto fondi dell'Unione dall'Agenzia.

3. L'OLAF può effettuare controlli e verifiche sul posto conformemente alle disposizioni e procedure stabilite dal regolamento (UE) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio e dal regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio ⁽³⁾ per accertare eventuali frodi, casi di corruzione o altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione in relazione a sovvenzioni o a contratti finanziati dall'Agenzia.

4. Fatti salvi i paragrafi 1, 2 e 3, gli accordi di cooperazione con paesi terzi e organismi internazionali, i contratti e le convenzioni e decisioni di sovvenzione dell'Agenzia contengono disposizioni che abilitano espressamente la Corte dei conti e l'OLAF a svolgere tali controlli e verifiche secondo le rispettive competenze.

⁽¹⁾ 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 degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

⁽²⁾ Decisione (UE, Euratom) 2015/444 della Commissione, del 13 marzo 2015, sulle norme di sicurezza per proteggere le informazioni classificate UE (GU L 72 del 17.3.2015, pag. 53).

⁽³⁾ Regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio, dell'11 novembre 1996, relativo ai controlli e alle verifiche sul posto effettuati dalla Commissione ai fini della tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee contro le frodi e altre irregolarità (GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2).

CAPO 13

DISPOSIZIONI FINALI

*Articolo 80***Atti di esecuzione in relazione ai diritti e ai corrispettivi**

1. La Commissione adotta, sulla base dei principi di cui ai paragrafi 2 e 3, atti di esecuzione che precisano:
 - a) i diritti e i corrispettivi spettanti all'Agenzia, particolarmente in applicazione degli articoli 14, 20, 21 e 22; e
 - b) le condizioni di pagamento.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 81, paragrafo 3.

2. Sono riscossi diritti e corrispettivi per:
 - a) il rilascio e il rinnovo di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli e tipi di veicoli;
 - b) il rilascio e il rinnovo di certificati di sicurezza unici;
 - c) la fornitura di servizi; i diritti e i corrispettivi dovuti a tale titolo rispecchiano i costi effettivi di ciascuna prestazione;
 - d) le decisioni di approvazione conformemente all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/797.

Possano essere riscossi diritti e oneri per il trattamento dei ricorsi.

I diritti e i corrispettivi sono espressi e riscossi in euro.

I diritti e i corrispettivi sono fissati in modo trasparente, equo ed uniforme, tenendo conto della competitività del settore ferroviario europeo. Essi non comportano l'imposizione di oneri finanziari inutili per i richiedenti. Se del caso, si tiene conto delle esigenze specifiche delle piccole e medie imprese, fra cui la possibilità di dilazionare i pagamenti in più rate e in più periodi.

Il diritto dovuto a fronte della decisione di approvazione è fissato in modo proporzionato tenendo conto delle varie fasi del processo di autorizzazione per i progetti ERTMS a terra e del carico di lavoro necessario per ciascuna di esse. La ripartizione dei diritti è chiaramente riportata nella contabilità.

I termini per il pagamento di diritti e corrispettivi sono fissati in modo congruo, tenendo debitamente conto dei termini previsti per le procedure di cui agli articoli 19 e 21 della direttiva (UE) 2016/797 e all'articolo 10 della direttiva(UE) 2016/798.

3. L'importo dei diritti e dei corrispettivi è determinato ad un livello che assicuri entrate sufficienti a coprire l'intero costo dei servizi forniti, compresi i pertinenti costi derivanti dai compiti assegnati alle autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi dell'articolo 76, paragrafi 2 e 3. Tutte le spese dell'Agenzia attribuite a personale impegnato in attività di cui al paragrafo 2, compresi i contributi pensionistici del datore di lavoro, concorrono in modo specifico alla formazione di tale costo. Se si dovesse registrare regolarmente uno squilibrio significativo risultante dalla fornitura dei servizi coperti dai diritti e dai corrispettivi, il livello di tali diritti e corrispettivi sarà riesaminato. Tali diritti e corrispettivi sono entrate attribuite all'Agenzia.

Nella fissazione dei livelli di diritti e corrispettivi, la Commissione tiene conto:

- a) dell'area di attività dei certificati
- b) dell'area di utilizzo delle autorizzazioni; e
- c) del tipo e della portata dell'attività ferroviaria.

*Articolo 81***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Se il comitato non fornisce un parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 82***Valutazione e riesame**

1. Entro il 16 giugno 2020 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione fa eseguire una valutazione per stabilire, in particolare, l'impatto, l'efficacia e l'efficienza dell'Agenzia e delle sue prassi di lavoro, tenendo conto di tutto il relativo lavoro della Corte dei conti, nonché delle opinioni e raccomandazioni delle parti interessate, tra cui le autorità nazionali preposte alla sicurezza, i rappresentanti del settore ferroviario, delle parti sociali e delle associazioni di consumatori. La valutazione riguarda, in particolare, l'eventuale necessità di modificare il mandato dell'Agenzia e le implicazioni finanziarie di tale modifica.
2. Entro il 16 giugno 2023 la Commissione, allo scopo di stabilire se siano necessari miglioramenti, valuta il funzionamento del duplice sistema di autorizzazione dei veicoli e di certificazione di sicurezza, il relativo sportello unico e l'attuazione armonizzata dell'ERTMS nell'Unione.
3. La Commissione trasmette la relazione di valutazione, corredata delle proprie conclusioni riguardo a tale relazione, al Parlamento europeo, al Consiglio e al consiglio direttivo. I risultati della valutazione sono resi pubblici.
4. Ogni due valutazioni, viene stilato anche un bilancio dei risultati ottenuti dall'Agenzia in relazione ai suoi obiettivi, al suo mandato e ai suoi compiti.

*Articolo 83***Disposizioni transitorie**

1. L'Agenzia sostituisce l'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 e le succede per quanto riguarda tutti i diritti di proprietà, gli accordi, gli obblighi di natura giuridica, i contratti di lavoro, gli impegni finanziari e le passività.
2. In deroga all'articolo 47 i membri del consiglio di amministrazione nominati ai sensi del regolamento (CE) n. 881/2004 prima del 15 giugno 2016 rimangono in carica in qualità di membri del consiglio direttivo fino alla data di scadenza del rispettivo mandato, fatto salvo il diritto di ciascuno Stato membro di nominare un nuovo rappresentante.

In deroga all'articolo 54, il direttore esecutivo nominato ai sensi del regolamento (CE) n. 881/2004 rimane in carica fino alla scadenza del suo mandato.
3. In deroga all'articolo 67, tutti i contratti di lavoro in vigore alla data del 15 giugno 2016 sono onorati fino alla rispettiva data di scadenza.
4. L'Agenzia svolge i compiti di certificazione e autorizzazione a norma degli articoli 14, 20 e 21, nonché i compiti di cui all'articolo 22, al più tardi a partire dal 16 giugno 2019, fatti salvi l'articolo 54, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 e l'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798.

*Articolo 84***Abrogazione**

Il regolamento (CE) n. 881/2004 è abrogato.

*Articolo 85***Entrata in vigore**

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, l'11 maggio 2016

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULTZ

Per il Consiglio

Il presidente

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

DIRETTIVE

DIRETTIVA (UE) 2016/797 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 maggio 2016

relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, e gli articoli 170 e 171,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ ha subito varie e sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.
- (2) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle autorità competenti di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo unico, è opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti e attuando ogni azione necessaria nell'ambito dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 171 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).
- (3) Il perseguimento dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi per la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione e il funzionamento del sistema ferroviario dell'Unione.
- (4) Al fine di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, ridurre i costi e la durata delle procedure di autorizzazione, e migliorare la sicurezza ferroviaria. È opportuno che le procedure di autorizzazione siano razionalizzate e armonizzate a livello dell'Unione.
- (5) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali. Tali sistemi di trasporto pubblico locale non sono di norma soggetti all'obbligo di licenza nell'Unione. Inoltre, i tram e i sistemi di trasporto leggero su rotaia sono spesso soggetti alla legislazione in materia di circolazione stradale a causa dell'infrastruttura condivisa. Per tali ragioni, non è necessario che tali sistemi locali siano interoperabili ed è pertanto opportuno che siano esclusi dall'ambito di applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri possono tuttavia applicare su base volontaria le disposizioni della presente direttiva ai sistemi di trasporto locali su rotaia, se lo ritengono opportuno.

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 10 dicembre 2015 (GU C 57 del 12.2.2016, pag. 1). Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1).

- (6) Un tram-treno è un concetto di trasporto pubblico che consente un esercizio combinato sia su un'infrastruttura per il trasporto leggero su rotaia che su un'infrastruttura ferroviaria. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad escludere dall'ambito d'applicazione delle misure che attuano la presente direttiva i veicoli utilizzati principalmente nelle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per permettere di effettuare il transito su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture ferroviari soltanto a fini di connettività. Quando i tram-treni utilizzano un'infrastruttura ferroviaria, dovrebbe essere garantito il rispetto di tutti i requisiti essenziali, nonché del livello di sicurezza atteso per le linee interessate. Nei casi transfrontalieri le autorità competenti dovrebbero cooperare.
- (7) L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria richiede, in particolare, una forte compatibilità tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle dei veicoli, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa coerenza e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità e il costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.
- (8) È opportuno che il quadro normativo ferroviario a livello dell'Unione e degli Stati membri stabilisca ruoli e responsabilità precisi per garantire il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie. La presente direttiva non dovrebbe pertanto comportare un livello ridotto di sicurezza o maggiori costi nel sistema ferroviario dell'Unione. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie («l'Agenzia») istituita dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e le autorità nazionali preposte alla sicurezza assumano la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilasciano.
- (9) Le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicabili ai sistemi, ai sottosistemi e ai componenti ferroviari presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e stabiliscono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Tale situazione può impedire la circolazione dei treni senza ostacoli su tutto il territorio dell'Unione.
- (10) Le industrie ferroviarie dell'Unione, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato aperto e concorrenziale.
- (11) È opportuno pertanto definire per tutta l'Unione requisiti essenziali relativi all'interoperabilità ferroviaria da applicare al suo sistema ferroviario.
- (12) Lo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro. In particolare, è opportuno distinguere chiaramente tra le norme o parti di norme che dovrebbero essere rese obbligatorie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva e le «norme armonizzate» che sono state elaborate in conformità del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾. Ove strettamente necessario, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee, che diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.
- (13) Al fine di aumentare realmente la competitività del settore ferroviario dell'Unione, senza distorcere la concorrenza tra gli attori fondamentali di tale sistema, le STI e le raccomandazioni dell'Agenzia relative a dette STI dovrebbero essere elaborate nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza, come stabilito nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.
- (14) La qualità del trasporto ferroviario dell'Unione necessita tra l'altro di un'eccellente compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso più ampio del termine, ovvero le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli, compresi i componenti a bordo di tutti i sottosistemi interessati. Da questa compatibilità dipendono i livelli delle prestazioni, la sicurezza, la qualità e il costo dei servizi.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo all'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

- (15) Le STI hanno un impatto diretto o potenziale sul personale coinvolto nell'esercizio e nella manutenzione dei sottosistemi. Pertanto, all'atto dell'elaborazione delle STI, l'Agenzia dovrebbe consultare, se del caso, le parti sociali.
- (16) Dovrebbe essere una STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità deve soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente dovrebbe essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI e dovrebbe essere munito del relativo certificato comprendente la valutazione della conformità di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure la valutazione dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità considerato nel suo ambiente ferroviario rispetto alle specifiche tecniche.
- (17) Nello sviluppo di nuove STI lo scopo dovrebbe essere sempre quello di assicurare la compatibilità con i sottosistemi esistenti. Ciò contribuirà a favorire la competitività del trasporto ferroviario e a evitare i costi aggiuntivi connessi all'obbligo di ristrutturare o rinnovare i sottosistemi esistenti per garantire la compatibilità retroattiva. Nei casi eccezionali in cui non sia possibile assicurare la compatibilità, dovrebbe essere possibile per le STI definire il quadro necessario per decidere se i sottosistemi esistenti necessitano di una nuova decisione o autorizzazione di messa in servizio o d'immissione sul mercato e fissare le corrispondenti scadenze.
- (18) Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ai requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, gli aspetti che devono ancora essere affrontati dovrebbero essere individuati come punti in sospeso in un allegato di tale STI. Per tali punti in sospeso, come pure per casi specifici, e a fini di conformità con i sistemi esistenti, dovrebbero applicarsi le norme nazionali, che possono essere adottate in uno Stato membro da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza, regionale o locale competente. Per evitare verifiche superflue e inutili oneri amministrativi, è opportuno classificare le norme nazionali al fine di stabilire l'equivalenza tra le norme nazionali dei diversi Stati membri che coprono la stessa materia.
- (19) È opportuno precisare la procedura da seguire in caso di requisiti essenziali applicabili a un sottosistema che non sono ancora trattati nella corrispondente STI. In tal caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano gli organismi designati di cui alla presente direttiva.
- (20) La presente direttiva dovrebbe applicarsi all'intero sistema ferroviario dell'Unione e l'ambito di applicazione delle STI dovrebbe essere esteso in modo da riguardare i veicoli e le reti non inclusi nel sistema ferroviario transeuropeo. L'allegato I della direttiva 2008/57/CE dovrebbe pertanto essere semplificato.
- (21) Le specifiche funzionali e tecniche che i sottosistemi e le loro interfacce devono rispettare possono variare in base all'utilizzo dei sottosistemi interessati, ad esempio in base alle categorie delle linee e dei veicoli, in particolare per assicurare la coerenza tra il sistema ferroviario ad alta velocità e quello convenzionale.
- (22) Al fine di garantire la progressiva attuazione dell'interoperabilità ferroviaria in tutta l'Unione e di ridurre gradualmente l'eterogeneità dei sistemi preesistenti, le STI dovrebbero specificare le disposizioni da applicare in caso di rinnovo o di ristrutturazione dei sottosistemi esistenti e possono includere proposte per il completamento graduale del sistema definitivo. Tuttavia, al fine di mantenere la competitività del settore ferroviario e di evitare costi indebiti, l'entrata in vigore di STI nuove o modificate non dovrebbe comportare un immediato adattamento dei veicoli e delle infrastrutture alle nuove specifiche.
- (23) Le STI dovrebbero precisare quando la ristrutturazione e il rinnovo delle infrastrutture e dei veicoli richiedono una nuova autorizzazione. In ogni caso, per la ristrutturazione e il rinnovo delle infrastrutture, è opportuno che il richiedente presenti, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796 un fascicolo all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, affinché quest'ultima possa decidere se è necessaria una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti nella presente direttiva. In caso di ristrutturazione e di rinnovo dei veicoli muniti di autorizzazione all'immissione sul mercato, il richiedente dovrebbe essere in grado di decidere se deve richiedere una nuova autorizzazione all'autorità nazionale preposta alla sicurezza o all'Agenzia sulla base dei criteri stabiliti nella presente direttiva.
- (24) In considerazione dell'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e del tempo necessario per adottare tutte le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente.

- (25) Al fine di eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, e a seguito dell'estensione dell'ambito di applicazione delle STI all'intero sistema ferroviario dell'Unione, è opportuno ridurre progressivamente il volume di norme nazionali. Le norme nazionali strettamente legate ai sistemi esistenti dovrebbero essere distinte da quelle necessarie per supplire ai punti in sospeso nelle STI. È opportuno eliminare progressivamente le norme di quest'ultimo tipo, in seguito alla chiusura dei punti in sospeso nelle STI.
- (26) Le norme nazionali dovrebbero essere elaborate e pubblicate in modo tale da risultare comprensibili a qualsiasi potenziale utente di una rete nazionale. Tali norme fanno spesso riferimento ad altri documenti, come norme nazionali, norme europee, norme internazionali o altre specifiche tecniche che potrebbero essere parzialmente o totalmente protette da diritti di proprietà intellettuale. L'obbligo di pubblicazione non dovrebbe pertanto applicarsi ai documenti cui, direttamente o indirettamente, fa riferimento la norma nazionale.
- (27) L'adozione di un approccio graduale soddisfa l'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e veicoli vetusti, il cui adattamento o rinnovamento implicano onerosi investimenti, e per questo si dovrebbe fare in modo di mantenere la competitività della ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.
- (28) Vista l'estensione e la complessità del sistema ferroviario dell'Unione, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una sua scomposizione nei sottosistemi seguenti: infrastrutture, controllo-comando e segnalamento a terra, controllo-comando e segnalamento di bordo, energia, materiale rotabile, esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci. Per ciascuno di tali sottosistemi occorre precisare i requisiti essenziali e determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per i componenti e le interfacce, al fine di soddisfare tali requisiti essenziali. Lo stesso sistema è scomposto in elementi fissi e mobili, che comprendono, da un lato, la rete che è composta di linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema, e, dall'altro, tutti i veicoli che circolano su tale rete. Pertanto, ai fini della presente direttiva, un veicolo è composto di un sottosistema («materiale rotabile») e, ove opportuno, di altri sottosistemi (principalmente il sottosistema «controllo-comando e segnalamento» di bordo). Anche se il sistema è suddiviso in diversi elementi, l'Agenzia dovrebbe mantenere una visione globale dello stesso, al fine di promuovere l'interoperabilità e la sicurezza.
- (29) La convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, di cui l'Unione è firmataria, definisce l'accessibilità quale uno dei suoi principi generali e invita gli Stati firmatari ad adottare misure adeguate per garantire alle persone con disabilità l'accesso su base di uguaglianza con gli altri, anche elaborando e promulgando norme e orientamenti minimi in materia di accessibilità nonché monitorandone l'attuazione. L'accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta costituisce quindi un requisito essenziale per l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.
- (30) Nessuno può essere discriminato, direttamente o indirettamente, a causa di una disabilità. Al fine di garantire che tutti i cittadini dell'Unione possano godere dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio ferroviario europeo unico, gli Stati membri dovrebbero promuovere un sistema ferroviario accessibile a tutti.
- (31) È opportuno che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione non dia luogo a costi ingiustificati e non pregiudichi il mantenimento dell'interoperabilità delle reti ferroviarie esistenti.
- (32) Le STI hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e occorre pertanto consultare questi ultimi sugli aspetti che li riguardano, comprese, se del caso, le organizzazioni di persone con disabilità.
- (33) È opportuno consentire che ciascuno Stato membro interessato non applichi determinate STI in un numero limitato di circostanze debitamente motivate. È opportuno definire tali circostanze e le procedure da seguire in caso di non applicazione di una data STI.
- (34) L'elaborazione e l'applicazione delle STI al sistema ferroviario dell'Unione non dovrebbero ostacolare l'innovazione tecnologica e quest'ultima dovrebbe mirare al miglioramento delle prestazioni economiche.

- (35) Per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario e, in particolare, quelle stabilite nella direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, gli enti appaltanti devono includere le specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati d'onere propri di ogni appalto. A tal fine è necessario elaborare una serie di norme che servano da riferimento a tali specifiche tecniche.
- (36) Un sistema internazionale di normazione in grado di produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica unionale presenta un interesse per l'Unione. Di conseguenza, è opportuno che le organizzazioni europee di normazione proseguano la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normazione.
- (37) L'ente appaltante, che ordina la progettazione, la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema, potrebbe essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura, un soggetto responsabile della manutenzione, un detentore o un concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto. Gli enti appaltanti dovrebbero definire le specifiche necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme. È opportuno che tali specifiche soddisfino i requisiti essenziali armonizzati a livello unionale cui deve rispondere il sistema ferroviario dell'Unione.
- (38) È auspicabile basare le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti sull'uso dei moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della presente direttiva. È opportuno elaborare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo delle industrie interessate, le procedure basate sul sistema garanzia di qualità.
- (39) La conformità dei componenti è correlata principalmente al loro settore di impiego, al fine di garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto alla loro libera circolazione nel mercato dell'Unione. La valutazione dell'idoneità all'impiego si dovrebbe applicare nel caso dei componenti più critici per la sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema. Non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura «CE» sui componenti soggetti alla presente direttiva ma, in base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità all'impiego, dovrebbe essere sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante.
- (40) I fabbricanti hanno comunque l'obbligo di apporre, per alcuni componenti, la marcatura «CE» che ne attesti la conformità ad altra normativa pertinente dell'Unione.
- (41) Quando una STI entra in vigore, un certo numero di componenti di interoperabilità sono già sul mercato. È opportuno prevedere un periodo di transizione affinché tali componenti possano essere integrati in un sottosistema anche se non sono strettamente conformi alla STI in questione.
- (42) È opportuno assoggettare i sottosistemi alla base del sistema ferroviario dell'Unione a una procedura di verifica per consentire alle entità responsabili della loro messa in servizio o immissione sul mercato di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche e operative in vigore. Ciò dovrebbe anche far sì che i fabbricanti possano fare affidamento su una parità di trattamento in tutti gli Stati membri.
- (43) Dopo la messa in servizio o l'immissione sul mercato di un sottosistema, è opportuno assicurarsi che esso sia utilizzato e sottoposto a manutenzione in conformità ai requisiti essenziali che lo riguardano. Conformemente alla direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, la responsabilità del rispetto di tali requisiti incombe al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria o al soggetto responsabile della manutenzione, ognuno per i propri sottosistemi e per la propria parte.
- (44) Se, in fase di esercizio, si riscontra che un veicolo o un tipo di veicolo non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, è opportuno che le imprese ferroviarie interessate adottino le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. Inoltre, qualora tale non conformità porti a un rischio grave per la sicurezza, dovrebbe essere possibile per le autorità nazionali preposte alla sicurezza responsabili della supervisione della circolazione del veicolo adottare le misure di sicurezza temporanee necessarie, compresa la limitazione o la sospensione immediata dell'esercizio. Se le misure correttive si rivelano insufficienti e permane il rischio grave per la sicurezza generato dalla non conformità, è opportuno consentire alle autorità nazionali preposte alla sicurezza o all'Agenzia di revocare o modificare l'autorizzazione. In tale contesto, per rischio grave per la

⁽¹⁾ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

⁽²⁾ Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (cfr. pag. 102 della presente Gazzetta ufficiale).

sicurezza dovrebbe intendersi una grave assenza di conformità agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave. La procedura di revoca dovrebbe essere basata su un adeguato scambio di informazioni tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza, compreso l'utilizzo di registri.

- (45) I rispettivi ruoli e responsabilità di tutti i soggetti coinvolti dovrebbero essere precisati in relazione alle procedure per l'immissione sul mercato e l'uso dei veicoli e per la messa in servizio degli impianti fissi.
- (46) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare ed eventualmente condividere le competenze per il rilascio delle autorizzazioni tenendo debito conto della sicurezza. A tal fine, dovrebbero essere conclusi accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (47) Al fine di garantire la conformità delle apparecchiature del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) alle pertinenti specifiche in vigore e di evitare che ulteriori requisiti relativi all'ERTMS ne compromettano l'interoperabilità, l'Agenzia dovrebbe agire in qualità di autorità di sistema per l'ERTMS. A tal fine, l'Agenzia dovrebbe essere responsabile di valutare le soluzioni tecniche previste prima che siano lanciati o pubblicati appalti relativi alle apparecchiature ERTMS di terra, al fine di verificare se tali soluzioni tecniche siano conformi alle STI pertinenti e pienamente interoperabili. Dovrebbe essere evitata qualsiasi sovrapposizione tra la suddetta valutazione da parte dell'Agenzia e i compiti degli organismi notificati nella procedura di verifica. Il richiedente dovrebbe pertanto comunicare all'Agenzia se è già stata avviata la procedura di verifica svolta dall'organismo notificato o se è già disponibile un certificato di conformità. Il richiedente dovrebbe poter scegliere di richiedere una tale valutazione all'Agenzia per ogni singolo progetto ERTMS o per una combinazione di progetti, una linea, un gruppo di linee o una rete.
- (48) L'entrata in vigore della presente direttiva non dovrebbe ritardare la realizzazione di progetti ERTMS che hanno già completato la loro procedura di gara o di appalto.
- (49) Al fine di facilitare l'immissione sul mercato dei veicoli e ridurre l'onere amministrativo è opportuno introdurre il concetto di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato che sia valida in tutta l'Unione. Le autorizzazioni d'immissione sul mercato consentono le transazioni commerciali di veicoli ovunque nel mercato dell'Unione, ma un veicolo può essere usato soltanto nel settore di impiego per cui è rilasciata l'autorizzazione. In tale contesto, qualsiasi estensione del settore di impiego dovrebbe essere oggetto di un'autorizzazione aggiornata per il veicolo. È necessario che anche i veicoli già autorizzati a norma di precedenti direttive ricevano un'autorizzazione per l'immissione sul mercato se sono destinati a essere utilizzati su reti non contemplate dalle autorizzazioni preesistenti.
- (50) Se il settore di impiego è limitato a una o più reti all'interno di uno Stato membro, il richiedente dovrebbe essere in grado di scegliere se presentare la domanda di autorizzazione del veicolo, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796, all'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro oppure all'Agenzia. La scelta effettuata dal richiedente dovrebbe essere vincolante fino a quando non si completi la domanda o non vi si ponga fine.
- (51) Il richiedente dovrebbe disporre di un'adeguata procedura di ricorso avverso una decisione dell'Agenzia o delle autorità nazionali preposte alla sicurezza o per la loro inadempienza. È inoltre opportuno stabilire precise disposizioni procedurali e di risoluzione delle controversie per affrontare le situazioni in cui l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza siano in disaccordo sulle valutazioni effettuate in relazione al rilascio delle autorizzazioni dei veicoli.
- (52) Le misure specifiche, compresi gli accordi di cooperazione, dovrebbero tener conto della specifica situazione geografica e storica di taluni Stati membri, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato interno.
- (53) Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, dovrebbe essere possibile, per gli accordi di cooperazione che dovranno essere conclusi tra l'Agenzia e le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza, disporre l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva l'assunzione da parte dell'Agenzia della responsabilità ultima per il rilascio dell'autorizzazione.

- (54) Le reti ferroviarie situate negli Stati baltici (Estonia, Lettonia e Lituania) hanno uno scartamento di 1520 mm, identico a quello dei paesi terzi limitrofi, ma è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione. Queste reti baltiche hanno ereditato requisiti tecnici e operativi comuni, che di fatto prevedono interoperabilità tra di loro, e, a tale riguardo, l'autorizzazione del veicolo rilasciata in uno di detti Stati membri potrebbe essere valida per il resto di tali reti. Per facilitare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato o per l'autorizzazione del tipo di veicoli e ridurre in tali casi l'onere finanziario e amministrativo per il richiedente, gli specifici accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero comprendere, se necessario, la possibilità di appaltare compiti a dette autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (55) Gli Stati membri per i quali una parte consistente del traffico ferroviario ha luogo con paesi terzi che hanno lo stesso scartamento, il quale è diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, dovrebbero poter mantenere procedure di autorizzazione dei veicoli diverse per i carri merci e le carrozze passeggeri che sono in uso comune con i paesi terzi in questione.
- (56) Per motivi di tracciabilità e di sicurezza, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero essere tenute ad attribuire a un veicolo un numero europeo del veicolo, se ciò è richiesto dal detentore del veicolo. Le informazioni sul veicolo dovrebbero poi essere iscritte in un registro dei veicoli. I registri dei veicoli dovrebbero essere accessibili a tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici dell'Unione e i relativi dati dovrebbero essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri dovrebbero formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti, la Commissione dovrebbe adottare una specifica per un registro europeo dei veicoli che incorpori i registri nazionali dei veicoli, con lo scopo di creare uno strumento comune e, allo stesso tempo, che consenta il mantenimento di funzioni supplementari pertinenti ai bisogni specifici degli Stati membri.
- (57) Al fine di garantire la tracciabilità dei veicoli e della loro storia, è opportuno registrare i riferimenti relativi alle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato insieme agli altri dati concernenti il veicolo.
- (58) È opportuno stabilire procedure per verificare la compatibilità tra i veicoli e le tratte sulle quali devono essere utilizzati dopo il rilascio dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato e prima dell'utilizzo, da parte di un'impresa ferroviaria, di un veicolo nel suo settore di impiego come specificato nell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato.
- (59) Gli organismi notificati responsabili per l'esame delle procedure di valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego dei componenti, nonché la procedura di verifica dei sottosistemi, dovrebbero, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.
- (60) L'accreditamento trasparente, quale previsto dal regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, garantendo il necessario livello di fiducia nei certificati di conformità, dovrebbe essere considerato dalle autorità pubbliche nazionali di tutta l'Unione lo strumento privilegiato per dimostrare la competenza tecnica degli organismi notificati e, *mutatis mutandis*, degli organismi designati per verificare il rispetto delle norme nazionali. Le autorità nazionali dovrebbero essere in grado tuttavia di ritenere di possedere strumenti idonei a effettuare esse stesse tale valutazione. In tal caso, al fine di garantire un adeguato livello di affidabilità delle valutazioni effettuate da altre autorità nazionali, esse dovrebbero fornire alla Commissione e agli altri Stati membri le necessarie prove documentali a dimostrazione dell'ottemperanza ai pertinenti requisiti normativi applicati agli organismi di valutazione della conformità.
- (61) La presente direttiva dovrebbe limitarsi a stabilire i requisiti di interoperabilità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità. Per agevolare la conformità a tali requisiti è necessario prevedere una presunzione di conformità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità che sono conformi alle norme armonizzate adottate a norma del regolamento (UE) n. 1025/2012 ai fini della formulazione delle specifiche tecniche dettagliate relative a tali requisiti.
- (62) È opportuno che le misure adottate a norma della presente direttiva siano integrate da iniziative intese a fornire sostegno finanziario alle tecnologie innovative e interoperabili nel settore ferroviario dell'Unione.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

- (63) Al fine di integrare taluni elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo agli obiettivi specifici di ogni STI. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (64) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione in relazione ai seguenti aspetti: le STI e le modifiche delle stesse, comprese le modifiche necessarie a colmare le carenze delle STI; il modello della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e i documenti di accompagnamento; le informazioni da includere nel fascicolo che dovrebbe accompagnare la richiesta di non applicazione di una o più STI o di parte di esse; il formato e i metodi di trasmissione di tale fascicolo e, se del caso, la decisione sulla non applicazione di STI; la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi allo scopo di facilitare le verifiche di compatibilità tra attrezzature fisse e mobili; i dettagli della procedura «CE» di verifica e della procedura di verifica nel caso in cui si applichino norme nazionali e i modelli per la dichiarazione «CE» di verifica e i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che dovrebbe corredare la dichiarazione di verifica, nonché i modelli per i certificati di verifica; i dettagli pratici ai fini dell'autorizzazione dei veicoli; il modello per la dichiarazione di conformità al tipo e, se del caso, i moduli *ad hoc* per la valutazione della conformità; i registri nazionali dei veicoli, il registro europeo dei veicoli e il registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato nonché le specifiche comuni relative al contenuto, al formato dei dati, all'architettura funzionale e tecnica, alle modalità operative e alle norme per l'introduzione e la consultazione dei dati del registro dell'infrastruttura. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- (65) È opportuno che le STI siano oggetto di revisione periodica. Qualora siano rilevate carenze nelle STI, è opportuno chiedere all'Agenzia di elaborare un parere che, a determinate condizioni, possa essere pubblicato e utilizzato da tutti i soggetti interessati (compresi l'industria e gli organismi notificati) quale strumento di conformità accettabile in attesa della revisione delle pertinenti STI.
- (66) Gli atti di esecuzione che istituiscono nuove STI o modificano STI dovrebbero riflettere gli obiettivi specifici stabiliti dalla Commissione mediante atti delegati.
- (67) Per preparare l'Agenzia a svolgere il ruolo rafforzato conferitole dalla presente direttiva sono necessarie alcune misure organizzative. È pertanto opportuno prevedere un adeguato periodo transitorio. Durante tale periodo, la Commissione dovrebbe esaminare i progressi compiuti dall'Agenzia in preparazione del suo ruolo rafforzato. Successivamente, la Commissione dovrebbe riferire periodicamente sui progressi conseguiti nell'attuazione della presente direttiva. In particolare, la relazione dovrebbe valutare il processo di autorizzazione dei veicoli, i casi in cui le STI non sono applicate e l'utilizzo dei registri. La Commissione dovrebbe altresì riferire sui provvedimenti adottati riguardo all'identificazione e alla tracciabilità dei componenti critici per la sicurezza.
- (68) È necessario concedere agli Stati membri, alle autorità nazionali preposte alla sicurezza e ai soggetti interessati il tempo sufficiente per preparare l'attuazione della presente direttiva.
- (69) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario su scala unionale, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, dato che gli Stati membri singolarmente non sono in grado di adottare le disposizioni necessarie per realizzare tale interoperabilità, e può dunque essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (70) L'obbligo di recepimento della presente direttiva nel diritto interno dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva 2008/57/CE. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano immutate discende dalla direttiva 2008/57/CE.
- (71) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive elencate nell'allegato V, parte B,

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce le condizioni da soddisfare per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione in modo compatibile con la direttiva (UE) 2016/798, al fine di definire un livello ottimale di armonizzazione tecnica, per consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e di contribuire al completamento dello spazio ferroviario europeo unico e al progressivo perfezionamento del mercato interno. Tali condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di tale sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza applicabili al personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema.

2. La presente direttiva stabilisce le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario dell'Unione necessarie per realizzarne l'interoperabilità.

3. La presente direttiva non si applica:

- a) alle metropolitane;
- b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli;
- c) alle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario dell'Unione e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese che operano esclusivamente su tali reti.

4. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione delle misure che attuano la presente direttiva:

- a) le infrastrutture ferroviarie private, binari di raccordo compresi, utilizzate dal relativo proprietario o da un operatore ai fini delle loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;
- b) le infrastrutture e i veicoli destinati a un uso strettamente locale, storico o turistico;
- c) le infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario a fini di connettività soltanto per quei veicoli;
- d) i veicoli utilizzati principalmente nelle infrastrutture per il trasporto su rotaia ma attrezzati con alcuni componenti pesanti necessari per permettere che il transito avvenga su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture ferroviarie soltanto a fini di connettività.

5. Per i tram-treni operanti nel sistema ferroviario dell'Unione, qualora non esistano STI ad essi applicabili, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) gli Stati membri interessati provvedono a che siano adottate norme nazionali o altre pertinenti misure accessibili per garantire che tali tram-treni soddisfino i requisiti essenziali pertinenti;
- b) gli Stati membri possono adottare norme nazionali per specificare la procedura di autorizzazione applicabile a tali tram-treni. L'autorità che rilascia l'autorizzazione dei veicoli consulta l'autorità di sicurezza nazionale (NSA) competente al fine di garantire che l'esercizio misto di tram-treni e treni soddisfi tutti i requisiti essenziali nonché gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) pertinenti;

- c) in deroga all'articolo 21, in caso di esercizio transfrontaliero, le pertinenti autorità competenti cooperano ai fini del rilascio delle autorizzazioni dei veicoli.

Il presente paragrafo non si applica ai veicoli esclusi dall'ambito d'applicazione della presente direttiva in conformità dei paragrafi 3 e 4.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «sistema ferroviario dell'Unione»: gli elementi elencati all'allegato I;
- 2) «interoperabilità»: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate;
- 3) «veicolo»: veicolo ferroviario adibito atto a circolare con le proprie ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;
- 4) «rete»: linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario dell'Unione;
- 5) «sottosistemi»: parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario dell'Unione come stabilito nell'allegato II;
- 6) «sottosistema mobile»: il sottosistema materiale rotabile e il sottosistema controllo-comando e segnalamento a bordo;
- 7) «componenti di interoperabilità»: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati a essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario, compresi i beni materiali e quelli immateriali;
- 8) «prodotto»: un prodotto ottenuto tramite un processo di fabbricazione, inclusi i componenti di interoperabilità e i sottosistemi;
- 9) «requisiti essenziali»: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario dell'Unione, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;
- 10) «specifica europea»: una specifica che rientra in una delle seguenti categorie:
 - una specifica tecnica comune, quale definita nell'allegato VIII della direttiva 2014/25/UE;
 - un'approvazione tecnica europea di cui all'articolo 60 della direttiva 2014/25/UE; o
 - una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 11) «specifica tecnica di interoperabilità» («STI»): una specifica adottata a norma della presente direttiva di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;
- 12) «parametro fondamentale»: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;
- 13) «caso specifico»: ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o permanenti, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente, in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete dal resto dell'Unione, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari, i veicoli destinati a un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di paesi terzi;
- 14) «ristrutturazione»: lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica, qualora tale documentazione sia presente, e che migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- 15) «rinnovo»: lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;

- 16) «sistema ferroviario esistente»: l'insieme costituito dalle linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente come pure i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;
- 17) «sostituzione nell'ambito di una manutenzione»: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito di una manutenzione preventiva o correttiva;
- 18) «tram-treno»: un veicolo progettato per un uso combinato sia su infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia che su infrastrutture ferroviarie;
- 19) «messa in servizio»: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo in servizio operativo;
- 20) «ente appaltante»: un ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema;
- 21) «detentore»: una persona fisica o giuridica che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed è iscritto in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47: può esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo;
- 22) «richiedente»: una persona fisica o giuridica che chiede un'autorizzazione, sia esso un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un'altra persona fisica o giuridica, come un fabbricante, un proprietario o un detentore. Ai fini dell'articolo 15, per «richiedente» si intende un ente appaltante o il fabbricante o i suoi mandatarî. Ai fini dell'articolo 19, per «richiedente» si intende una persona fisica o giuridica che richiede la decisione dell'Agenzia per l'approvazione delle soluzioni tecniche prospettate per i progetti di apparecchiature ERTMS di terra;
- 23) «progetto in fase avanzata di sviluppo»: qualsiasi progetto la cui progettazione/costruzione è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche potrebbe compromettere la fattibilità del progetto previsto;
- 24) «norma armonizzata»: una norma europea quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) n. 1025/2012;
- 25) «autorità nazionale preposta alla sicurezza»: l'autorità preposta alla sicurezza definita all'articolo 3, punto 7), della direttiva (UE) 2016/798;
- 26) «tipo»: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce il certificato di esame del tipo o del progetto descritto nel pertinente modulo di verifica;
- 27) «serie»: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;
- 28) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione quale definito all'articolo 3, punto 20), della direttiva (UE) 2016/798;
- 29) «trasporto leggero su rotaia»: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); i sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o condividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;
- 30) «norme nazionali»: tutte le norme vincolanti adottate in uno Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici, diversi da quelli stabiliti dalle norme unionali o internazionali, che sono applicabili all'interno di detto Stato membro alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o ai terzi;
- 31) «stato di funzionamento di progetto»: il normale modo di funzionamento e le condizioni di degrado prevedibili (compresa l'usura) nei limiti e nelle condizioni di utilizzo specificate nei fascicoli tecnici e di manutenzione;
- 32) «area d'uso di un veicolo»: una o più reti all'interno di uno Stato membro o di un gruppo di Stati membri in cui un veicolo è destinato ad essere utilizzato;
- 33) «strumenti di conformità accettabili»: pareri non vincolanti emessi dall'Agenzia per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali;
- 34) «strumenti di conformità nazionali accettabili»: pareri non vincolanti emessi dagli Stati membri per definire i metodi atti a stabilire il rispetto delle norme nazionali;

- 35) «immissione sul mercato»: la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un componente di interoperabilità, di un sottosistema o di un veicolo in grado di funzionare nel suo stato di funzionamento di progetto;
- 36) «fabbricante»: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli o lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;
- 37) «mandatario»: persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto da un fabbricante o da un ente appaltante un mandato scritto che la autorizza ad agire per conto di tale fabbricante o ente appaltante in relazione a determinati compiti;
- 38) «specifica tecnica»: un documento che prescrive i requisiti tecnici che un prodotto, un sottosistema, un processo o un servizio devono soddisfare;
- 39) «accreditamento»: l'accreditamento quale definito al punto 10 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 765/2008;
- 40) «organismo nazionale di accreditamento»: un organismo nazionale di accreditamento quale definito al punto 11 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 765/2008;
- 41) «valutazione della conformità»: la procedura atta a dimostrare se le prescrizioni specifiche relative a un prodotto, a un processo, a un servizio, a un sottosistema, a una persona o a un organismo sono state rispettate;
- 42) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un «organismo notificato» a seguito della notifica da parte di uno Stato membro; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un «organismo designato» a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;
- 43) «persona con disabilità e persona a mobilità ridotta»: tutte le persone che hanno una menomazione fisica, mentale, intellettuale o sensoriale, permanente o temporanea, che, interagendo con altre barriere, può ostacolare il pieno ed efficace utilizzo dei trasporti da parte di tale persona su base di uguaglianza con gli altri passeggeri, o la cui mobilità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto è ridotta a causa dell'età;
- 44) «gestore dell'infrastruttura»: un gestore di un'infrastruttura, quale definito al punto 2 dell'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- 45) «impresa ferroviaria»: impresa ferroviaria quale definita al punto 1 dell'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE 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 solo la trazione.

Articolo 3

Requisiti essenziali

1. Il sistema ferroviario dell'Unione, i sottosistemi e i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.
2. Le specifiche tecniche di cui all'articolo 60 della direttiva 2014/25/UE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nell'Unione, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

CAPO II

SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ

Articolo 4

Oggetto delle STI

1. Ogni sottosistema definito nell'allegato II è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi.

⁽¹⁾ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32).

2. I sottosistemi fissi devono essere conformi alle STI e alle norme nazionali vigenti al momento della richiesta di autorizzazione di messa in servizio, conformemente alla presente direttiva e fatto salvo il paragrafo 3, lettera f).

I veicoli devono essere conformi alle STI e alle norme nazionali vigenti al momento della richiesta di autorizzazione d'immissione sul mercato, conformemente alla presente direttiva e fatto salvo il paragrafo 3, lettera f).

La conformità e il rispetto dei sottosistemi fissi e dei veicoli devono essere costantemente garantiti durante il loro esercizio.

3. Ogni STI, ove necessario per realizzare gli obiettivi della presente direttiva di cui all'articolo 1:

- a) definisce l'ambito di applicazione previsto (parte della rete o dei veicoli di cui all'allegato I; sottosistema o parte del sottosistema di cui all'allegato II);
- b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce in relazione agli altri sottosistemi;
- c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare in relazione agli altri sottosistemi. Se necessario, le specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, per esempio a seconda delle categorie di linee, di nodi e/o di veicoli di cui all'allegato I;
- d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;
- e) indica, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica «CE» dei sottosistemi, dall'altro. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 2010/713/UE della Commissione ⁽¹⁾;
- f) indica la strategia di applicazione delle STI, precisando in particolare le tappe da superare, tenendo conto dei costi e dei vantaggi prevedibili e delle ripercussioni previste sulle parti interessate, per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI. Qualora sia necessaria l'attuazione coordinata della STI, come lungo un corridoio o tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, la strategia può includere proposte per un completamento graduale;
- g) indica, per il personale interessato, i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro richiesti per il funzionamento e la manutenzione del sottosistema interessato nonché per l'applicazione delle STI;
- h) indica le disposizioni applicabili ai sottosistemi esistenti e ai veicoli, in particolare in caso di rinnovo o di ristrutturazione e in tali casi, i lavori di modifica che necessitano della domanda per una nuova autorizzazione;
- i) indica i parametri dei veicoli e dei sottosistemi fissi che l'impresa ferroviaria deve verificare e le procedure da applicare per verificare detti parametri in seguito al rilascio dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato e prima del primo utilizzo del veicolo, onde garantire la compatibilità tra i veicoli e le tratte su cui tali veicoli devono essere operativi.

4. Ciascuna STI è sviluppata partendo dall'esame del sottosistema esistente e indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva ed entro termini ragionevoli. In questa maniera, l'adozione delle STI e l'osservanza delle stesse facilitano gradualmente la realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.

5. Le STI preservano in modo adeguato la compatibilità del sistema ferroviario esistente di ciascuno Stato membro. A tal fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda la rete sia per quanto riguarda i veicoli e in particolare in merito: alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei paesi terzi. Per ciascun caso specifico la STI precisa le modalità di applicazione degli elementi della STI di cui alle lettere da c) a g) del paragrafo 3.

⁽¹⁾ Decisione 2010/713/UE della Commissione, del 9 novembre 2010, concernente i moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 319 del 4.12.2010, pag. 1).

6. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati come «punti in sospeso» in un allegato della STI.
7. Le STI non impediscono agli Stati membri di decidere in merito all'utilizzo delle infrastrutture per la circolazione dei veicoli non contemplati dalle STI.
8. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o a documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva. In tal caso, tali norme o specifiche (o le loro singole parti richiamate) o tali documenti tecnici si considerano allegati alla STI in questione e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di siffatte norme o specifiche o documenti tecnici e in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati, facilmente accessibili e di dominio pubblico.

Articolo 5

Elaborazione, adozione e revisione di STI

1. Al fine di stabilire gli obiettivi specifici di ogni STI, alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 50, atti delegati per quanto concerne, in particolare e se del caso:
 - a) l'ambito di applicazione geografico e tecnico delle STI;
 - b) i requisiti essenziali applicabili;
 - c) l'elenco delle prescrizioni regolamentari, tecniche e operative che devono essere armonizzate a livello dei sottosistemi e a livello delle interfacce dei sottosistemi, e il livello di armonizzazione atteso;
 - d) le procedure ferroviarie specifiche per la valutazione della conformità;
 - e) le procedure ferroviarie specifiche per la valutazione della verifica «CE» dei sottosistemi;
 - f) le categorie del personale coinvolto nel funzionamento e nella manutenzione dei sottosistemi interessati e gli obiettivi generali per la definizione dei requisiti minimi di qualifiche professionali e di condizioni di salute e di sicurezza per il personale in questione;
 - g) eventuali altri elementi necessari da prendere in considerazione per garantire nel territorio dell'Unione l'interoperabilità, ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2, del sistema ferroviario, come l'uniformità delle STI alle norme o specifiche europee e internazionali.

Nell'adottare tali atti delegati, la Commissione giustifica la necessità di una STI nuova o considerevolmente modificata, incluso il suo impatto sulle norme e specifiche tecniche esistenti.

2. Al fine di garantire un'attuazione uniforme dell'atto delegato di cui al paragrafo 1, la Commissione chiede all'Agenzia di elaborare le STI e le loro modifiche nonché di presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione.

Ogni progetto di STI è elaborato nelle seguenti fasi:

- a) l'Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario;
- b) l'Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali di cui alla lettera a). Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normazione già effettuati, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti.
3. Quando elabora o revisiona ciascuna STI, compresi i parametri fondamentali, l'Agenzia tiene conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. Tale valutazione indica l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli attori economici interessati e tiene debitamente conto dei requisiti della direttiva (UE) 2016/798. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo, se del caso, i dati necessari.

4. L'Agenzia elabora le STI e le relative modifiche, a norma degli articoli 5 e 19 del regolamento (UE) 2016/796 rispettando i criteri di apertura, consenso e trasparenza definiti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.
5. Il comitato di cui all'articolo 51 (il «comitato») è periodicamente informato in merito ai lavori di elaborazione delle STI. Durante tali lavori, per conformarsi all'atto di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile riguardante la progettazione della STI e una valutazione dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che siano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei benefici di tali soluzioni alternative figurino nella relazione allegata al progetto di STI.
6. Qualora debbano essere messi in servizio contemporaneamente vari sottosistemi, per motivi di compatibilità tecnica, le date di applicazione delle STI pertinenti devono coincidere.
7. Quando elabora, adotta o revisiona le STI, l'Agenzia tiene conto del parere degli utenti, per quanto riguarda le caratteristiche che hanno un'incidenza diretta sulle condizioni di utilizzo dei sottosistemi da parte degli stessi utenti. A tal fine, l'Agenzia consulta le associazioni e gli organismi di rappresentanza degli utenti nel corso dei lavori di elaborazione e di revisione delle STI. Essa allega al progetto di STI una relazione sui risultati di tale consultazione.
8. Secondo l'articolo 7 del regolamento (UE) 2016/796, la Commissione, assistita dal comitato, redige e aggiorna periodicamente l'elenco delle associazioni dei passeggeri e delle organizzazioni da consultare. Tale elenco può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.
9. Quando elabora o revisiona le STI, l'Agenzia tiene conto del parere delle parti sociali per quanto riguarda i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera g). A tal fine, l'Agenzia consulta le parti sociali prima di presentare alla Commissione le raccomandazioni relative alle STI e alle loro modifiche. Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione ⁽¹⁾. Le parti sociali esprimono il loro parere entro un termine di tre mesi dalla consultazione.
10. Quando la revisione di una STI comporta modifiche dei requisiti, la nuova versione della STI assicura la compatibilità con i sottosistemi già messi in servizio in base alle versioni di STI precedenti.
11. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, le STI per dare attuazione agli obiettivi specifici stabiliti negli atti delegati di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3. Essi includono tutti gli elementi di cui all'articolo 4, paragrafo 3, e rispettano tutti i requisiti di cui all'articolo 4, paragrafi da 4 a 6 e paragrafo 8.

Articolo 6

Carenze delle STI

1. Se in seguito all'adozione di una STI si rileva una carenza nella stessa, tale STI è modificata a norma dell'articolo 5, paragrafo 11. Se del caso la Commissione applica tale procedura immediatamente. Tali carenze includono i casi che potrebbero produrre operazioni pericolose in uno Stato membro.
2. In attesa della revisione di una STI, la Commissione può chiedere un parere dell'Agenzia. La Commissione esamina il parere dell'Agenzia e comunica al comitato le proprie conclusioni.
3. Su richiesta della Commissione, il parere dell'Agenzia di cui al paragrafo 2 costituisce strumento di conformità accettabile e può dunque essere utilizzato per la valutazione di progetti, in attesa dell'adozione di una STI riveduta.
4. Ogni membro della rete di organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796 può fare presente alla Commissione eventuali carenze delle STI.

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

Articolo 7

Non applicazione delle STI

1. Gli Stati membri possono consentire al richiedente di non applicare una o più STI, o parte di esse, nei seguenti casi:

- a) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema, o parte di esso, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione alla data di applicazione delle STI interessate;
- b) quando, in seguito a un incidente o a una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI pertinenti, in tal caso la non applicazione delle STI è limitata al periodo precedente al ripristino della rete;
- c) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, nel caso in cui l'applicazione delle STI interessate comprometterebbe la redditività economica del progetto e/o la compatibilità del sistema ferroviario nello Stato membro interessato, ad esempio per quanto riguarda la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione di alimentazione;
- d) per veicoli in provenienza o a destinazione di un paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria nell'Unione;
- e) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente realizzato nel territorio dello Stato membro interessato quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è separata o isolata per la presenza del mare o è separata dalla rete ferroviaria del resto dell'Unione a causa di condizioni geografiche particolari.

2. Nel caso di cui al paragrafo 1, lettera a), lo Stato membro interessato comunica alla Commissione, entro un anno dall'entrata in vigore di ogni STI, l'elenco dei progetti che hanno luogo nel proprio territorio e che, a parere dello Stato membro interessato, si trovano in fase avanzata di sviluppo.

3. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), lo Stato membro interessato comunica alla Commissione la sua decisione di non applicazione di una o più STI o di parte di esse.

4. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere a), c), d) ed e), del presente articolo, lo Stato membro interessato presenta alla Commissione la domanda di non applicazione delle STI o parte di esse, accompagnata da un fascicolo contenente la giustificazione della domanda, e specificando le disposizioni alternative che lo Stato membro intende applicare invece delle STI. Nel caso di cui al paragrafo 1, lettera e), del presente articolo, la Commissione analizza la domanda e decide se accettarla o meno sulla base della completezza e della coerenza delle informazioni contenute nel fascicolo. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), del presente articolo, la Commissione adotta la sua decisione mediante atti di esecuzione sulla base di tale analisi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

Nei casi di cui all'articolo 21, paragrafo 6, terzo comma, il richiedente presenta il fascicolo all'Agenzia. L'Agenzia consulta le pertinenti autorità di sicurezza e fornisce il suo parere definitivo alla Commissione.

5. La Commissione stabilisce, mediante un atto di esecuzione, le informazioni da includere nel fascicolo di cui al paragrafo 4, il formato richiesto per tale fascicolo e il metodo da utilizzare per la sua trasmissione. L'atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

6. In attesa della decisione della Commissione, lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui al paragrafo 4 senza attendere.

7. La Commissione delibera nei quattro mesi successivi alla presentazione della domanda corredata del fascicolo completo. In assenza di decisione la domanda si considera accettata.

8. Tutti gli Stati membri sono informati dei risultati delle analisi e dell'esito della procedura di cui al paragrafo 4.

CAPO III

COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

*Articolo 8***Condizioni per l'immissione sul mercato di componenti di interoperabilità**

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché i componenti di interoperabilità siano:
 - a) immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione soddisfacendo i requisiti essenziali;
 - b) usati nel loro settore di impiego conformemente alla loro destinazione e siano installati e sottoposti a corretta manutenzione.

Il presente paragrafo non preclude l'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

2. Sul loro territorio e sulla base della presente direttiva, gli Stati membri non devono vietare, limitare od ostacolare l'immissione sul mercato dei componenti di interoperabilità in vista del loro impiego per il sistema ferroviario dell'Unione quando tali componenti soddisfano le disposizioni della presente direttiva. In particolare, essi non devono esigere verifiche che siano già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 10.

*Articolo 9***Conformità o idoneità all'impiego**

1. Gli Stati membri e l'Agenzia ritengono che un componente di interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite nella relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni. La dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego attesta che i componenti di interoperabilità sono stati oggetto delle procedure stabilite nella relativa STI per la valutazione della conformità o idoneità all'impiego.
2. Qualora la STI lo richieda, la dichiarazione «CE» è corredata di:
 - a) un certificato, rilasciato da uno o più organismi notificati, della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato individualmente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure di
 - b) un certificato, rilasciato da uno o più organismi notificati, dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare quando sono coinvolti requisiti funzionali.
3. La dichiarazione «CE» è datata e firmata dal fabbricante o dal suo mandatario.
4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il modello della dichiarazione «CE» di conformità e di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e l'elenco dei documenti di accompagnamento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.
5. I pezzi di ricambio dei sottosistemi già messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti al paragrafo 1.
6. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti devono essere conformi all'articolo 8, paragrafo 1.

*Articolo 10***Procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego**

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, il fabbricante o il suo mandatario applica le disposizioni previste dalle STI che lo riguardano.

2. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è compiuta dall'organismo notificato presso il quale il fabbricante o il suo mandatario ha presentato domanda.
3. Ove componenti di interoperabilità siano oggetto di altri atti giuridici dell'Unione concernenti altre materie, la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego indica che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di tali altri atti giuridici.
4. Se né il fabbricante né il suo mandatario hanno ottemperato agli obblighi stabiliti nei paragrafi 1 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona immetta sul mercato i componenti di interoperabilità. Ai fini della presente direttiva, gli stessi obblighi si applicano a qualsiasi persona che assembla i componenti di interoperabilità o parti di componenti di interoperabilità di diversa origine o che fabbrica i componenti di interoperabilità per uso proprio.
5. Se uno Stato membro accerta che la dichiarazione «CE» è stata indebitamente rilasciata, provvede affinché il componente di interoperabilità non sia immesso sul mercato. In tal caso il fabbricante o il suo mandatario sono tenuti a rimettere il componente di interoperabilità in conformità alle condizioni fissate da detto Stato membro.

Articolo 11

Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali

1. Uno Stato membro, qualora constati che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta tutte le misure opportune per limitare il suo ambito di applicazione, per vietarne l'impiego, per ritirarlo dal mercato o per richiamarlo. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione, l'Agenzia e gli altri Stati membri delle misure adottate, esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:
 - a) un'inosservanza dei requisiti essenziali;
 - b) un'errata applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche;
 - c) una carenza delle specifiche europee.
2. L'Agenzia, su mandato della Commissione, avvia immediatamente, e in ogni caso entro 20 giorni dalla data di ricezione del mandato, il processo di consultazione delle parti interessate. Se, dopo la consultazione, l'Agenzia constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente la Commissione, lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché gli altri Stati membri e il fabbricante o il suo mandatario. Se l'Agenzia constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente gli Stati membri.
3. Se la decisione di cui al paragrafo 1 risulta da una carenza nelle specifiche europee, gli Stati membri, la Commissione o l'Agenzia, se del caso, applicano una o più delle misure seguenti:
 - a) il ritiro parziale o totale di tale specifica dalle pubblicazioni in cui è iscritta;
 - b) se la specifica interessata è una norma armonizzata, la limitazione o il ritiro di tale norma a norma dell'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1025/2012;
 - c) la revisione della STI a norma dell'articolo 6.
4. Se un componente di interoperabilità munito della dichiarazione «CE» di conformità risulta non conforme ai requisiti essenziali, lo Stato membro competente adotta, nei confronti dell'entità che ha redatto la dichiarazione, le misure appropriate e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

CAPO IV

SOTTOSISTEMI

*Articolo 12***Libera circolazione dei sottosistemi**

Fatte salve le disposizioni del capo V, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, gli Stati membri non devono vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario dell'Unione, che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, essi non devono esigere verifiche che sono già state compiute:

- a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione «CE» di verifica; o
- b) in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

*Articolo 13***Conformità alle STI e alle norme nazionali**

1. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza considerano conformi ai requisiti essenziali i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario dell'Unione, muniti, se del caso, della dichiarazione «CE» di verifica compiuta con riferimento alle STI, a norma dell'articolo 15, o della dichiarazione di verifica compiuta con riferimento alle norme nazionali a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, o di entrambe.
2. Le norme nazionali per l'applicazione dei requisiti essenziali e, se del caso, gli strumenti di conformità nazionali accettabili devono essere applicati nei casi seguenti:
 - a) qualora le STI non contemplino, o non contemplino appieno, alcuni aspetti corrispondenti ai requisiti essenziali, inclusi i punti in sospeso di cui all'articolo 4, paragrafo 6;
 - b) qualora la non applicazione di una o più STI o di parte di esse sia stata notificata in applicazione dell'articolo 7;
 - c) qualora un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente;
 - d) le norme nazionali utilizzate per specificare i sistemi esistenti, sono limitate alla valutazione della compatibilità tecnica del veicolo con la rete;
 - e) le reti e i veicoli non sono coperti dalle STI;
 - f) quale misura preventiva temporanea urgente, specialmente in seguito a un incidente.

*Articolo 14***Notifica delle norme nazionali**

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e all'Agenzia le norme nazionali esistenti di cui all'articolo 13, paragrafo 2, nei seguenti casi:
 - a) qualora la o le norme nazionali non siano state notificate entro il 15 giugno 2016. In tal caso, esse sono notificate entro il 16 dicembre 2016;
 - b) ogni volta che le norme sono modificate;
 - c) quando una nuova domanda è stata presentata a norma dell'articolo 7 per la non applicazione della STI;
 - d) qualora le norme nazionali diventino superflue dopo la pubblicazione o la revisione della STI in questione.
2. Gli Stati membri notificano il testo integrale delle norme nazionali di cui al paragrafo 1 attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796.
3. Gli Stati membri assicurano che le norme nazionali di cui al paragrafo 1, comprese quelle relative alle interfacce tra i veicoli e le reti, siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e siano redatte con una terminologia che possa essere compresa da tutte le parti interessate. Gli Stati membri possono essere invitati a fornire informazioni supplementari sulla tale norma nazionale.

4. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali solo nei seguenti casi:
 - a) qualora una STI non soddisfi appieno i requisiti essenziali;
 - b) quale misura preventiva urgente, specialmente in seguito a un incidente.
 5. Gli Stati membri trasmettono il progetto delle nuove norme nazionali, attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, all'Agenzia e alla Commissione per esame, in tempo utile e in linea con i termini di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796, prima della prevista introduzione nell'ordinamento giuridico nazionale della nuova norma proposta e fornendo una giustificazione per la sua introduzione. Gli Stati membri assicurano che il progetto sia sufficientemente sviluppato per permettere all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.
 6. Quando adottano una nuova norma nazionale gli Stati membri la trasmettono all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796.
 7. In caso di misure preventive urgenti, gli Stati membri possono adottare e applicare immediatamente una nuova norma. Tale norma è notificata in conformità dell'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796 ed è sottoposta alla valutazione dell'Agenzia in conformità dell'articolo 26, paragrafi 1, 2 e 5, di tale regolamento.
 8. In caso di notifica di una norma nazionale di cui al paragrafo 1 o nuova, gli Stati membri giustificano la necessità di tale norma al fine di soddisfare un requisito essenziale non già contemplato dalla pertinente STI.
 9. I progetti di norme nazionali e le norme di cui al paragrafo 1 sono esaminate dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 25 e 26 del regolamento (UE) 2016/796.
 10. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi, allo scopo di facilitare il riconoscimento transnazionale in diversi Stati membri e l'immissione sul mercato dei veicoli, inclusa la compatibilità tra attrezzature fisse e mobili. Tali atti di esecuzione si fondano sui progressi ottenuti dall'Agenzia nel settore del riconoscimento transnazionale e sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.
- L'Agenzia classifica, in base agli atti di esecuzione di cui al primo comma, le norme nazionali che sono notificate a norma del presente articolo.
11. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri fanno cenno a tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 49.
 12. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
 13. Le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

Articolo 15

Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di verifica, necessaria per l'immissione sul mercato e la messa in servizio di cui al capo V, il richiedente chiede all'organismo o agli organismi di valutazione della conformità di propria scelta di avviare la procedura «CE» di verifica di cui all'allegato IV.
2. Il richiedente redige la dichiarazione «CE» di verifica di un sottosistema. Il richiedente dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che il sottosistema interessato è stato sottoposto alle pertinenti procedure di verifica e soddisfa i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e di tutte le pertinenti norme nazionali. La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento sono datati e firmati dal richiedente.

⁽¹⁾ Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

3. Il compito dell'organismo notificato, incaricato della verifica «CE» di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'immissione sul mercato o l'entrata in servizio del sottosistema. In conformità della STI pertinente esso comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui è integrato.
4. Il richiedente è responsabile della preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione «CE» di verifica. Tale documentazione tecnica contiene i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, quelli che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene anche gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti d'uso, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica e di regolazione.
5. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione di un sottosistema risultante in una modifica della documentazione tecnica e incidente sulla validità delle procedure di verifica già svolte, il richiedente valuta la necessità di una nuova dichiarazione «CE» di verifica.
6. L'organismo notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema.
7. Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo notificato può rilasciare certificati di verifica per uno o più sottosistemi o talune loro parti.
8. Gli Stati membri designano gli organismi incaricati di espletare la procedura di verifica per quanto riguarda le norme nazionali. A tal riguardo gli organismi designati sono responsabili per i compiti in questione. Fatto salvo l'articolo 30, uno Stato membro può nominare un organismo notificato come organismo designato, nel cui caso l'intero processo può essere svolto da un unico organismo di valutazione della conformità.
9. La Commissione può specificare, mediante atti di esecuzione:
 - a) i dettagli delle procedure «CE» di verifica, tra cui la procedura di verifica in caso di norme nazionale e i documenti che devono essere presentati dal richiedente ai fini di tale procedura;
 - b) i modelli per la dichiarazione «CE» di verifica, anche nel caso di una modifica del sottosistema o di verifiche supplementari, la dichiarazione intermedia di verifica nonché i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che devono integrare queste dichiarazioni e i modelli per i certificati di verifica.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

Articolo 16

Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi

1. Uno Stato membro può chiedere che siano compiute verifiche complementari, qualora constati che un sottosistema di natura strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica, corredata della documentazione tecnica, non rispetta interamente le disposizioni della presente direttiva e, in particolare, i requisiti essenziali.
2. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche complementari richieste, esponendone i motivi. La Commissione avvia una consultazione con le parti interessate.
3. Lo Stato membro all'origine della domanda precisa se il fatto che le disposizioni della presente direttiva non siano rispettate interamente deriva:
 - a) dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI, nel qual caso la Commissione informa immediatamente lo Stato membro in cui risiede chi ha indebitamente compilato la dichiarazione «CE» di verifica chiedendo a tale Stato membro di adottare le misure adeguate;
 - b) da una carenza di una STI, nel qual caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo 6.

Articolo 17

Presunzione di conformità

I componenti di interoperabilità e i sottosistemi che sono conformi a norme armonizzate o a parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono considerati conformi ai requisiti essenziali contemplati da tali norme o parti di esse.

CAPO V

IMMISSIONE SUL MERCATO E MESSA IN SERVIZIO

*Articolo 18***Autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi**

1. I sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, energia e infrastruttura sono messi in servizio soltanto se progettati, costruiti e installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali e se è stata ottenuta la pertinente autorizzazione a norma dei paragrafi 3 e 4.
2. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza autorizza la messa in servizio dei sottosistemi energia, infrastruttura e controllo-comando e segnalamento sui binari che sono installati o gestiti sul territorio dello Stato membro di appartenenza.
3. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza forniscono orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere le autorizzazioni di cui al presente articolo. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere tali autorizzazioni ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano nella divulgazione delle pertinenti informazioni.
4. Il richiedente presenta una domanda di autorizzazione della messa in servizio di impianti fissi all'autorità nazionale preposta alla sicurezza. La domanda è accompagnata da un fascicolo che include le prove documentali:
 - a) delle dichiarazioni di verifica di cui all'articolo 15;
 - b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati, accertata in base alle pertinenti STI, alle norme nazionali e ai registri;
 - c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base alle pertinenti STI, norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza (CSM) di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798.
 - d) della decisione favorevole dell'Agenzia emessa in conformità dell'articolo 19 della presente direttiva, nel caso di sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari che contemplano attrezzature del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e/o del sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (GSM-R), e dell'osservanza dell'esito della procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, nel caso di una modifica al progetto di capitolato d'oneri o alla descrizione delle soluzioni tecniche previste intervenuta successivamente alla decisione favorevole.
5. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza verifica la completezza, la pertinenza e la coerenza del fascicolo e, nel caso di apparecchiature ERTMS di terra, l'osservanza della decisione favorevole dell'Agenzia emessa in conformità dell'articolo 19 della presente direttiva e, se del caso, l'osservanza dell'esito della procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796. All'esito di tale verifica, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia l'autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

6. Nel caso di rinnovo o ristrutturazione dei sottosistemi esistenti, il richiedente invia all'autorità nazionale preposta alla sicurezza un fascicolo con la descrizione del progetto. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza, in stretta collaborazione con l'Agenzia nel caso di progetti di apparecchiature ERTMS di terra, esamina il fascicolo e decide se sia necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio, sulla base dei criteri seguenti:
 - a) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti;
 - b) è richiesta dalle STI pertinenti;

- c) è richiesta dai piani nazionali di esecuzione predisposti dagli Stati membri; oppure
- d) sono modificati i valori parametrici sulla cui base l'autorizzazione era già stata rilasciata.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

7. Una decisione negativa concernente una domanda di autorizzazione per la messa in servizio di impianti fissi è debitamente giustificata dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa il richiedente può presentare a tale autorità nazionale preposta alla sicurezza una domanda di riesame della sua decisione. Tale domanda è accompagnata da una motivazione. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'organo competente per i ricorsi a norma dell'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798.

Articolo 19

Attuazione armonizzata dell'ERTMS nell'UE

1. Nel caso di sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari che contemplano attrezzature dell'ETCS e/o del GSM-R, l'Agenzia assicura l'attuazione armonizzata del sistema ERTMS nell'Unione.
2. Al fine di assicurare l'attuazione armonizzata dell'ERTMS e l'interoperabilità a livello di Unione, l'Agenzia, prima di qualsiasi gara d'appalto relativa alle apparecchiature ERTMS di terra, verifica se le soluzioni tecniche previste siano pienamente conformi alle pertinenti STI e siano pertanto pienamente interoperabili.
3. Il richiedente presenta una domanda di approvazione da parte dell'Agenzia. La domanda relativa a singoli progetti ERTMS o per una combinazione di progetti, una linea, un gruppo di linee o una rete è accompagnata da un fascicolo che include:
 - a) il progetto di capitolato d'oneri o la descrizione delle soluzioni tecniche previste;
 - b) prove documentali delle condizioni necessarie alla compatibilità tecnica e operativa del sottosistema con i veicoli destinati a circolare sulla rete di cui trattasi;
 - c) prove documentali della conformità delle soluzioni tecniche previste con le pertinenti STI;
 - d) altri eventuali documenti pertinenti, quali pareri dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, dichiarazioni di verifica o certificati di conformità.

Tale domanda e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono emettere un parere in merito alla domanda di approvazione indirizzato al richiedente anteriormente alla presentazione della domanda o all'Agenzia successivamente a tale presentazione.

4. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'Agenzia informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione.

L'Agenzia emette una decisione favorevole o informa il richiedente di eventuali carenze entro un termine ragionevole prestabilito e, comunque, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'Agenzia basa il suo parere sul fascicolo del richiedente e su eventuali pareri delle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Il richiedente, qualora concordi con le carenze individuate dall'Agenzia, rettifica la concezione del progetto e presenta all'Agenzia una nuova domanda di approvazione.

Qualora il richiedente non concordi con le carenze individuate dall'Agenzia, si applica la procedura di cui al paragrafo 5.

Nel caso di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), il richiedente non chiede una nuova valutazione.

5. Un'eventuale decisione sfavorevole da parte dell'Agenzia è da quest'ultima debitamente motivata. Il richiedente, entro un mese dal ricevimento di tale decisione, può presentare all'Agenzia una domanda motivata di riesame della sua decisione. L'Agenzia conferma o revoca la propria decisione entro due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame. Se l'Agenzia conferma la decisione iniziale, il richiedente è legittimato presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso prevista dall'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796.

6. Nel caso in cui una modifica al progetto di capitolato d'oneri o alla descrizione delle soluzioni tecniche previste intervenga successivamente alla decisione favorevole, il richiedente ne informa senza indebito ritardo l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza tramite lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796. In tal caso si applica l'articolo 30, paragrafo 2, di tale regolamento.

Articolo 20

Immissione sul mercato di sottosistemi mobili

1. Il richiedente immette sul mercato sottosistemi mobili soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali.
2. Il richiedente provvede in particolare all'ottenimento della pertinente dichiarazione di verifica.

Articolo 21

Autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato

1. Il richiedente immette sul mercato un veicolo soltanto dopo che l'Agenzia ha rilasciato l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato a norma dei paragrafi da 5 a 7, o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza lo abbia fatto a norma del paragrafo 8.
2. Nella domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato, il richiedente specifica il settore di impiego del veicolo. La domanda include la documentazione comprovante che la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete del settore di impiego è stata controllata.
3. La domanda di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato è accompagnata da un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, nel quale sono contenute prove documentali:
 - a) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili di cui è composto il veicolo a norma dell'articolo 20, sulla base della dichiarazione «CE» di verifica;
 - b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali;
 - c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) nel veicolo, accertata in base alle pertinenti STI, e se del caso, alle norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798;
 - d) della compatibilità tecnica del veicolo con la rete nel settore di impiego di cui al paragrafo 2, accertata in base alle pertinenti STI, e, se del caso, alle norme nazionali, ai registri dell'infrastruttura e al metodo comune di sicurezza sulla valutazione dei rischi di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798.

Tale domanda e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.

Quando le prove sono necessarie per ottenere l'attestazione della compatibilità tecnica di cui al primo comma, lettere b) e d), le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee al richiedente per l'impiego del veicolo per verifiche pratiche sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché le eventuali prove siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda del richiedente. Se del caso, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza adotta misure affinché le prove possano essere effettuate.

4. L'Agenzia, o nel caso del paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti da parte del richiedente. L'Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza applica le modalità pratiche sulla procedura di autorizzazione da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 9. Tali autorizzazioni permettono l'immissione dei veicoli sul mercato dell'Unione.

5. L'Agenzia rilascia autorizzazioni per l'immissione del veicolo sul mercato per i veicoli che hanno un settore di impiego in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tali autorizzazioni l'Agenzia:

- a) valuta gli elementi del fascicolo specificati al primo comma del paragrafo 3, lettere b), c) e d), al fine di verificare la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo in relazione alle STI pertinenti; nonché
- b) trasmette il fascicolo del richiedente alle autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dal settore di impiego destinato per la valutazione del fascicolo al fine di verificarne la completezza, pertinenza e coerenza in relazione al primo comma del paragrafo 3, lettera d), e agli elementi specificati al primo comma del paragrafo 3, lettere a), b) e c), in relazione alle pertinenti norme nazionali.

Quale parte delle valutazioni a norma delle lettere a) e b), e in caso di dubbi giustificati, l'Agenzia o le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono chiedere lo svolgimento di prove sulla rete. Al fine di facilitare tali prove le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate possono rilasciare autorizzazioni temporanee al richiedente per l'impiego del veicolo per prove sulla rete. Il gestore dell'infrastruttura si adopera affinché tale prova sia effettuata entro tre mesi dalla richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

6. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'Agenzia informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni aggiuntive, fissando un termine ragionevole per la relativa comunicazione. Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi specificati al paragrafo 3, lettera d).

L'Agenzia tiene pienamente conto delle valutazioni a norma del paragrafo 5 prima di prendere una decisione sul rilascio dell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato. L'Agenzia rilascia l'autorizzazione all'immissione sul mercato, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

Nel caso di una non applicazione di una o più STI o di parte di esse di cui all'articolo 7, l'Agenzia rilascia l'autorizzazione soltanto dopo l'applicazione della procedura stabilita in quell'articolo.

L'Agenzia si assume la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilascia.

7. Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione negativa svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa la o le autorità in questione, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i di sicurezza cooperano al fine pervenire a una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i di sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile concordare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i di sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva a meno che la/le autorità nazionale/i di sicurezza abbiano presentato richiesta di arbitrato alla commissione di ricorso prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. La commissione di ricorso decide se confermare il progetto di decisione dell'Agenzia entro un mese dalla richiesta della/e autorità nazionale/i di sicurezza.

Qualora la commissione di ricorso concordi con l'Agenzia, quest'ultima adotta la decisione immediatamente.

Qualora la commissione di ricorso concordi con la valutazione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia rilascia un'autorizzazione con un settore di impiego che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione positiva svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa la o le autorità in questione, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i di sicurezza cooperano al fine di concordare una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, su decisione dell'Agenzia e della/e autorità nazionale/i di sicurezza, tale processo include anche il richiedente. Se non è possibile concordare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i di sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

8. Se l'area d'uso è limitata a una rete o a reti all'interno di un solo Stato membro, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di quello Stato membro può, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, rilasciare l'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato. Per rilasciare tale autorizzazione l'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta il fascicolo in relazione agli elementi specificati al paragrafo 3 e secondo le procedure da stabilirsi nell'atto di esecuzione adottato ai sensi del paragrafo 9. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni supplementari. L'autorizzazione è altresì valida senza estensione del settore d'impiego per i veicoli che viaggiano verso le stazioni situate negli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete simili, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale consultazione può essere svolta caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

Se l'area d'uso è limitata al territorio di uno Stato membro e nel caso di non applicazione di una o più STI o di parte di esse di cui all'articolo 7, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia l'autorizzazione del veicolo soltanto dopo l'applicazione della procedura stabilita nel suddetto articolo.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza si assume la piena responsabilità delle autorizzazioni che rilascia.

9. Entro il 16 giugno 2018 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, modalità pratiche che specificano:

- a) in che modo il richiedente deve soddisfare i requisiti per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e l'autorizzazione del tipo di veicolo di cui al presente articolo, nonché i documenti necessari;
- b) i dettagli del processo di autorizzazione, come le fasi procedurali e i tempi per ogni fase del processo;
- c) i requisiti di cui al presente articolo che l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza devono soddisfare nel corso delle diverse fasi del processo di richiesta e di autorizzazione, incluso nella valutazione dei fascicoli dei richiedenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3. Essi tengono in considerazione l'esperienza ottenuta durante la preparazione degli accordi di cooperazione di cui al paragrafo 14 del presente articolo.

10. Le autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato dichiarano:

- a) il settore o le aree d'uso;
- b) i valori parametrici, previsti dalle STI e, se del caso, dalle norme nazionali per la verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e l'area d'uso;
- c) la conformità del veicolo alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri di cui alla lettera b);
- d) le condizioni per l'impiego del veicolo e altre restrizioni.

11. Le decisioni negative riguardo all'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato o le decisioni relative all'esclusione di una parte della rete in conformità della valutazione negativa di cui al paragrafo 7 sono debitamente motivate. Entro un mese dalla ricezione della decisione negativa il richiedente può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, se del caso, una domanda di riesame della decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione.

Se la decisione dell'Agenzia è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796.

Se la decisione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'organo competente per i ricorsi ai sensi del diritto nazionale. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE. In tal caso si applica l'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798.

12. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un veicolo esistente già provvisto di autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato, è necessaria una nuova autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato se:

- a) sono modificati i valori parametrici di cui al paragrafo 10, lettera b), ed essi sono al di fuori della gamma dei parametri accettabili definiti nelle STI;
- b) il livello di sicurezza globale del veicolo interessato può risentire dei lavori previsti;
- c) la decisione è richiesta dalle STI pertinenti.

13. Qualora il richiedente desideri ampliare l'area d'uso di un veicolo che è già stato autorizzato, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti il settore aggiuntivo d'impiego. Il richiedente presenta il fascicolo all'Agenzia, che, dopo aver seguito le procedure di cui ai paragrafi da 4 a 7, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione del settore d'impiego.

Se il richiedente ha ricevuto un'autorizzazione di un veicolo a norma del paragrafo 8 e desidera ampliare l'area d'uso all'interno di quello Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3. concernenti il settore aggiuntivo d'impiego. Presenta il fascicolo all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, che, dopo aver seguito le procedure di cui al paragrafo 8, rilascia un'autorizzazione aggiornata che copre l'estensione del settore d'impiego.

14. Ai fini dei paragrafi 5 e 6 del presente articolo, l'Agenzia conclude accordi di cooperazione con le autorità nazionali preposte alla sicurezza a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796. Tali accordi possono essere accordi specifici o accordi quadro e possono coinvolgere una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza. Essi contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per le prestazioni da fornire, i termini che si applicano a tal fine e una ripartizione delle tariffe che possono essere pagate dal richiedente. Essi possono altresì includere modalità specifiche di cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi per il richiedente. Nel caso in cui tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, tali modalità specifiche di cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per l'autorizzazione. Tali accordi devono essere conclusi prima che l'Agenzia assuma i compiti in materia di autorizzazione a norma dell'articolo 54, paragrafo 4, della presente direttiva.

15. Nel caso di Stati membri in cui le reti hanno uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione e tali reti condividono identici requisiti tecnici e operativi con paesi terzi vicini, in aggiunta agli accordi di cooperazione di cui al paragrafo 14, tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate in tali Stati membri concludono con l'Agenzia un accordo multilaterale al fine di definire le condizioni alle quali un'autorizzazione del veicolo rilasciata in uno di tali Stati membri è valida anche per gli altri Stati membri interessati.

16. Il presente articolo non si applica ai carri merci o alle carrozze passeggeri che sono in uso comune con paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione e sia stato autorizzato secondo una diversa procedura di autorizzazione dei veicoli. Le norme che disciplinano la procedura di autorizzazione di tali veicoli sono pubblicate e notificate alla Commissione. L'impresa ferroviaria interessata garantisce la conformità di tali veicoli con i requisiti essenziali della presente direttiva nel contesto del suo sistema di gestione della sicurezza. La Commissione, sulla base della relazione dell'Agenzia, può formulare un parere sulla conformità di tali norme con gli obiettivi della presente direttiva. Se tali norme non sono conformi, gli Stati membri interessati e la Commissione possono cooperare al fine di stabilire le azioni opportune da adottare, coinvolgendo i pertinenti organismi internazionali, se necessario.

17. Uno Stato membro può decidere di non applicare il presente articolo alle locomotive o ai treni automotori provenienti da paesi terzi e destinati a circolare fino ad una stazione situata vicino alla frontiera sul suo territorio designata per le operazioni transfrontaliere. L'impresa ferroviaria interessata garantisce la conformità di tali veicoli ai requisiti essenziali della presente direttiva nel contesto del suo sistema di gestione della sicurezza e, ove opportuno, in conformità dell'articolo 10, paragrafo 9, della direttiva (UE) 2016/798.

*Articolo 22***Registrazione dei veicoli autorizzati all'immissione sul mercato**

1. Prima che un veicolo sia utilizzato per la prima volta e dopo il rilascio dell'autorizzazione d'immissione sul mercato in conformità dell'articolo 21, esso è registrato in un registro dei veicoli di cui all'articolo 47 su richiesta del detentore.
2. Quando l'area d'uso del veicolo è limitata al territorio di uno Stato membro, esso è registrato in quello Stato membro.
3. Quando l'area d'uso del veicolo copre il territorio di più di uno Stato membro, esso è registrato in uno degli Stati membri interessati.

*Articolo 23***Controlli prima dell'utilizzo dei veicoli autorizzati**

1. Prima che un'impresa ferroviaria utilizzi un veicolo nel settore d'impiego specificato nella sua autorizzazione all'immissione sul mercato, essa controlla:
 - a) che il veicolo sia stato autorizzato all'immissione sul mercato a norma dell'articolo 21 e sia debitamente registrato;
 - b) il veicolo sia compatibile con la tratta sulla base del registro dell'infrastruttura, le pertinenti STI o ogni informazione pertinente che il gestore dell'infrastruttura deve fornire gratuitamente e entro un termine ragionevole, qualora tale registro non esista o sia incompleto; e
 - c) il veicolo sia adeguatamente integrato nella composizione del treno in cui è previsto operare, tenendo conto del sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9 della direttiva (UE) 2016/798 e della STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.
2. Ai fini del paragrafo 1, l'impresa ferroviaria può svolgere prove in cooperazione con il gestore dell'infrastruttura.

Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché le eventuali prove siano effettuate entro tre mesi dalla ricezione della domanda del richiedente.

*Articolo 24***Autorizzazione del tipo di veicoli**

1. L'Agenzia o, se del caso, un'autorità nazionale preposta alla sicurezza può rilasciare le autorizzazioni del tipo di veicoli, secondo la procedura di cui all'articolo 21. La domanda di autorizzazione del tipo di veicoli e le informazioni su tutte le domande, sulle fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati, nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796.
2. Se l'Agenzia o un'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia un'autorizzazione all'immissione di un veicolo sul mercato, al tempo stesso e su richiesta del richiedente, rilascia l'autorizzazione del tipo di veicolo, che si riferisce allo stesso settore d'impiego del veicolo.
3. Qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione di un tipo di veicolo, la STI o la norma nazionale stabilisce se l'autorizzazione del tipo di veicolo preesistente resti valida o debba essere rinnovata. Se l'autorizzazione deve essere rinnovata, le verifiche effettuate dall'Agenzia o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza possono riguardare soltanto le norme modificate.
4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il modello di dichiarazione di conformità al tipo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

5. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta secondo:
 - a) le procedure di verifica delle pertinenti STI;
 - b) le procedure di valutazione della conformità definite nei moduli B+D, B+F e H1 della decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, qualora non si applichino le STI.
6. La Commissione può, se del caso, adottare atti di esecuzione che prevedono moduli ad hoc per la valutazione della conformità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.
7. Le autorizzazioni del tipo di veicolo sono registrate nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48.

Articolo 25

Conformità dei veicoli a un tipo di veicolo autorizzato

1. Un veicolo o una serie di veicoli conforme a un tipo di veicolo autorizzato riceve, senza ulteriori verifiche, un'autorizzazione del veicolo a norma dell'articolo 21, sulla base di una dichiarazione di conformità a detto tipo presentata dal richiedente.
2. Il rinnovo dell'autorizzazione di un tipo di veicolo di cui all'articolo 24, paragrafo 3, non influisce sulle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato già rilasciate in base alla preesistente autorizzazione all'immissione del tipo di veicolo sul mercato.

Articolo 26

Non conformità di veicoli o tipi di veicoli ai requisiti essenziali

1. Quando un'impresa ferroviaria riscontra, in fase di esercizio, che un veicolo utilizzato non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, adotta le misure correttive necessarie per rendere il veicolo conforme. Può inoltre informare l'Agenzia ed eventuali autorità nazionali preposte alla sicurezza circa le misure prese. Se l'impresa ferroviaria dispone di prove che dimostrino che la non conformità era già presente nel momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione all'immissione sul mercato ne informa l'Agenzia ed eventuali altre autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate.
2. Quando un'autorità nazionale preposta alla sicurezza viene a conoscenza, ad esempio durante il processo di supervisione di cui all'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798, del fatto che un veicolo o un tipo di veicolo per il quale è stata rilasciata un'autorizzazione all'immissione sul mercato dall'Agenzia, ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, o dell'articolo 24, oppure dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza, ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 8, o dell'articolo 24, utilizzato conformemente alla sua destinazione, non soddisfa uno dei requisiti essenziali applicabili, ne informa l'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo o il tipo di veicolo e le chiede di adottare le misure correttive necessarie per rendere il veicolo o i veicoli conformi. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa l'Agenzia ed eventuali altre autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate, comprese quelle che si trovano in un territorio dove è in corso la richiesta di autorizzazione all'immissione sul mercato di un veicolo dello stesso tipo.
3. Qualora, nei casi di cui ai paragrafi 1 o 2 del presente articolo, le misure correttive applicate dalle imprese ferroviarie non garantiscano la conformità ai requisiti essenziali applicabili e qualora tale non conformità porti a un rischio grave per la sicurezza, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata può adottare misure di sicurezza temporanee in virtù dei suoi compiti di supervisione, conformemente all'articolo 17, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/798. Possono inoltre essere applicate in parallelo misure di sicurezza temporanee sotto forma di sospensione dell'omologazione del tipo di un veicolo da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o dell'Agenzia e sono soggette a controllo giurisdizionale e alla procedura di arbitrato di cui all'articolo 21, paragrafo 7.
4. Nei casi di cui al paragrafo 3, l'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza che ha rilasciato l'autorizzazione, a seguito di una revisione dell'efficacia delle misure adottate per affrontare il rischio grave per la sicurezza, può decidere di revocare o modificare l'autorizzazione qualora sia provato che, al momento dell'autorizzazione, non era soddisfatto un requisito essenziale. A tale scopo notificano la loro decisione al titolare dell'autorizzazione all'immissione sul mercato o dell'autorizzazione del tipo di veicolo, fornendo le ragioni che motivano le loro decisioni. Entro un mese dalla ricezione della decisione dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, il titolare può richiedere loro di riesaminare la decisione. In tal caso la decisione di revoca è temporaneamente sospesa. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di un mese a partire dalla data di ricezione della domanda di riesame per confermare o revocare la decisione.

⁽¹⁾ Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE (GUL 218 del 13.8.2008, pag. 82).

Ove opportuno, in caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza in merito alla necessità di limitare o revocare l'autorizzazione, si segue la procedura di arbitrato di cui all'articolo 21, paragrafo 7. Se da tale procedura risulta che l'autorizzazione del veicolo non è né limitata né revocata, le misure di sicurezza temporanee di cui al paragrafo 3 del presente articolo sono sospese.

5. Se la decisione dell'Agenzia è confermata, il titolare dell'autorizzazione del veicolo può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796 entro il termine di due mesi di cui all'articolo 59 di tale regolamento. Se la decisione di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il titolare dell'autorizzazione del veicolo può presentare ricorso entro due mesi dalla notifica di tale decisione dinanzi all'autorità giudiziaria nazionale di cui all'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2016/798. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE.

6. Quando l'Agenzia decide di revocare o modificare un'autorizzazione all'immissione sul mercato che ha concesso, ne informa direttamente tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza, fornendo le ragioni che motivano la sua decisione.

Quando un'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide di revocare un'autorizzazione all'immissione sul mercato che ha concesso, ne informa immediatamente l'Agenzia e fornisce le ragioni che motivano la sua decisione. L'Agenzia informa quindi le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza.

7. La decisione dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza di revocare l'autorizzazione si riflette nell'opportuno registro dei veicoli ai sensi dell'articolo 22 o, in caso di autorizzazione di un tipo di veicolo, nel Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 7. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza fanno sì che le imprese ferroviarie che utilizzano veicoli dello stesso tipo del veicolo o del tipo di veicolo oggetto di revoca siano debitamente informate. Tali imprese ferroviarie devono anzitutto verificare se vi sia lo stesso problema di non conformità. In tal caso si applica la procedura di cui al presente articolo.

8. Quando è revocata un'autorizzazione all'immissione sul mercato, il veicolo interessato non è più utilizzato e il suo settore d'impiego non è esteso. Quando è revocata un'autorizzazione del tipo di veicolo, i veicoli costruiti su tale base non sono immessi sul mercato oppure, qualora siano già presenti sul mercato, sono ritirati. Può essere richiesta una nuova autorizzazione sulla base della procedura di cui all'articolo 21, in caso di singoli veicoli, o all'articolo 24, in caso di un tipo di veicolo.

9. Qualora, nei casi di cui ai paragrafi 1 o 2, la non conformità ai requisiti essenziali sia limitata a una parte del settore d'impiego del veicolo interessato e tale non conformità fosse già presente nel momento in cui è stata rilasciata l'autorizzazione all'immissione sul mercato, quest'ultima è modificata in modo da escludere le parti del settore d'impiego interessate.

CAPO VI

ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ

Articolo 27

Autorità di notifica

1. Gli Stati membri nominano autorità di notifica che sono responsabili dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione, la notifica e il controllo degli organismi di valutazione della conformità, inclusa la conformità all'articolo 34.

2. Gli Stati membri garantiscono che tali autorità notifichino alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi autorizzati a svolgere, in qualità di terzi, compiti di valutazione della conformità di cui agli articoli 10, paragrafo 2, e 15, paragrafo 1. Essi garantiscono altresì di informare la Commissione e gli altri Stati membri in merito agli organismi designati di cui all'articolo 15, paragrafo 8.

3. Gli Stati membri possono decidere che la valutazione e il controllo di cui al paragrafo 1 siano eseguiti da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi e in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008.

4. Se l'autorità di notifica delega o altrimenti affida la valutazione, la notifica o il controllo di cui al paragrafo 1 del presente articolo a un organismo che non è un ente pubblico, tale organismo è una persona giuridica e rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 28. Esso adotta disposizioni per coprire la responsabilità civile connessa alle proprie attività.

5. L'autorità di notifica si assume la piena responsabilità dei compiti svolti dall'organismo di cui al paragrafo 3.

Articolo 28

Prescrizioni relative alle autorità di notifica

L'autorità di notifica:

- a) è istituita in modo da evitare conflitti d'interesse con gli organismi di valutazione della conformità;
- b) è organizzata e gestita in modo che ne siano salvaguardate l'obiettività e l'imparzialità delle attività;
- c) è organizzata in modo che ogni decisione relativa alla notifica di un organismo di valutazione della conformità sia presa da persone competenti diverse da quelle che hanno eseguito la valutazione;
- d) non offre né fornisce attività eseguite dagli organismi di valutazione della conformità o servizi di consulenza su base commerciale o concorrenziale;
- e) salvaguarda la riservatezza delle informazioni ottenute;
- f) dispone di personale competente in numero sufficiente a garantire l'adeguata esecuzione dei compiti affidatili.

Articolo 29

Obbligo delle autorità di notifica di fornire informazioni

Gli Stati membri informano la Commissione delle loro procedure di valutazione, notifica e controllo degli organismi di valutazione della conformità, nonché di qualsiasi modifica di tali procedure.

La Commissione rende pubbliche dette informazioni.

Articolo 30

Organismi di valutazione della conformità

1. Ai fini della notifica, l'organismo di valutazione della conformità soddisfa i requisiti previsti ai paragrafi da 2 a 7 del presente articolo e agli articoli 31 e 32.
2. L'organismo di valutazione della conformità è stabilito a norma del diritto nazionale e ha personalità giuridica.
3. L'organismo di valutazione della conformità è in grado di eseguire tutti i compiti di valutazione della conformità che la pertinente STI gli ha affidato e per cui è stato notificato, indipendentemente dal fatto che li esegua in prima persona o che siano eseguiti per suo conto e sotto la sua responsabilità.

In ogni momento e per ogni procedura di valutazione della conformità e ogni tipo o categoria di prodotto per cui è stato notificato, l'organismo di valutazione della conformità dispone:

- a) del necessario personale dotato di conoscenze tecniche e di esperienza sufficiente e adeguata all'esecuzione dei compiti di valutazione della conformità;
- b) delle pertinenti descrizioni delle procedure in base alle quali è effettuata la valutazione della conformità, a garanzia della trasparenza di tali procedure e della capacità di applicarle. Predispone politiche e procedure appropriate per scindere i compiti che svolge in qualità di organismo notificato di valutazione della conformità dalle altre attività;
- c) delle procedure idonee all'esecuzione delle attività, che tengono debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo.

L'organismo di valutazione della conformità dispone dei mezzi necessari per svolgere adeguatamente i compiti tecnici e amministrativi connessi alle attività di valutazione della conformità ed ha accesso a tutte le apparecchiature o strutture necessarie.

4. L'organismo di valutazione della conformità sottoscrive un contratto di assicurazione per la responsabilità civile, sempreché tale responsabilità non sia assunta dallo Stato ai sensi del diritto nazionale o a meno che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.

5. Il personale dell'organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio dei compiti affidatigli in base alla pertinente STI o a qualsiasi disposizione esecutiva di diritto nazionale, tranne nei confronti delle autorità competenti dello Stato membro in cui esercita le attività. Sono tutelati i diritti di proprietà.

6. L'organismo di valutazione della conformità partecipa alle attività di normazione pertinenti e alle attività del gruppo di coordinamento degli organismi notificati di valutazione della conformità, istituito a norma del pertinente diritto dell'Unione, ovvero assicura che il suo personale addetto alle valutazioni ne sia informato, e applica come guida generale le decisioni e i documenti amministrativi prodotti da tale gruppo.

7. Gli organismi di valutazione della conformità, che sono notificati in relazione ai sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra e/o ai sottosistemi di bordo, partecipano alle attività del gruppo dell'ERTMS di cui all'articolo 29 del regolamento (UE) 2016/796 ovvero assicura che il suo personale addetto alle valutazioni ne sia informato. L'organismo si attiene agli orientamenti scaturiti dai lavori di detto gruppo. L'organismo di valutazione della conformità che reputa inopportuna o impossibile l'applicazione degli orientamenti sottopone al gruppo di lavoro dell'ERTMS osservazioni volte a un loro miglioramento costante.

Articolo 31

Imparzialità degli organismi di valutazione della conformità

1. L'organismo di valutazione della conformità è un organismo terzo indipendente dall'organizzazione o dal fabbricante del prodotto che valuta.

L'organismo appartenente a un'associazione di imprese o a una federazione professionale che rappresenta imprese coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura, nell'assemblaggio, nell'utilizzo o nella manutenzione dei prodotti che esso valuta può essere ritenuto un siffatto organismo a condizione che ne siano dimostrate l'indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interesse.

2. È garantita l'imparzialità dell'organismo di valutazione della conformità, dei suoi alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni.

3. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale responsabile di compiti di valutazione della conformità non sono il progettista, il fabbricante, il fornitore, l'installatore, l'acquirente, il proprietario, l'utilizzatore, il manutentore dei prodotti che l'organismo valuta, né il mandatario di uno di questi soggetti. Non è per questo precluso l'uso dei prodotti valutati che sono necessari per il funzionamento dell'organismo di valutazione della conformità o il loro uso per scopi privati.

4. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale responsabile di compiti di valutazione della conformità non intervengono direttamente nella progettazione, fabbricazione o costruzione, nell'immissione sul mercato, nell'installazione, nell'utilizzo o nella manutenzione di detti prodotti, né rappresentano i soggetti coinvolti in tali attività. Non svolgono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo è notificato. Tale divieto si applica in particolare ai servizi di consulenza.

5. L'organismo di valutazione della conformità assicura che le attività delle affiliate o dei subappaltatori non si ripercuotano sulla riservatezza, sull'obiettività o sull'imparzialità delle sue attività di valutazione della conformità.

6. L'organismo di valutazione della conformità e il suo personale svolgono le attività di valutazione della conformità con la massima integrità professionale e con la necessaria competenza tecnica specifica e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzarne il giudizio o influire sui risultati delle loro attività di valutazione della conformità, in particolare a opera di persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

Articolo 32

Personale degli organismi di valutazione della conformità

1. Il personale responsabile dell'esecuzione delle attività di valutazione della conformità possiede le competenze seguenti:

- a) una formazione tecnica e professionale solida che include tutte le attività di valutazione della conformità per cui l'organismo di valutazione della conformità è stato notificato;

- b) soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni che esegue e un'adeguata autorità per eseguire tali valutazioni;
 - c) una conoscenza e una comprensione adeguate dei requisiti essenziali, delle norme armonizzate applicabili e delle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione;
 - d) la capacità di elaborare certificati, registri e rapporti atti a dimostrare che le valutazioni sono state eseguite.
2. La retribuzione degli alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni dell'organismo di valutazione della conformità non dipende dal numero di valutazioni eseguite né dai risultati di tali valutazioni.

Articolo 33

Presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità

Qualora dimostri la propria conformità ai criteri stabiliti nelle pertinenti norme armonizzate, o in parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, l'organismo di valutazione della conformità è considerato conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32 nella misura in cui le norme armonizzate applicabili le contemplino.

Articolo 34

Affiliate e subappaltatori degli organismi notificati

1. L'organismo notificato che subappalta compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure ricorre a un'affiliata provvede a che il subappaltatore o l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32 e ne informa di conseguenza l'autorità di notifica.
2. L'organismo notificato si assume la completa responsabilità dei compiti eseguiti dai subappaltatori o dalle affiliate, ovunque siano stabiliti.
3. Le attività dell'organismo notificato possono essere subappaltate o fatte eseguire da un'affiliata solo con il consenso del cliente.
4. L'organismo notificato tiene a disposizione dell'autorità di notifica i documenti pertinenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e il lavoro da essi eseguito in conformità alla pertinente STI.

Articolo 35

Organismi interni accreditati

1. I richiedenti possono far eseguire attività di valutazione della conformità da un organismo interno accreditato, ai fini dell'espletamento delle procedure previste dal modulo A1, A2, C1 o C2 di cui all'allegato II della decisione n. 768/2008/CE o dai moduli CA1 e CA2 di cui all'allegato I della decisione 2010/713/UE. Tale organismo costituisce una parte separata e distinta del richiedente interessato e non partecipa alla progettazione, alla produzione, alla fornitura, all'installazione, all'utilizzo o alla manutenzione dei prodotti che valuta.
2. L'organismo interno accreditato soddisfa i seguenti requisiti:
 - a) è accreditato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008;
 - b) esso e il suo personale sono identificabili a livello dell'organizzazione e s'iscrivono all'interno dell'impresa di cui fanno parte in una linea gerarchica che ne garantisce l'imparzialità e la dimostra al competente organismo nazionale di accreditamento;
 - c) né esso né il suo personale sono responsabili della progettazione, della fabbricazione, della fornitura, dell'installazione, del funzionamento o della manutenzione dei prodotti che valutano e non partecipano ad attività che possano pregiudicare la loro indipendenza di giudizio o integrità nelle attività di valutazione che svolgono;
 - d) fornisce i suoi servizi esclusivamente all'impresa di cui fa parte.
3. L'organismo interno accreditato non è notificato agli Stati membri o alla Commissione, ma l'impresa di cui fa parte o l'organismo nazionale di accreditamento dà informazioni sul suo accreditamento all'autorità di notifica su richiesta di questa.

*Articolo 36***Domanda di notifica**

1. L'organismo di valutazione della conformità presenta domanda di notifica all'autorità di notifica dello Stato membro in cui è stabilito.
2. Tale domanda è corredata di una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo o dei moduli di valutazione della conformità e dell'indicazione del prodotto o dei prodotti per i quali l'organismo dichiara di essere competente, nonché, se disponibile, di un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento che attesti che l'organismo di valutazione della conformità è conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.
3. Qualora non possa produrre un certificato di accreditamento, l'organismo di valutazione della conformità fornisce all'autorità di notifica tutte le prove documentali necessarie per la verifica, il riconoscimento e il controllo periodico della sua conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.

*Articolo 37***Procedura di notifica**

1. Le autorità di notifica notificano solo gli organismi di valutazione della conformità che soddisfano le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.
2. Le autorità di notifica notificano gli organismi di cui al paragrafo 1, alla Commissione e agli altri Stati membri utilizzando lo strumento elettronico di notifica elaborato e gestito dalla Commissione.
3. La notifica include tutti i dettagli riguardanti le attività di valutazione della conformità, il modulo o i moduli di valutazione della conformità e l'indicazione del prodotto o prodotti interessati, nonché il relativo certificato di accreditamento o altra attestazione di competenza di cui al paragrafo 4.
4. Qualora una notifica non sia basata sul certificato di accreditamento di cui all'articolo 36, paragrafo 2, l'autorità di notifica fornisce alla Commissione e agli altri Stati membri le prove documentali che attestano la competenza dell'organismo di valutazione della conformità nonché le disposizioni predisposte per fare in modo che tale organismo sia controllato periodicamente e continui a soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32.
5. L'organismo interessato può svolgere attività di organismo notificato solo se né la Commissione né gli altri Stati membri sollevano obiezioni entro due settimane dalla notifica, qualora sia usato il certificato di accreditamento, o altrimenti entro due mesi dalla notifica.
6. Sono notificate alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali successive modifiche di rilievo della notifica.

*Articolo 38***Numeri di identificazione ed elenchi degli organismi notificati**

1. La Commissione assegna un numero di identificazione all'organismo notificato.

A un organismo notificato è assegnato un numero di identificazione unico anche se è notificato ai sensi di diversi atti giuridici dell'Unione.

2. La Commissione rende pubblico l'elenco degli organismi notificati a norma della presente direttiva, inclusi i numeri di identificazione loro assegnati e le attività per le quali sono stati notificati.

La Commissione provvede a che detto elenco sia tenuto aggiornato.

*Articolo 39***Modifica della notifica**

1. L'autorità di notifica che ha accertato o è stata informata del fatto che l'organismo notificato non soddisfa più le prescrizioni di cui agli articoli da 30 a 32, o non adempie ai suoi obblighi, limita, sospende o revoca la notifica, secondo i casi, in funzione della gravità dell'inosservanza delle prescrizioni o dell'inadempimento degli obblighi. Essa ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

2. In caso di limitazione, sospensione o revoca della notifica, oppure di cessazione dell'attività dell'organismo notificato, lo Stato membro di notifica prende le misure appropriate per garantire che le pratiche di tale organismo siano evase da un altro organismo notificato o siano messe a disposizione delle competenti autorità di notifica e di vigilanza sul mercato, su loro richiesta.

Articolo 40

Contestazione della competenza degli organismi notificati

1. La Commissione indaga su tutti i casi in cui abbia dubbi, o siano portati alla sua attenzione dubbi, circa la competenza dell'organismo notificato o circa l'ottemperanza dell'organismo notificato alle prescrizioni e responsabilità che gli incombono.
2. Lo Stato membro di notifica fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni relative alla base della notifica o del mantenimento della competenza dell'organismo interessato.
3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle indagini.
4. La Commissione, qualora accerti che l'organismo notificato non soddisfa o non soddisfa più le prescrizioni per la notifica, ne informa lo Stato membro di notifica e gli chiede di prendere le misure correttive necessarie, inclusa all'occorrenza la revoca della notifica.

Articolo 41

Obblighi operativi degli organismi notificati

1. Gli organismi notificati eseguono le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità previste dalla pertinente STI.
2. Le valutazioni della conformità sono eseguite in modo proporzionato, evitando oneri superflui per gli operatori economici. Gli organismi notificati svolgono le attività tenendo debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo di produzione.

In detto contesto opera nondimeno al fine di valutare la conformità del prodotto alla presente direttiva.

3. Un organismo notificato che riscontra che le prescrizioni della pertinente STI o le corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche non sono state rispettate dal fabbricante, chiede a questi di adottare le misure correttive appropriate e non rilascia il certificato di conformità.
4. Un organismo notificato che, nel corso del controllo della conformità successivo al rilascio di un certificato, riscontra che un prodotto non è più conforme alla pertinente STI o alle corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche chiede al fabbricante di adottare le misure correttive appropriate e all'occorrenza sospende o revoca il certificato.
5. In mancanza di misure correttive o se queste non producono l'effetto desiderato, l'organismo notificato limita, sospende o revoca il certificato, secondo i casi.

Articolo 42

Obbligo degli organismi notificati di fornire informazioni

1. Gli organismi notificati informano l'autorità di notifica:
 - a) di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato;
 - b) di qualunque circostanza che incida sull'ambito d'applicazione e sulle condizioni della notifica;
 - c) di eventuali richieste di informazioni che ha ricevuto dalle autorità di vigilanza sul mercato in relazione ad attività di valutazione della conformità;

- d) su richiesta, delle attività di valutazione della conformità eseguite nell'ambito della notifica e di qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

La competente autorità nazionale preposta alla sicurezza è anche informata di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato di cui alla lettera a).

2. Gli organismi notificati forniscono le pertinenti informazioni sulle questioni relative ai risultati negativi e, su richiesta, ai risultati positivi della valutazione della conformità agli altri organismi notificati ai sensi della presente direttiva che svolgono analoghe attività di valutazione della conformità sugli stessi prodotti.

3. Gli organismi notificati forniscono all'Agenzia i certificati «CE» di verifica dei sottosistemi, i certificati «CE» di conformità dei componenti di interoperabilità e i certificati «CE» di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità.

Articolo 43

Scambio di migliori prassi

La Commissione provvede all'organizzazione di scambi delle prassi migliori tra le autorità nazionali degli Stati membri responsabili della politica di notifica.

Articolo 44

Coordinamento degli organismi notificati

La Commissione provvede a un coordinamento e a una cooperazione appropriati tra gli organismi notificati a norma della presente direttiva attraverso l'istituzione di un gruppo settoriale di organismi notificati. L'Agenzia sostiene le attività degli organismi notificati a norma dell'articolo 24 del regolamento (UE) 2016/796.

Gli Stati membri provvedono a che gli organismi da essi notificati partecipino ai lavori di detto gruppo, direttamente o mediante rappresentanti all'uopo designati.

Articolo 45

Organismi designati

1. I requisiti relativi agli organismi di valutazione della conformità di cui agli articoli da 30 a 34 si applicano altresì agli organismi designati a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, salvo:

- a) nel caso delle competenze richieste al suo personale ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, lettera c), in cui l'organismo designato deve essere in possesso di una conoscenza e di una comprensione adeguate del diritto nazionale;
- b) nel caso dei documenti da tenere a disposizione dell'autorità di notifica a norma dell'articolo 34, paragrafo 4, in cui l'organismo designato deve includere documenti relativi ai lavori realizzati da affiliate o subappaltatori in relazione alle pertinenti norme nazionali.

2. Gli obblighi operativi di cui all'articolo 41 si applicano anche agli organismi designati a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, salvo che tali obblighi si riferiscono a norme nazionali invece che alle STI.

3. L'obbligo di informazione di cui all'articolo 42, paragrafo 1, si applica altresì agli organismi designati che di conseguenza informano gli Stati membri.

CAPO VII

REGISTRI

Articolo 46

Sistema di numerazione dei veicoli

1. Al momento della registrazione l'autorità competente dello Stato membro di registrazione attribuisce ad ogni veicolo un numero europeo del veicolo (NEV) a norma dell'articolo 22. Ogni veicolo è contrassegnato con il NEV che gli è attribuito.

2. Le specifiche del NEV sono descritte nelle misure di cui all'articolo 47, paragrafo 2, conformemente alla pertinente STI.
3. Ad ogni veicolo è attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria delle misure di cui all'articolo 47, paragrafo 2, conformemente alla pertinente STI.
4. In deroga al paragrafo 1, nel caso di veicoli utilizzati o intesi a essere utilizzati da o verso paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

Articolo 47

Registri dei veicoli

1. Fino a quando il registro europeo dei veicoli di cui al paragrafo 5 non è operativo, ciascuno Stato membro tiene un registro nazionale dei veicoli. Tale registro:
 - a) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 2;
 - b) è tenuto aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;
 - c) è accessibile alle autorità nazionali preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 22 della direttiva (UE) 2016/798, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE, all'Agenzia, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.
2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per i registri nazionali dei veicoli concernenti contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

3. Il registro nazionale dei veicoli contiene almeno i seguenti elementi:
 - a) il NEV;
 - b) gli estremi della dichiarazione «CE» di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
 - c) gli estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all'articolo 48;
 - d) le generalità del proprietario del veicolo e del suo detentore;
 - e) le restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;
 - f) gli estremi del soggetto responsabile della manutenzione.
4. Fintantoché i registri nazionali dei veicoli degli Stati membri non sono collegati, in conformità della specifica di cui al paragrafo 2, ciascuno Stato membro aggiorna il proprio registro, limitatamente ai dati che lo riguardano, inserendovi le modifiche apportate da un altro Stato membro al suo registro.
5. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e i costi indebiti per gli Stati membri e le parti interessate, entro il 16 giugno 2018 la Commissione, tenendo conto dei risultati di una valutazione dei costi e dei benefici, adotta mediante atti di esecuzione le specifiche tecniche e funzionali per il registro europeo dei veicoli che dovrebbe incorporare i registri nazionali dei veicoli al fine di assicurare un'interfaccia armonizzata per tutti gli utenti per la registrazione dei veicoli e la gestione dei dati. Si applicano il paragrafo 1, lettere b) e c), e il paragrafo 3. Tale specifica include contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati nonché fasi della migrazione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3, e sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia.

Il registro europeo dei veicoli è sviluppato tenendo conto delle applicazioni informatiche e dei registri già istituiti dall'Agenzia e dagli Stati membri, come il registro virtuale europeo centralizzato di immatricolazione collegato ai registri nazionali dei veicoli.

Il registro europeo dei veicoli deve essere operativo entro il 16 giugno 2021.

6. Il detentore comunica immediatamente allo Stato membro in cui il veicolo è stato registrato qualsiasi modifica dei dati trascritti nei registri dei veicoli, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare alla registrazione dello stesso.

7. Nel caso di veicoli autorizzati per la prima volta in un paese terzo e successivamente impiegati in uno Stato membro, tale Stato membro assicura che i dati sul veicolo, inclusi almeno i dati relativi al detentore del veicolo interessato, al soggetto responsabile della sua manutenzione e le restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo, possano essere ricercati tramite un registro dei veicoli o siano altrimenti resi disponibili in formato facilmente leggibile, senza indugio e secondo gli stessi principi non discriminatori che si applicano a dati analoghi provenienti da un registro dei veicoli.

Articolo 48

Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati

1. L'Agenzia istituisce e tiene un registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato rilasciate a norma dell'articolo 24. Tale registro:

- a) è pubblico e accessibile per via elettronica;
- b) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo 2;
- c) è collegato con i pertinenti registri dei veicoli.

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per il registro dei tipi di veicoli autorizzati su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

3. Per ciascun tipo di veicolo, il registro riporta almeno i seguenti elementi:

- a) le caratteristiche tecniche del tipo di veicolo quali definite nelle pertinenti STI, comprese le caratteristiche relative all'accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;
- b) il nome del fabbricante;
- c) i dati delle autorizzazioni relativi al settore d'impiego per un tipo di veicolo, incluse le eventuali restrizioni o revoche.

Articolo 49

Registro dell'infrastruttura

1. Ciascuno Stato membro garantisce la pubblicazione di un registro dell'infrastruttura, che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati previsti dalla pertinente STI.

2. I valori parametrici iscritti nel registro dell'infrastruttura sono considerati in combinazione con i valori parametrici riportati nell'autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato per verificare la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete.

3. Il registro dell'infrastruttura può prevedere condizioni di utilizzazione degli impianti fissi e altre restrizioni.

4. Ciascuno Stato membro garantisce che il registro dell'infrastruttura sia aggiornato a norma del paragrafo 5.

5. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 51, paragrafo 3.

CAPO VIII

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 50

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 15 giugno 2016. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. È di particolare importanza che la Commissione segua la propria pratica abituale e svolga consultazioni a livello di esperti, compresi gli esperti degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.
4. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 51

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE del Consiglio ⁽¹⁾. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 52

Motivazione

Ogni decisione presa in applicazione della presente direttiva e concernente la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o la verifica dei sottosistemi facenti parte del sistema ferroviario dell'Unione o in applicazione degli articoli 7, 12 e 17, è motivata in modo dettagliato. Essa è notificata all'interessato al più presto, con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali tali mezzi devono essere esperiti.

⁽¹⁾ Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6).

*Articolo 53***Relazioni e informazione**

1. Entro il 16 giugno 2018 la Commissione riferisce sui progressi ottenuti nella preparazione del rafforzamento del ruolo dell'Agenzia ai sensi della presente direttiva. In aggiunta ogni tre anni, e per la prima volta tre anni dopo la fine del periodo transitorio di cui all'articolo 54, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e nel funzionamento dell'Agenzia in tale contesto. Detta relazione contiene anche una valutazione dell'attuazione e dell'uso dei registri a norma del capo VII e un'analisi dei casi previsti all'articolo 7 e dell'applicazione del capo V, che valuta in particolare il funzionamento degli accordi di cooperazione conclusi tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza. Ai fini della prima relazione dopo la fine del periodo transitorio, la Commissione svolge consultazioni approfondite con le pertinenti parti interessate e stabilisce un programma per permettere la valutazione dei progressi. Se opportuno alla luce dell'analisi suddetta la Commissione propone misure legislative ivi incluse misure per il ruolo futuro dell'Agenzia nel rafforzamento dell'interoperabilità.
2. L'Agenzia elabora e aggiorna periodicamente uno strumento capace di fornire, su richiesta di uno Stato membro, del Parlamento europeo o della Commissione, una panoramica del livello di interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione. Tale strumento si avvale delle informazioni incluse nei registri previsti al capo VII.

*Articolo 54***Regime transitorio per l'utilizzazione dei veicoli**

1. Fatto salvo il paragrafo 4 del presente articolo, i veicoli che devono essere autorizzati tra il 15 giugno 2016 e il 16 giugno 2019 sono soggetti alle disposizioni del capo V della direttiva 2008/57/CE.
2. Le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli rilasciate ai sensi del paragrafo 1 e tutte le altre autorizzazioni rilasciate entro il 15 giugno 2016, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare il RIC (regolamento internazionale carrozze) e il RIV (regolamento internazionale veicoli), restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate.
3. Per poter essere utilizzati su una o più reti che non sono ancora contemplate dall'autorizzazione preesistente, i veicoli la cui messa in servizio è autorizzata a norma dei paragrafi 1 e 2 devono ottenere una nuova autorizzazione all'immissione del veicolo sul mercato. L'immissione sul mercato su tali reti supplementari è subordinata al rispetto dell'articolo 21.
4. Al più tardi a partire dal 16 giugno 2019 l'Agenzia svolge i compiti in materia di autorizzazione ai sensi degli articoli 21 e 24 e i compiti di cui all'articolo 19 per quanto concerne le aree d'uso negli Stati membri che non hanno dato comunicazione all'Agenzia e alla Commissione conformemente all'articolo 57, paragrafo 2. In deroga agli articoli 21 e 24, le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri che hanno dato comunicazione all'Agenzia e alla Commissione conformemente all'articolo 57, paragrafo 2, possono continuare a rilasciare autorizzazioni ai sensi della direttiva 2008/57/CE fino al 16 giugno 2020.

*Articolo 55***Altre disposizioni transitorie**

1. Gli allegati IV, V, VII e IX della direttiva 2008/57/CE si applicano fino alla data di applicazione dei corrispondenti atti di esecuzione di cui all'articolo 7, paragrafo 5, all'articolo 9, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 10, e all'articolo 15, paragrafo 9, della presente direttiva.
2. La direttiva 2008/57/CE continua ad applicarsi per quanto concerne progetti ERTMS di terra che devono essere messi in servizio tra il 15 giugno 2016 e il 16 giugno 2019.
3. I progetti che hanno completato la fase di gara o di appalto anteriormente al 16 giugno 2019 non sono soggetti alla preautorizzazione dell'Agenzia di cui all'articolo 19.
4. Fino al 16 giugno 2031 le opzioni incluse nei contratti firmati prima del 15 giugno 2016 non sono soggette alla preautorizzazione dell'Agenzia di cui all'articolo 19, anche se sono esercitate dopo il 15 giugno 2016.

5. Prima di autorizzare la messa in servizio di apparecchiature ERTMS di terra non soggette alla preautorizzazione dell'Agenzia di cui all'articolo 19, le autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano con l'Agenzia per garantire che le soluzioni tecniche siano pienamente interoperabili, conformemente all'articolo 30, paragrafo 3, e all'articolo 31, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

Articolo 56

Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, a norma dell'articolo 19 del regolamento (UE) 2016/796, ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Se del caso, tali raccomandazioni e pareri sono presi in considerazione nell'elaborazione degli atti di esecuzione ai sensi della presente direttiva.

Articolo 57

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 1 e 2, all'articolo 7, paragrafi da 1 a 4 e 6, all'articolo 8, all'articolo 9, paragrafo 1, all'articolo 10, paragrafo 5, all'articolo 11, paragrafi 1, 3 e 4, agli articoli 12, 13 e 14, all'articolo 15, paragrafi da 1 a 8, all'articolo 16, all'articolo 18, all'articolo 19, paragrafo 3, agli articoli da 21 a 39, all'articolo 40, paragrafo 2, agli articoli 41, 42, 44, 45 e 46, all'articolo 47, paragrafi 1, 3, 4 e 7, all'articolo 49, paragrafi da 1 a 4, all'articolo 54 e agli allegati I, II, III e IV entro il 16 giugno 2019. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

2. Gli Stati membri possono prorogare il termine di recepimento di cui al paragrafo 1 di un ulteriore periodo di un anno. A tal fine, entro il 16 dicembre 2018, gli Stati membri che non mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative entro il termine di recepimento di cui al paragrafo 1 lo comunicano all'Agenzia e alla Commissione e presentano una giustificazione per tale proroga.

3. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva si intendono fatti a quest'ultima. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono decise dagli Stati membri.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

5. Gli obblighi di recepimento e applicazione dell'articolo 13, dell'articolo 14, paragrafi da 1 a 8, 11 e 12, dell'articolo 15, paragrafi da 1 a 9, dell'articolo 16, paragrafo 1, degli articoli da 19 a 26, degli articoli 45, 46 e 47, dell'articolo 49, paragrafi da 1 a 4, e dell'articolo 54 della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario nel loro rispettivo territorio.

Tuttavia, non appena un organismo pubblico o privato presenta una domanda ufficiale di costruire una linea ferroviaria in vista del suo esercizio da parte di una o più imprese ferroviarie, lo Stato membro interessato adotta le misure volte ad applicare gli articoli di cui al primo comma entro due anni dalla ricezione della domanda.

Articolo 58

Abrogazione

La direttiva 2008/57/CE, come modificata dalle direttive di cui all'allegato V, parte A, è abrogata a decorrere dal 16 giugno 2020, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nel diritto interno e di applicazione delle direttive di cui all'allegato V, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VI.

Articolo 59

Entrata in vigore

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

*Articolo 60***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, l'11 maggio 2016

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

ALLEGATO I

Elementi del sistema ferroviario dell'Unione**1. Rete**

Ai fini della presente direttiva, la rete dell'Unione comprende i seguenti elementi:

- a) le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h;
- b) le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h;
- c) le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità;
- d) le linee convenzionali previste per il traffico «passenger»;
- e) le linee convenzionali previste per il traffico misto (passenger e merci);
- f) le linee convenzionali previste per il traffico «merci»;
- g) i nodi «passenger»;
- h) i nodi merci, compresi i terminali intermodali;
- i) le linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

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

2. Veicoli

Ai fini della presente direttiva, i veicoli dell'Unione comprendono tutti i veicoli atti a circolare su tutta o parte della rete dell'Unione:

- locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri;
- carri merci, compresi i veicoli a piano basso progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;
- veicoli speciali, quali i mezzi d'opera.

Detto elenco di veicoli include quelli specialmente progettati per circolare su diversi tipi di linee ad alta velocità di cui al punto 1.

ALLEGATO II

SOTTOSISTEMI

1. **Elenco dei sottosistemi**

Ai fini della presente direttiva, il sistema che costituisce il sistema ferroviario dell'Unione può essere suddiviso nei seguenti sottosistemi corrispondenti a:

a) settori di natura strutturale:

- infrastrutture,
- energia,
- controllo-comando e segnalamento a terra,
- controllo-comando e segnalamento di bordo,
- materiale rotabile; oppure

b) settori di natura funzionale:

- esercizio e gestione del traffico,
- manutenzione,
- applicazioni telematiche per i servizi passeggeri e merci.

2. **Descrizione dei sottosistemi**

Per ciascun sottosistema o parte di sottosistema, l'elenco degli elementi e degli aspetti legati all'interoperabilità è proposto dall'Agenzia al momento dell'elaborazione del progetto di STI corrispondente. Senza pregiudicare la determinazione di questi aspetti o dei componenti di interoperabilità, né l'ordine secondo cui i sottosistemi saranno soggetti a STI, i sottosistemi comprendono quanto segue:

2.1. *Infrastrutture*

L'insieme dei binari, gli scambi, i passaggi a livello, le opere di ingegneria (ponti, gallerie ecc.), gli elementi delle stazioni collegati all'uso ferroviario (tra cui accessi, marciapiedi, zone di accesso, zone di servizio, servizi igienici e sistemi informativi e i relativi elementi di accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.

2.2. *Energia*

Il sistema di elettrificazione inclusa la linea aerea, l'apparecchiatura a terra di misurazione e di imposizione dei canoni del consumo di energia elettrica.

2.3. *Controllo-comando e segnalamento a terra*

Tutte le apparecchiature a terra necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete.

2.4. *Controllo-comando e segnalamento di bordo*

Tutte le apparecchiature di bordo necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete.

2.5. *Esercizio e gestione del traffico*

Le procedure e le relative apparecchiature che permettono di garantire un esercizio coerente dei vari sottosistemi strutturali, sia durante il funzionamento normale che in caso di funzionamento irregolare, comprese la composizione e la guida dei treni, la pianificazione e la gestione del traffico.

Le qualifiche professionali necessarie per assicurare tutti i tipi di servizi ferroviari.

2.6. Applicazioni telematiche

In linea con l'allegato I, questo sottosistema comprende due parti:

- a) le applicazioni per i servizi passeggeri, compresi i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione, i sistemi di pagamento, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni e con altri modi di trasporto;
- b) le applicazioni per il trasporto merci, compresi i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento.

2.7. Materiale rotabile

La struttura, il sistema di comando e controllo dell'insieme delle apparecchiature del treno, i dispositivi di captazione di corrente elettrica, le apparecchiature di trazione e di trasformazione dell'energia, l'apparecchiatura di bordo per la misurazione e l'imposizione dei canoni del consumo di energia elettrica, di frenatura, di accoppiamento, gli organi di rotolamento (carrelli, assi) e la sospensione, le porte, le interfacce persona/macchina (macchinista, personale a bordo, passeggeri, compresi gli elementi di accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta), i dispositivi di sicurezza passivi o attivi, i dispositivi necessari per la salute dei passeggeri e del personale a bordo.

2.8. Manutenzione

Le procedure, le apparecchiature associate, gli impianti logistici di manutenzione, le riserve che permettono di garantire le operazioni di manutenzione correttiva e preventiva a carattere obbligatorio, previste per garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e le prestazioni necessarie.

ALLEGATO III

REQUISITI ESSENZIALI

1. **Requisiti di portata generale**1.1. *Sicurezza*

- 1.1.1. La progettazione, la costruzione o l'assemblaggio, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza a un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.
- 1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature del freno devono garantire che sia possibile l'arresto nella distanza di frenatura prevista alla velocità massima autorizzata.
- 1.1.3. I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.
- 1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatte allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.
- 1.1.5. I dispositivi destinati a essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'utilizzazione sicura dei dispositivi né la salute o la sicurezza degli utenti se usati in modo prevedibile sebbene non conforme alle istruzioni indicate.

1.2. *Affidabilità e disponibilità*

La sorveglianza e la manutenzione degli elementi fissi o mobili che partecipano alla circolazione dei treni devono essere organizzate, svolte e quantificate in modo da mantenerne la funzione nelle condizioni previste.

1.3. *Salute*

- 1.3.1. I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.
- 1.3.2. La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4. *Protezione dell'ambiente*

- 1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo il diritto dell'Unione.
- 1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.
- 1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.
- 1.4.4. La progettazione e l'esercizio del sistema ferroviario non devono portare ad un livello inammissibile di rumore da esso emesso:
 - nelle aree in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria, come definita all'articolo 3, punto 4 della direttiva 2012/34/UE, e
 - nella cabina del macchinista.
- 1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario non deve provocare nel suolo un livello di vibrazioni inaccettabile per le attività e l'ambiente attraversato nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

1.5. *Compatibilità tecnica*

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario. Questo requisito include l'integrazione sicura del sottosistema del veicolo con le infrastrutture.

Qualora l'osservanza di queste caratteristiche risulti difficile in determinate parti della rete, si possono applicare soluzioni temporanee che garantiscano la compatibilità in futuro.

1.6. *Accessibilità*

1.6.1. I sottosistemi «infrastrutture» e «materiale rotabile» devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, in modo da garantire l'accesso a pari condizioni con gli altri passeggeri impedendo o rimuovendo gli ostacoli e attraverso altre misure adeguate. Ciò comprende la progettazione, la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione, la manutenzione e l'esercizio delle pertinenti parti dei sottosistemi cui il pubblico ha accesso.

1.6.2. I sottosistemi «esercizio» e «applicazioni telematiche per i passeggeri» devono offrire la funzionalità necessaria per facilitare l'accesso alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, in modo da garantire l'accesso a pari condizioni con gli altri passeggeri impedendo o rimuovendo gli ostacoli e attraverso altre misure adeguate.

2. **Requisiti particolari di ogni sottosistema**

2.1. *Infrastrutture*

2.1.1. Sicurezza

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti.

Si devono prendere disposizioni per limitare i pericoli per le persone, in particolare al momento del passaggio dei treni nelle stazioni.

Le infrastrutture cui il pubblico ha accesso devono essere progettate e realizzate in modo da limitare i rischi per la sicurezza delle persone (stabilità, incendio, accesso, evacuazione, marciapiedi ecc.).

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie e sui viadotti di grande lunghezza.

2.1.2. Accessibilità

I sottosistemi «infrastrutture» cui il pubblico ha accesso devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta conformemente al punto 1.6.

2.2. *Energia*

2.2.1. Sicurezza

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia non deve compromettere la sicurezza dei treni né quella delle persone (utenti, personale operativo, residenti lungo la strada ferrata e terzi).

2.2.2. Protezione dell'ambiente

Il funzionamento degli impianti di alimentazione di energia elettrica o termica non deve perturbare l'ambiente oltre limiti specificati.

2.2.3. Compatibilità tecnica

I sistemi di alimentazione di energia elettrica/termica usati devono:

- permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate,
- nel caso dei sistemi di alimentazione di energia elettrica, essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3. *Controllo-comando e segnalamento*

2.3.1. Sicurezza

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete. I sistemi di controllo-comando e segnalamento devono continuare a consentire la circolazione sicura dei treni autorizzati a viaggiare in situazioni degradate specifiche.

2.3.2. Compatibilità tecnica

Ogni nuova infrastruttura e ogni nuovo materiale rotabile costruiti o sviluppati dopo l'adozione di sistemi di controllo-comando e segnalamento compatibili devono essere adattati all'uso di questi sistemi.

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nelle cabine di guida dei treni devono permettere un esercizio normale, nelle condizioni specificate, sul sistema ferroviario.

2.4. *Materiale rotabile*

2.4.1. Sicurezza

Le strutture del materiale rotabile e dei collegamenti tra i veicoli devono essere progettate in modo da proteggere gli spazi per i viaggiatori e quelli di guida in caso di collisione o deragliamento.

Le attrezzature elettriche non devono compromettere la sicurezza e il funzionamento degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Le tecniche di frenatura e le sollecitazioni esercitate devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

Si devono prendere disposizioni in materia di accesso ai componenti sotto tensione per non mettere a repentaglio la sicurezza delle persone.

In caso di pericolo, alcuni dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista e al personale di scorta di mettersi in contatto con loro.

Deve essere garantita la sicurezza dei passeggeri durante la salita e discesa dai treni. Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di chiusura e di apertura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle gallerie di considerevole lunghezza.

È obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensità e autonomia sufficienti.

I treni devono essere attrezzati con un sistema di sonorizzazione che consenta la trasmissione di messaggi ai passeggeri da parte del personale viaggiante.

I passeggeri devono ricevere informazioni complete e di facile comprensione in merito alle norme loro applicabili sia nelle stazioni che a bordo dei treni.

2.4.2. Affidabilità e disponibilità

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, trazione, frenatura e controllo-comando deve permettere, in situazioni degradate specifiche, la continuazione del funzionamento del treno senza conseguenze nefaste per le apparecchiature che restano in servizio.

2.4.3. Compatibilità tecnica

Le apparecchiature elettriche devono essere compatibili con il funzionamento degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Nel caso della trazione elettrica, le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista, tenendo conto delle pertinenti condizioni climatiche.

2.4.4. Controllo

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

2.4.5. Accessibilità

I sottosistemi «materiale rotabile» cui il pubblico ha accesso devono essere accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta conformemente al punto 1.6.

2.5. *Manutenzione*

2.5.1. Salute e sicurezza

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri devono garantire l'esercizio sicuro del sottosistema in questione e non rappresentare un pericolo per la salute e la sicurezza.

2.5.2. Protezione dell'ambiente

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono superare i livelli ammissibili di effetti nocivi per l'ambiente circostante.

2.5.3. Compatibilità tecnica

Gli impianti di manutenzione per il materiale rotabile devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutto il materiale per il quale sono stati progettati.

2.6. *Esercizio e gestione del traffico*

2.6.1. Sicurezza

L'uniformità delle norme di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di condotta, del personale viaggiante e di quello dei centri di controllo devono garantire un esercizio sicuro, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

2.6.2. Affidabilità e disponibilità

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e dei centri di controllo e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di controllo e di manutenzione devono garantire un elevato livello di affidabilità e di disponibilità del sistema.

2.6.3. Compatibilità tecnica

L'uniformità delle norme di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di condotta, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione deve garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

2.6.4. Accessibilità

Si devono prendere disposizioni adeguate per garantire che le norme operative offrano la funzionalità necessaria per assicurare l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità.

2.7. Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci

2.7.1. Compatibilità tecnica

I requisiti essenziali nei campi delle applicazioni telematiche che garantiscono una qualità di servizio minimo ai viaggiatori e ai clienti del comparto merci concernono più particolarmente la compatibilità tecnica.

Bisogna garantire per queste applicazioni:

- che le banche dati, il software e i protocolli di comunicazione dati siano sviluppati in modo da garantire massime possibilità di scambio dati sia tra applicazioni diverse che tra operatori diversi, con le esclusioni dei dati commerciali di carattere riservato,
- un accesso agevole alle informazioni per gli utenti.

2.7.2. Affidabilità e disponibilità

I modi di uso, gestione, aggiornamento e manutenzione di queste banche dati, software e protocolli di comunicazione dati devono garantire l'efficacia di questi sistemi e la qualità del servizio.

2.7.3. Salute

Le interfacce di questi sistemi con l'utenza devono rispettare le norme minime in materia di ergonomia e protezione della salute.

2.7.4. Sicurezza

Devono essere garantiti sufficienti livelli d'integrità e attendibilità per la conservazione o la trasmissione di informazioni inerenti alla sicurezza.

2.7.5. Accessibilità

Si devono prendere disposizioni adeguate per garantire che i sottosistemi «applicazioni telematiche per i passeggeri» offrano la funzionalità necessaria per assicurare l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità.

ALLEGATO IV

PROCEDURA «CE» DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

1. PRINCIPI GENERALI

La «verifica CE» è una procedura effettuata dal richiedente ai sensi dell'articolo 15 per dimostrare che i requisiti della pertinente normativa dell'Unione e di tutte le pertinenti norme nazionali relative a un sottosistema, sono stati soddisfatti e che il sottosistema può essere autorizzato alla messa in servizio.

2. CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO NOTIFICATO

2.1. **Introduzione**

Ai fini della presente direttiva, la verifica con riferimento alle STI è la procedura con cui un organismo notificato verifica e certifica che il sottosistema è conforme alle pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità (STI).

Ciò non pregiudica l'obbligo del richiedente di conformarsi ad altri atti giuridici dell'Unione applicabili e alle eventuali verifiche da parte degli organismi di valutazione richieste da tali altri atti.

2.2. **Dichiarazione intermedia di verifica (DIV)**2.2.1. *Principi*

Su richiesta del richiedente le verifiche possono essere effettuate per parti di un sottosistema o essere limitate a determinate fasi della procedura di verifica. In questi casi, i risultati della verifica possono essere documentati in una «dichiarazione intermedia di verifica» (DIV) rilasciata dall'organismo notificato scelto dal richiedente.

La DIV deve fare riferimento alle STI rispetto alle quali è stata effettuata la valutazione di conformità.

2.2.2. *Parti del sottosistema*

Il richiedente può richiedere una DIV per ogni parte in cui decida di suddividere il sottosistema. Ogni parte deve essere verificata in ogni fase come previsto al punto 2.2.3.

2.2.3. *Fasi della procedura di verifica*

Il sottosistema, o alcune parti di esso, è verificato in ciascuna delle seguenti fasi:

- a) progetto complessivo;
- b) produzione: realizzazione, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di ingegneria civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti e la taratura complessiva;
- c) prove.

Il richiedente può richiedere una DIV per la fase di progetto (incluse le prove del tipo) e per la fase di produzione dell'intero sottosistema o per ogni parte in cui ha deciso di suddividerlo (cfr. punto 2.2.2).

2.3. **Certificato di verifica**

- 2.3.1. Gli organismi notificati responsabili della verifica valutano la progettazione, la produzione e le prove del sottosistema e redigono il certificato di verifica destinato al richiedente che a sua volta redige la dichiarazione «CE» di verifica. Il certificato di verifica deve indicare le STI rispetto alle quali è stata effettuata la valutazione di conformità.

Quando un sottosistema non è stato valutato per la sua conformità a tutte le STI pertinenti (ad esempio in caso di deroga, applicazione parziale di STI per ristrutturazione o rinnovo, periodo transitorio di una STI o caso specifico), il certificato di verifica deve fornire il riferimento preciso alla o alle STI o alle loro parti la cui conformità non è stata esaminata dall'organismo notificato durante la procedura di verifica.

- 2.3.2. In caso siano state emesse delle DIV, l'organismo notificato responsabile della verifica del sottosistema tiene conto di tali DIV e, prima di emettere il proprio certificato di verifica:
- a) verifica che le DIV coprano correttamente i pertinenti requisiti della o delle STI,
 - b) verifica tutti gli aspetti che non sono coperti dalle DIV, e
 - c) verifica le prove del sottosistema nel suo complesso.
- 2.3.3. In caso di modifica di un sottosistema già coperto da un certificato di verifica, l'organismo notificato esegue esclusivamente gli esami e le prove che sono pertinenti e necessari, vale a dire che la valutazione fa riferimento solo alle parti modificate del sottosistema e alle loro interfacce con le parti del sottosistema non modificate.
- 2.3.4. Ogni organismo notificato che partecipa alla verifica di un sottosistema prepara la documentazione, in conformità dell'articolo 15, paragrafo 4, che riguarda l'ambito di applicazione delle proprie attività.

2.4. Documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica

La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica è raccolta dal richiedente e comprende gli elementi seguenti:

- a) le caratteristiche tecniche relative al progetto inclusi i disegni generali e di dettaglio relativi alla fase esecutiva, gli schemi elettrici e idraulici, gli schemi dei circuiti di controllo, la descrizione dei sistemi automatici e di elaborazione dei dati a un livello di dettaglio sufficiente per documentare la verifica della conformità effettuata, la documentazione relativa a esercizio e manutenzione ecc., pertinenti per il sottosistema in questione;
- b) un elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera d), incorporati nel sottosistema;
- c) la documentazione di cui all'articolo 15, paragrafo 4, prodotta da ciascun organismo notificato coinvolto nella verifica del sottosistema, che deve comprendere:
 - copie delle dichiarazioni «CE» di verifica e, ove applicabile, delle dichiarazioni «CE» di idoneità all'impiego redatte per i componenti di interoperabilità di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera d), accompagnate se necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni,
 - se disponibile, la DIV che accompagna il certificato di verifica, compreso il risultato della verifica da parte dell'organismo notificato circa la validità della DIV stessa,
 - il certificato di verifica, accompagnato dalle corrispondenti note di calcolo e firmato dall'organismo notificato responsabile della verifica, che dichiara la conformità del sottosistema ai requisiti della o delle pertinenti STI e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte; il certificato di verifica deve essere inoltre accompagnato dai rapporti di ispezione e audit redatti dallo stesso organismo nell'ambito della propria missione, come precisato ai punti 2.5.2 e 2.5.3;
- d) i certificati di verifica rilasciati in conformità di altri atti giuridici dell'Unione;
- e) quando è richiesta la verifica dell'integrazione in condizioni di sicurezza a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, lettera c) e dell'articolo 21, paragrafo 3, lettera c), la pertinente documentazione tecnica comprende il o i rapporti di valutazione dei valutatori sui CSM per la valutazione del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

2.5. Sorveglianza da parte degli organismi notificati

- 2.5.1. L'organismo notificato responsabile di verificare la produzione deve avere accesso permanente ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi ritenuti da esso necessari per l'espletamento della propria missione. L'organismo notificato deve ricevere dal richiedente tutti i documenti utili a tale scopo, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.
- 2.5.2. L'organismo notificato responsabile di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per confermare la conformità alla o alle pertinenti STI. Esso fornisce un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione. La presenza dell'organismo notificato potrebbe essere richiesta durante certe fasi delle operazioni di costruzione.

⁽¹⁾ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44).

2.5.3. L'organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché, se applicabile, un rapporto di audit ai responsabili della realizzazione.

2.5.4. L'organismo notificato deve essere in grado di controllare un sottosistema che include un componente di interoperabilità, al fine di valutarne, quando richiesto dalla STI corrispondente, l'idoneità all'impiego nell'ambiente ferroviario cui è destinato.

2.6. **Presentazione della documentazione**

Una copia della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica deve essere conservata dal richiedente per tutta la durata di esercizio del sottosistema. Tali documenti devono essere trasmessi, su richiesta, agli altri Stati membri o all'Agenzia.

La documentazione presentata per una richiesta di autorizzazione di messa in servizio deve essere presentata all'autorità a cui è richiesta l'autorizzazione. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza o l'Agenzia possono chiedere che una o più parti dei documenti presentati insieme all'autorizzazione siano tradotte nella propria lingua.

2.7. **Pubblicazione**

Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:

- a) le richieste di verifica e le DIV ricevute;
- b) la richiesta di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego di componenti di interoperabilità;
- c) le DIV rilasciate o rifiutate;
- d) i certificati di verifica e i certificati «CE» di idoneità all'impiego rilasciati o rifiutati;
- e) i certificati di verifica rilasciati o rifiutati.

2.8. **Lingua**

La documentazione e la corrispondenza relative alla procedura «CE» di verifica devono essere redatte in una lingua ufficiale dell'Unione dello Stato membro in cui il richiedente è stabilito o in una lingua ufficiale dell'Unione accettata dal richiedente.

3. **CERTIFICATO DI VERIFICA RILASCIATO DA UN ORGANISMO DESIGNATO**

3.1. **Introduzione**

Nel caso in cui si applichino le norme nazionali, la verifica include una procedura con cui l'organismo designato a norma dell'articolo 15, paragrafo 8, (l'organismo designato) verifica e certifica che il sottosistema è conforme alle norme nazionali notificate in conformità dell'articolo 14 per ciascuno Stato membro in cui il sottosistema è destinato ad essere autorizzato alla messa in servizio.

3.2. **Certificato di verifica**

L'organismo designato redige il certificato di verifica destinato al richiedente.

Il certificato contiene un riferimento preciso alla o alle norme nazionali la cui conformità è stata esaminata dall'organismo designato nel processo di verifica.

Nel caso di norme nazionali relative ai sottosistemi che compongono un veicolo, l'organismo designato divide il certificato in due parti, una parte contenente i riferimenti a quelle norme nazionali strettamente connesse alla compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete interessata e un'altra parte contenente tutte le altre norme nazionali.

3.3. **Documentazione**

La documentazione prodotta dall'organismo designato e che accompagna il certificato di verifica nel caso di norme nazionali deve essere inclusa nella documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica di cui al punto 2.4 e contenere i dati tecnici pertinenti per la valutazione della conformità del sottosistema a tali norme nazionali.

3.4. Lingua

La documentazione e la corrispondenza relative alla procedura «CE» di verifica devono essere redatte in una lingua ufficiale dell'Unione dello Stato membro in cui il richiedente è stabilito o in una lingua ufficiale dell'Unione accettata dal richiedente.

4. VERIFICA DELLE PARTI DEI SOTTOSISTEMI A NORMA DELL'ARTICOLO 15, PARAGRAFO 7

Se deve essere rilasciato un certificato di verifica per determinate parti di un sottosistema, a tali parti si applicano, *mutatis mutandis*, le disposizioni del presente allegato.

ALLEGATO V

PARTE A

Direttive abrogate ed elenco delle relative modifiche successive

(di cui all'articolo 58)

Direttiva 2008/57/CE	(GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.)
Direttiva 2009/131/CE	(GU L 273 del 17.10.2009, pag. 12.)
Direttiva 2011/18/UE	(GU L 57 del 2.3.2011, pag. 21.)

PARTE B

Termini di recepimento nel diritto nazionale

(cfr. articolo 57)

Direttiva	Termine ultimo per il recepimento
2008/57/CE	19 luglio 2010
2009/131/CE	19 luglio 2010
2011/18/UE	31 dicembre 2011

ALLEGATO VI

Tavola di concordanza

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, lettere da a) a z)	Articolo 2, punti da 1 a 5, da 7 a 17 e da 19 a 28
–	Articolo 2, punti 6, 18 e da 29 a 45
Articolo 3	–
Articolo 4	Articolo 3
Articolo 5, paragrafi da 1 a 3, lettera g)	Articolo 4, paragrafi da 1 a 3, lettera g)
–	Articolo 4, paragrafo 3, lettere h) e i)
Articolo 5, punti da 4 a 8	Articolo 4, punti da 4 a 8
Articolo 6	Articolo 5
Articolo 7	Articolo 6
Articolo 8	–
Articolo 9	Articolo 7
Articolo 10	Articolo 8
Articolo 11	Articolo 9
Articolo 12	–
Articolo 13	Articolo 10
Articolo 14	Articolo 11
Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 18, paragrafo 2
Articolo 15, paragrafi 2 e 3	–
Articolo 16	Articolo 12
Articolo 17	Articoli 13 e 14
Articolo 18	Articolo 15
Articolo 19	Articolo 16
–	Articolo 17
–	Articolo 18 (tranne il paragrafo 3)
–	Articoli 19, 20, 21, 22 e 23
Articolo 20	–
Articolo 21	–
Articoli da 22 a 25	–
Articolo 26	Articolo 24
Articolo 27	Articolo 14, paragrafo 10
–	Articolo 26
Articolo 28 e allegato VIII	Articoli da 27 a 44
–	Articolo 45
Articolo 29	Articolo 51
Articoli 30 e 31	–
Articolo 32	Articolo 46
Articolo 33	Articolo 47, paragrafi 3, 4, 6 e 7
–	Articolo 47, paragrafi 1, 2 e 5
Articolo 34	Articolo 48

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
Articolo 35	Articolo 49
Articolo 36	–
–	Articolo 50
Articolo 37	Articolo 52
Articolo 38	Articolo 57
Articolo 39	Articolo 53
–	Articoli 54 e 55
–	Articolo 56
Articolo 40	Articolo 58
Articolo 41	Articolo 59
Articolo 42	Articolo 60
Allegati da I a III	Allegati da I a III
Allegato IV	Articolo 9, paragrafo 2
Allegato V	Articolo 15, paragrafo 9
Allegato VI	Allegato IV
Allegato VII	Articolo 14, paragrafo 10
Allegato VIII	Articoli 30, 31 e 32
Allegato IX	Articolo 7, paragrafo 5
Allegato X	Allegato V
Allegato XI	Allegato VI

Dichiarazione della Commissione sui documenti esplicativi

La Commissione ricorda che il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno riconosciuto, nella dichiarazione politica comune del 27 ottobre 2011 sui documenti esplicativi, che le informazioni che gli Stati membri forniscono alla Commissione per quanto riguarda il recepimento delle direttive nel diritto nazionale «devono essere chiare e precise» al fine di facilitare il compito della Commissione di vigilare sull'applicazione del diritto dell'Unione. Nel caso in esame i documenti esplicativi avrebbero potuto essere utili a questo fine. La Commissione si rammarica che il testo finale non contenga disposizioni al riguardo.

DIRETTIVA (UE) 2016/798 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**dell'11 maggio 2016****sulla sicurezza delle ferrovie****(rifusione)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ ha subito varie e sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla sua rifusione.
- (2) La direttiva 2004/49/CE ha istituito un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie armonizzando il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti. Tuttavia, per dar seguito all'impegno finalizzato all'ulteriore sviluppo di uno spazio ferroviario europeo unico, è necessario rivedere la direttiva 2004/49/CE in modo approfondito.
- (3) In molti Stati membri le metropolitane, i tram e gli altri sistemi di trasporto leggero su rotaia sono soggetti a requisiti tecnici locali e sono esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. Per agevolare l'attuazione della presente direttiva e della direttiva (UE) 2016/797, entrambe le direttive dovrebbero avere lo stesso ambito di applicazione. È opportuno pertanto escludere tali sistemi locali dall'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (4) Nella misura in cui alcuni concetti della presente direttiva possono essere utilmente applicati alle metropolitane e ad altri sistemi locali, gli Stati membri dovrebbero poter decidere, fatto salvo l'ambito di applicazione della presente direttiva, di applicare ad essi talune disposizioni della presente direttiva che ritengano appropriate. In tal caso, si dovrebbe consentire agli Stati membri di non applicare obblighi quali la notifica delle norme nazionali e la presentazione di relazioni.
- (5) I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere generalmente mantenuta e, ove praticabile, continuamente migliorata, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico e dello sviluppo del diritto dell'Unione e internazionale. Dovrebbe essere data priorità alla prevenzione degli incidenti. Si dovrebbe inoltre tenere conto dell'impatto del fattore umano.

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

⁽²⁾ GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 10 dicembre 2015 (GU C 57 del 12.2.2016, pag. 64). Posizione del Parlamento europeo del 28 aprile 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GUL 164 del 30.4.2004, pag. 44).

⁽⁵⁾ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sull'interoperabilità del sistema ferroviario nell'Unione europea (cfr. pag. 44 della presente Gazzetta ufficiale).

- (6) Nel caso in cui uno Stato membro introduca un livello più elevato di sicurezza, esso dovrebbe garantire che la norma adottata non crei un ostacolo all'interoperabilità o dia luogo a discriminazioni.
- (7) I principali attori nel sistema ferroviario dell'Unione, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, dovrebbero assumere piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema. Ogniquale volta appropriato, essi dovrebbero cooperare nell'attuare le misure di controllo del rischio.
- (8) Fatta salva la responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie per sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, non dovrebbe essere precluso agli altri attori, come soggetti responsabili della manutenzione, fabbricanti, trasportatori, speditori, consegnatori, riempitori, svuotatori, caricatori, scaricatori, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi ed enti appaltanti, di assumersi la responsabilità dei loro prodotti, servizi e processi. Ciascun attore del sistema ferroviario dell'Unione dovrebbe avere la responsabilità nei confronti degli altri attori di comunicare in modo completo ed esatto tutte le informazioni pertinenti necessarie per verificare se i veicoli siano idonei a circolare. Si tratta in particolare delle informazioni riguardanti la situazione e la storia di un dato veicolo, i dossier di manutenzione, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.
- (9) Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti responsabili della manutenzione dovrebbero provvedere affinché le proprie imprese appaltatrici e le altre parti attuino misure di controllo del rischio. A tal fine ciascuna impresa ferroviaria, ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascun soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe applicare i metodi relativi al monitoraggio descritti nei metodi comuni di sicurezza (common safety methods - CSM). Le loro imprese appaltatrici dovrebbero applicare tale processo mediante accordi contrattuali. In considerazione del fatto che tali accordi costituiscono una parte essenziale del loro sistema di gestione della sicurezza, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero darne comunicazione su richiesta dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie («l'Agenzia») istituita dal regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza nell'ambito delle attività di supervisione.
- (10) Gli Stati membri dovrebbero promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura sia incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza garantendo, nel contempo la riservatezza.
- (11) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, sono stati progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets - CST) e CSM. Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione della sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello dell'Unione e degli Stati membri. Sono stati stabiliti indicatori comuni di sicurezza (common safety indicators - CSI) per valutare se i sistemi siano conformi ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria.
- (12) Le norme nazionali, spesso fondate su standard tecnici nazionali, sono gradualmente sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base dei CST, dei CSM e delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Per eliminare gli ostacoli all'interoperabilità è opportuno ridurre il volume di norme nazionali, incluse le norme di esercizio, a seguito dell'ampliamento dell'ambito di applicazione delle STI al sistema ferroviario di tutta l'Unione e della definizione di alcuni punti in sospeso nelle STI. A tale scopo è auspicabile che gli Stati membri tengano aggiornato il loro sistema di norme nazionali, sopprimano le norme obsolete e ne informino senza indugio la Commissione e l'Agenzia.
- (13) Le norme nazionali dovrebbero essere redatte e pubblicate in modo tale da risultare comprensibili per qualsiasi potenziale utente di una rete nazionale. Tuttavia tali norme si riferiscono spesso ad altri documenti, quali standard nazionali, standard europei, standard internazionali o altre specifiche tecniche, che potrebbero essere parzialmente o totalmente tutelati da diritti di proprietà intellettuale. È pertanto opportuno che l'obbligo di pubblicazione non si applichi ai documenti cui fa riferimento, direttamente o indirettamente, la norma nazionale.
- (14) Le norme nazionali comprendono spesso requisiti pertinenti sia a fini di interoperabilità che a fini di sicurezza. Poiché la sicurezza è un requisito essenziale della direttiva (UE) 2016/797, una norma nazionale può essere pertinente per la direttiva (UE) 2016/797 e per la presente direttiva. La distinzione tra norme nazionali di sicurezza e norme tecniche nazionali definite rispettivamente nella direttiva 2004/49/CE e nella direttiva

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo all'Agenzia ferroviaria dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale).

2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ dovrebbe pertanto essere soppressa e sostituita dal concetto di norme nazionali che devono essere notificate ai sensi della direttiva (UE) 2016/797 e/o della presente direttiva. Le norme nazionali devono essere notificate ai sensi della direttiva (UE) 2016/797 principalmente allorché si riferiscono all'immissione sul mercato o alla messa in servizio di sottosistemi strutturali. Esse dovrebbero essere notificate ai sensi della presente direttiva allorché si riferiscono al funzionamento del sistema ferroviario dell'Unione, o ad aspetti specifici della direttiva stessa, tra cui il ruolo degli attori, la certificazione di sicurezza, l'autorizzazione di sicurezza e le indagini sugli incidenti.

- (15) Considerato l'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e il tempo necessario per adottare le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente, fatta eccezione per le situazioni specifiche contemplate dalla presente direttiva. Il sistema di gestione della sicurezza è lo strumento riconosciuto per il controllo dei rischi, mentre i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono responsabili dell'adozione immediata di misure correttive per evitare il ripetersi di incidenti. Gli Stati membri dovrebbero evitare di stabilire nuove norme nazionali immediatamente dopo un incidente, a meno che tali nuove norme non siano richieste quale misura preventiva urgente.
- (16) I sistemi di controllo e segnalamento dei treni svolgono un ruolo fondamentale nel garantire la sicurezza ferroviaria. A questo proposito l'introduzione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sulla rete ferroviaria dell'Unione rappresenta un contributo importante per il miglioramento dei livelli di sicurezza.
- (17) Nell'esercitare le proprie funzioni e competenze i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovrebbero attuare un sistema di gestione della sicurezza che soddisfi i requisiti dell'Unione e contenga elementi comuni. È opportuno che le informazioni sulla sicurezza e sull'attuazione del sistema di gestione della sicurezza siano trasmesse all'Agenzia e all'autorità nazionale preposta alla sicurezza dello Stato membro interessato.
- (18) Attraverso i suoi processi, il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe garantire che le capacità e i limiti umani e le influenze sulle prestazioni umane siano affrontati applicando la conoscenza dei fattori umani e utilizzando metodi riconosciuti.
- (19) I servizi di trasporto ferroviario di merci dovrebbero comprendere anche il trasporto di merci pericolose. Tuttavia, è opportuno operare una distinzione tra l'obiettivo della presente direttiva, di mantenere e, ove possibile, migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione, e quello della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, che è quello di disciplinare principalmente la classificazione delle sostanze e la specificazione delle relative modalità di contenimento, compresi la sicurezza del carico, lo scarico e il ricorso a modalità di contenimento nell'ambito del sistema ferroviario esistente. Conseguentemente, fatta salva la direttiva 2008/68/CE, il sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe tenere in debito conto i rischi potenziali aggiuntivi generati dal trasporto di mezzi di contenimento di merci pericolose.
- (20) Tutte le imprese ferroviarie dovrebbero essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque. Un'impresa ferroviaria dovrebbe essere in possesso di un certificato di sicurezza come condizione per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria. Il certificato di sicurezza dovrebbe fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di rispettare le norme e gli standard di sicurezza della pertinente area di esercizio. Se l'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico a un'impresa ferroviaria la cui area di esercizio si estende a uno o più Stati membri, essa dovrebbe essere l'unica autorità idonea a valutare se l'impresa ferroviaria abbia istituito correttamente o meno il proprio sistema di gestione della sicurezza. Per valutare i requisiti stabiliti dalle pertinenti norme nazionali è opportuno coinvolgere le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dall'area di esercizio prevista.
- (21) Sulla base della direttiva 2004/49/CE sono stati stabiliti metodi armonizzati in materia di monitoraggio, valutazione della conformità, controllo e valutazione del rischio per essere applicati agli attori nel sistema ferroviario dell'Unione e alle autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale quadro normativo è sufficientemente evoluto da consentire il passaggio graduale a un «certificato di sicurezza unico» valido nell'ambito dell'area di esercizio dell'impresa ferroviaria interessata.

⁽¹⁾ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GUL 260 del 30.9.2008, pag. 13).

- (22) Per rendere più efficaci e coerenti le procedure di rilascio dei certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie, è necessario assegnare all'Agenzia un ruolo centrale nel rilascio di tali certificati. Se l'area di esercizio è limitata a un solo Stato membro, il richiedente dovrebbe avere la possibilità di scegliere se presentare la domanda di un certificato di sicurezza unico, attraverso lo sportello unico di cui al regolamento (UE) 2016/796 all'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro oppure all'Agenzia. La scelta effettuata dal richiedente dovrebbe essere vincolante fino a quando la domanda non sia completata o terminata. Questo nuovo regime dovrebbe rendere il sistema ferroviario dell'Unione più efficace ed efficiente grazie alla riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese ferroviarie.
- (23) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare ed eventualmente condividere le competenze per il rilascio dei certificati di sicurezza unici. È opportuno stabilire precise disposizioni procedurali e di arbitrato per affrontare le situazioni in cui l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza siano in disaccordo con le valutazioni effettuate in relazione al rilascio dei certificati di sicurezza.
- (24) La nuova ripartizione delle funzioni e dei compiti tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia dovrebbe essere operata in modo efficace. A tal fine, è opportuno stabilire accordi di cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza.
- (25) In particolare, gli accordi di cooperazione sono necessari per tener conto della specifica situazione geografica o storica di taluni Stati membri, garantendo nel contempo il corretto funzionamento del mercato interno. Qualora l'esercizio sia limitato a reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche e tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, il richiedente dovrebbe poter assolvere alle formalità necessarie localmente, interagendo con le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. A tal fine, per ridurre gli oneri e i costi amministrativi, dovrebbe essere possibile che gli accordi di cooperazione che saranno conclusi tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dispongano l'opportuna assegnazione dei compiti, fatta salva la responsabilità ultima dell'Agenzia per il rilascio del certificato di sicurezza unico.
- (26) Le reti ferroviarie situate negli Stati baltici (Estonia, Lettonia e Lituania) hanno uno scartamento di 1 520 mm, identico a quello dei paesi terzi limitrofi, ma diverso da quello della rete ferroviaria principale dell'Unione. Queste reti baltiche hanno ereditato requisiti tecnici e operativi comuni che garantiscono di fatto l'interoperabilità tra di esse e, a tale riguardo, il certificato di sicurezza rilasciato in uno di detti Stati membri potrebbe essere esteso al resto di tali reti. Per agevolare la ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per la certificazione di sicurezza e ridurre gli oneri finanziari e amministrativi per il richiedente in siffatti casi, le disposizioni specifiche sulla cooperazione tra l'Agenzia e le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero includere, ove necessario, la possibilità di appaltare compiti a dette autorità nazionali.
- (27) La presente direttiva non dovrebbe comportare un livello ridotto di sicurezza né maggiori costi nel settore ferroviario dell'Unione. A tal fine, è auspicabile che l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza assumano la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilasciano, assumendo in particolare responsabilità contrattuali ed extracontrattuali a tale riguardo. Nel caso di una indagine giudiziaria che coinvolga l'Agenzia o il suo personale, è opportuno che essa cooperi pienamente con le competenti autorità dello Stato membro o degli Stati membri interessati.
- (28) È opportuno operare una netta distinzione, da una parte, tra la responsabilità immediata dell'Agenzia e delle autorità nazionali preposte alla sicurezza per la sicurezza derivante dal rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza e, dall'altra, il compito delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di elaborare un quadro normativo nazionale e di vigilare, in modo continuo, sulle prestazioni di tutte le parti interessate. Ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza dovrebbe vigilare sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico imposto alle imprese ferroviarie o ai gestori dell'infrastruttura di istituire un sistema di gestione della sicurezza. Per ottenere la prova di tale rispetto possono risultare necessari non solo ispezioni effettuate presso la sede dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura interessata, ma anche compiti di vigilanza da espletarsi a cura delle autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di verificare che l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura continuino ad applicare debitamente il proprio sistema di gestione della sicurezza dopo la concessione di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero coordinare le loro attività di supervisione in relazione alle imprese ferroviarie stabilite in differenti Stati membri e dovrebbero condividere le informazioni tra loro e, se del caso, con l'Agenzia. L'Agenzia dovrebbe assistere le autorità nazionali preposte alla sicurezza nella loro cooperazione. In tale contesto, è auspicabile che l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza fissino le disposizioni necessarie per agevolare lo scambio di informazioni tra loro.

- (29) L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero cooperare strettamente nei casi in cui l'autorità nazionale preposta alla sicurezza concluda che il titolare di un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia non soddisfi più le condizioni che hanno consentito il rilascio della certificazione. In tal caso, essa dovrebbe chiedere all'Agenzia di limitare o revocare tale certificato. È opportuno stabilire una procedura di arbitrato nei casi di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Se, durante la supervisione, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza individua un rischio grave per la sicurezza, essa dovrebbe informare l'Agenzia e qualsiasi altra autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata dell'area di esercizio dell'impresa ferroviaria. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dovrebbero poter applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. In tale contesto per rischio grave per la sicurezza dovrebbe intendersi un grave caso di non conformità agli obblighi giuridici o ai requisiti di sicurezza che di per sé, o in una serie di eventi conseguenti, può causare un incidente o un incidente grave.
- (30) L'Agenzia dovrebbe poter creare uno strumento che faciliti lo scambio di informazioni tra gli attori pertinenti che individuano o sono informati di un rischio per la sicurezza concernente difetti, non conformità nella costruzione o malfunzionamenti di attrezzature tecniche.
- (31) Il certificato di sicurezza unico dovrebbe essere rilasciato sulla base della prova che un'impresa ferroviaria ha posto in essere il proprio sistema di gestione della sicurezza.
- (32) È auspicabile che i gestori dell'infrastruttura abbiano la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della propria rete ferroviaria. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere soggetti ad un'autorizzazione di sicurezza da parte dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza per quanto concerne il proprio sistema di gestione della sicurezza e altre disposizioni finalizzate al rispetto dei relativi requisiti.
- (33) La certificazione del personale viaggiante potrebbe creare difficoltà per i nuovi operatori. È opportuno che gli Stati membri provvedano affinché le strutture per la formazione e la certificazione del personale viaggiante necessarie per ottemperare ai requisiti fissati nelle norme nazionali siano accessibili alle imprese ferroviarie che intendono esercitare la loro attività sulla rete in questione.
- (34) Il soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe essere certificato per i carri merci. Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un gestore dell'infrastruttura, la certificazione dovrebbe essere inclusa nella procedura relativa all'autorizzazione di sicurezza. Il certificato rilasciato a tale soggetto dovrebbe garantire che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi carro merci di cui esso è responsabile. È opportuno che tale certificato sia valido in tutta l'Unione e sia rilasciato da un organismo in grado di verificare il sistema di manutenzione istituito da tale soggetto. Poiché i carri merci sono utilizzati frequentemente nel trasporto internazionale e il soggetto responsabile della manutenzione può volere utilizzare officine stabilite in più di uno Stato membro, è opportuno che l'organismo di certificazione possa effettuare i propri controlli in tutta l'Unione. L'Agenzia dovrebbe valutare il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei carri merci e dovrebbe, se del caso, raccomandarne l'estensione a tutti i veicoli ferroviari.
- (35) Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero essere pienamente indipendenti sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione, soggetto appaltante o qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Esse dovrebbero svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio, dovrebbero collaborare con l'Agenzia per creare uno spazio ferroviario europeo unico e coordinare i rispettivi criteri decisionali. Se necessario, gli Stati membri dovrebbero poter decidere di includere le loro autorità nazionali preposte alla sicurezza nell'ambito del ministero responsabile dei trasporti, purché sia rispettata l'indipendenza di dette autorità nazionali. Al fine di adempiere le proprie funzioni, le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero disporre della necessaria capacità organizzativa interna ed esterna in termini di risorse umane e materiali.
- (36) Gli organismi investigativi nazionali svolgono un ruolo centrale nel processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre indagini efficaci ed efficienti. Gli organismi investigativi nazionali dovrebbero cooperare al fine di scambiare informazioni e migliori prassi. Essi dovrebbero istituire un programma di valutazione *inter pares* al fine di monitorare l'efficacia delle loro indagini. Le relazioni sulla valutazione *inter pares* dovrebbero essere trasmesse all'Agenzia affinché essa possa monitorare le prestazioni di sicurezza complessive del sistema ferroviario dell'Unione.

- (37) Incidenti ferroviari gravi accadono raramente, ma possono avere conseguenze disastrose e alimentare le preoccupazioni dell'opinione pubblica in merito alle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione. Tutti siffatti incidenti dovrebbero essere pertanto oggetto di un'indagine di sicurezza per scongiurare il ripetersi di tali eventi e i risultati di tali indagini dovrebbero essere resi pubblici. Gli altri incidenti e inconvenienti dovrebbero anch'essi formare oggetto di un'indagine di sicurezza quando comportano precursori significativi di un incidente grave.
- (38) L'indagine di sicurezza dovrebbe essere separata da eventuali indagini giudiziarie relative allo stesso inconveniente e chi conduce tali indagini dovrebbe godere dell'accesso alle prove e alle testimonianze. Tale indagine dovrebbe essere condotta da un organismo permanente, indipendente dai soggetti del sistema ferroviario dell'Unione. Tale organismo dovrebbe funzionare in modo tale da evitare qualsiasi conflitto di interessi o eventuale coinvolgimento nelle cause degli eventi oggetto di indagine. In particolare, la sua indipendenza funzionale non dovrebbe essere compromessa dal fatto che è strettamente connesso, a fini di organizzazione e di struttura giuridica, con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, con l'Agenzia o con l'ente di regolamentazione delle ferrovie. Le indagini dovrebbero essere effettuate nella massima trasparenza possibile. Per ogni evento, l'organismo investigativo dovrebbe designare un gruppo di investigatori dotato della competenza necessaria per individuarne tutte le cause dirette e indirette.
- (39) Un'indagine su un incidente grave dovrebbe essere condotta in modo tale da dare la possibilità a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. In particolare, durante l'indagine l'organismo investigativo dovrebbe aggiornare le parti - che a suo giudizio hanno responsabilità connesse alla sicurezza - sui progressi e dovrebbe tener conto dei loro pareri e opinioni. L'organismo investigativo potrà in tal modo ricevere eventuali altre informazioni pertinenti ed essere al corrente di pareri diversi sul suo operato così da completare l'indagine nel modo più appropriato. Tale consultazione non dovrebbe in ogni caso mirare a stabilire colpe o responsabilità, ma piuttosto a raccogliere prove concrete e ad acquisire esperienza per il miglioramento della sicurezza. L'organismo investigativo dovrebbe tuttavia essere libero di scegliere le informazioni da condividere con le parti in questione, al fine di evitare qualsiasi pressione indebita, salvo se richiesto da chi conduce il procedimento giudiziario. Dovrebbe altresì tenere conto delle ragionevoli esigenze di informazione delle vittime e dei loro parenti.
- (40) Affinché l'organismo investigativo migliori l'efficienza delle proprie attività e svolga più agevolmente le funzioni che gli incombono è opportuno che abbia accesso in tempo utile al luogo dell'incidente, se del caso collaborando con l'autorità giudiziaria eventualmente coinvolta. Le relazioni sulle indagini e le eventuali conclusioni e raccomandazioni forniscono informazioni fondamentali ai fini di un ulteriore miglioramento della sicurezza ferroviaria e dovrebbero essere rese pubbliche a livello dell'Unione. I destinatari delle raccomandazioni di sicurezza dovrebbero prendere le misure opportune e comunicarle all'organismo investigativo.
- (41) Laddove la causa diretta di un incidente o di un inconveniente sembri essere legata ad azioni umane, si dovrebbe prestare attenzione alle circostanze specifiche nonché al modo in cui il personale esegue le attività di *routine* durante l'esercizio normale, ivi inclusi la progettazione dell'interfaccia uomo-macchina, l'idoneità delle procedure, l'esistenza di obiettivi confliggenti e problemi relativi al carico di lavoro, nonché altre circostanze con un impatto sull'evento, incluso lo stress fisico, da affaticamento e dovuto al lavoro, o l'idoneità psicologica.
- (42) È opportuno adoperarsi per garantire un elevato livello di formazione e qualifiche avanzate in tutta l'Unione.
- (43) Al fine di integrare e modificare determinati elementi non essenziali della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea con riguardo ai CSM e ai CST, nonché alla loro revisione. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (44) Alla Commissione dovrebbero essere attribuite competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva in merito al mandato affidato all'Agenzia per l'elaborazione dei CSM e CST e delle loro modifiche e al fine di presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione; ai requisiti pratici per i fini dei certificati di sicurezza, alle disposizioni dettagliate che identificano quali dei requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini delle funzioni di manutenzione eseguite dalle officine di manutenzione, incluse le disposizioni

dettagliate per garantire l'attuazione uniforme della certificazione delle officine di manutenzione, conformemente al CSM e alle STI pertinenti; alle disposizioni dettagliate che identificano quali dei requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini della certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci, sulla base delle caratteristiche tecniche di tali veicoli, incluse le disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme delle condizioni di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione dei veicoli diversi dai carri merci, conformemente al CSM e alle STI pertinenti e al formato della relazione d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

- (45) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e provvedere alla loro applicazione. Le sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (46) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire il coordinamento delle attività negli Stati membri finalizzate alla regolamentazione e alla supervisione della sicurezza e all'analisi degli incidenti, nonché la definizione di CST, CSM, CSI e requisiti comuni dei certificati di sicurezza unici, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti delle azioni in questione, possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (47) L'obbligo di recepimento della presente direttiva nel diritto interno dovrebbe essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica sostanziale rispetto alla direttiva 2004/49/CE. L'obbligo di recepire le disposizioni che restano immutate discende da tale direttiva.
- (48) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive di cui all'allegato IV, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce disposizioni volte a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione e a migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari mediante:

- a) l'armonizzazione della struttura normativa negli Stati membri;
- b) la ripartizione delle responsabilità fra gli attori interessati nel sistema ferroviario dell'Unione;
- c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza (CST) e di metodi comuni di sicurezza (CSM) per eliminare gradualmente la necessità di norme nazionali;
- d) la definizione dei principi per rilasciare, rinnovare, modificare e limitare o revocare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza;
- e) l'istituzione da parte di ciascuno Stato membro di un'autorità nazionale preposta alla sicurezza e di un organismo investigativo sugli incidenti e sugli inconvenienti; e
- f) la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

*Articolo 2***Ambito di applicazione**

1. La presente direttiva si applica al sistema ferroviario degli Stati membri, che può essere suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale. Riguarda i requisiti di sicurezza per l'intero sistema, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e del traffico, e l'interazione fra le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e altri attori nel sistema ferroviario dell'Unione.
2. La presente direttiva non si applica:
 - a) alle metropolitane;
 - b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli; o
 - c) alle reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario dell'Unione e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese che operano esclusivamente su tali reti.
3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione delle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva:
 - a) l'infrastruttura ferroviaria privata, ivi compresi i binari di raccordo, utilizzata dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali, nonché i veicoli utilizzati esclusivamente su tale infrastruttura;
 - b) le infrastrutture e i veicoli destinati a un uso strettamente locale, storico o turistico;
 - c) le infrastrutture ferroviarie leggere utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari pesanti nelle condizioni operative del sistema di trasporto ferroviario leggero, soltanto ove è necessario a fini di connettività di quei veicoli soltanto; e
 - d) i veicoli utilizzati principalmente nelle infrastrutture ferroviarie leggere ma attrezzati con alcuni componenti pesanti necessari per consentire il transito su una sezione confinata e limitata delle infrastrutture ferroviarie pesanti soltanto a fini di connettività.
4. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono decidere di applicare, se del caso, le disposizioni della presente direttiva alle metropolitane e ad altri sistemi locali, conformemente al diritto nazionale.

*Articolo 3***Definizioni**

Ai fini della presente direttiva si intende per: «sistema ferroviario dell'Unione»:

- 1) il sistema ferroviario dell'Unione quale definito all'articolo 2, punto 1 della direttiva (UE) 2016/797;
- 2) «gestore dell'infrastruttura»: un gestore dell'infrastruttura, quale definito all'articolo 3, punto 2 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- 3) «impresa ferroviaria»: un'impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3, punto 1 della direttiva 2012/34/UE 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;
- 4) «specifica tecnica di interoperabilità» (STI): la specifica adottata a norma della direttiva (UE) 2016/797 di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione;
- 5) «obiettivi comuni di sicurezza» (CST): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario dell'Unione (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci);

⁽¹⁾ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32).

- 6) «metodi comuni di sicurezza» (CSM): i metodi che descrivono la valutazione dei livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;
- 7) «autorità nazionale preposta alla sicurezza»: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della presente direttiva o qualsiasi organismo a cui diversi Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato;
- 8) «norme nazionali»: tutte le norme vincolanti adottate in uno Stato membro, indipendentemente dall'organismo che le emana, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione o internazionali, e applicabili all'interno di tale Stato membro alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;
- 9) «sistema di gestione della sicurezza»: l'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- 10) «investigatore incaricato»: una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;
- 11) «incidente»: evento improvviso indesiderato o non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi avente conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro;
- 12) «incidente grave»: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamenti di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per «seri danni» si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo ad almeno 2 milioni di EUR;
- 13) «inconveniente»: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, che incida o possa incidere sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- 14) «indagine»: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti e inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- 15) «cause»: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente;
- 16) «trasporto ferroviario leggero»: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); i sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o condividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;
- 17) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo notificato o designato responsabile delle attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un «organismo notificato» a seguito della notifica da parte di uno Stato membro; un organismo di valutazione della conformità è classificato come un «organismo designato» a seguito della designazione da parte di uno Stato membro;
- 18) «componenti di interoperabilità»: componenti di interoperabilità come definiti dall'articolo 2, punto 7), della direttiva (UE) 2016/797;
- 19) «detentore»: persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo il diritto ad usarlo, lo sfrutta in quanto mezzo di trasporto ed è registrato come tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;
- 20) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;
- 21) «veicolo»: veicolo ferroviario adibito alla circolazione con ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione; il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;

- 22) «fabbricante»: fabbricante quale definito all'articolo 2, punto 36), della direttiva (UE) 2016/797;
- 23) «speditore»: l'impresa che spedisce le merci per proprio conto o per conto terzi;
- 24) «consegnatario»: qualsiasi persona fisica o giuridica che riceve i beni ai sensi di un contratto di trasporto; se l'operazione di trasporto ha luogo senza un contratto di trasporto, la persona fisica o giuridica che prende in consegna le merci all'arrivo è il consegnatario;
- 25) «caricatore»: un'impresa che carica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili in o su un carro o un contenitore o che carica su un carro un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile;
- 26) «scaricatore»: un'impresa che rimuove un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile da un carro, o qualsiasi impresa che scarica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili da un carro o contenitore, o qualsiasi impresa che scarica merci da una cisterna (carro-cisterna, cisterna amovibile, cisterna mobile o contenitore cisterna) o da un carro-batteria o un contenitore per gas a elementi multipli o da un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa o un contenitore per il trasporto alla rinfusa;
- 27) «riempitore»: un'impresa che riempie con merci una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o un carro batteria o un contenitore per gas a elementi multipli;
- 28) «svuotatore»: un'impresa che rimuove merci da una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, o da un carro-batteria o da un contenitore per gas a elementi multipli;
- 29) «trasportatore»: qualsiasi impresa che effettua un'operazione di trasporto, ai sensi di un contratto di trasporto;
- 30) «ente appaltante»: ente pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione di un sottosistema;
- 31) «tipo di attività»: il tipo di attività caratterizzato dal trasporto di passeggeri, inclusi o esclusi i servizi ad alta velocità, il trasporto di merci, incluso o escluso il trasporto di merci pericolose, e i servizi di sola manovra;
- 32) «portata dell'attività»: la portata dell'attività caratterizzata dal numero di passeggeri e/o volume delle merci e dalla dimensione stimata di un'impresa ferroviaria in termini di numero di dipendenti occupati nel settore ferroviario (vale a dire una micro, piccola, media o grande impresa);
- 33) «area di esercizio»: la rete o le reti all'interno di uno o più Stati membri nel cui ambito un'impresa ferroviaria intende operare.

CAPO II

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

Articolo 4

Ruolo degli attori del sistema ferroviario dell'Unione nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria

1. Allo scopo di sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, gli Stati membri nei limiti delle loro competenze:
 - a) garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti;
 - b) provvedono affinché l'applicazione di tutta la normativa applicabile avvenga in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico;
 - c) provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;

- d) provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione e del controllo dei rischi che ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, ciascuno per la propria parte di sistema, obbligandoli a:
 - i) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente;
 - ii) applicare le norme dell'Unione e le norme nazionali;
 - iii) istituire sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva;
- e) fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, provvedono affinché ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento in sicurezza, compresa la fornitura di materiali e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e altri attori ai sensi del paragrafo 4;
- f) elaborano e pubblicano piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure previste per conseguire i CST; e
- g) se del caso, sostengono l'Agenzia nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione.

2. L'Agenzia garantisce, nei limiti delle sue competenze, il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.

3. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura:

- a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando reciprocamente e con altri attori;
- b) tengono conto, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi associati alle attività di altri attori e di terzi;
- c) in caso obbligano per contratto gli altri attori di cui al paragrafo 4, che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione, a mettere in atto misure di controllo del rischio; e
- d) provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione di CSM relativi ai processi di monitoraggio definiti nel CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.

4. Fatte salve le responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3, i soggetti responsabili della manutenzione e tutti gli altri attori che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione, tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori:

- a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando con altri attori;
- b) assicurano che i sottosistemi, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti e alle condizioni di impiego richiesti, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura interessata in modo sicuro.

5. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e qualsiasi attore di cui al paragrafo 4 che individui o sia informato di un rischio di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, anche dei sottosistemi strutturali, nei limiti delle rispettive competenze:

- a) adottano le misure correttive necessarie per far fronte al rischio di sicurezza individuato;

b) segnalano tali rischi alle pertinenti parti interessate per consentire loro di adottare le necessarie ulteriori misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario dell'Unione. L'Agenzia può creare uno strumento atto a facilitare tale scambio di informazioni tra gli attori interessati tenendo conto del rispetto della vita privata degli utenti coinvolti, dei risultati di un'analisi dei costi e dei benefici, nonché delle applicazioni e dei registri informatici già istituiti dall'Agenzia.

6. Nel caso dello scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, gli attori interessati si scambiano tutte le informazioni pertinenti per lo svolgimento sicuro dell'esercizio, compresi, ma non solo, la situazione e la storia del veicolo interessato, determinati elementi dei dossier di manutenzione ai fini della tracciabilità, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura.

Articolo 5

Indicatori comuni di sicurezza (CSI)

1. Per facilitare la valutazione della realizzazione dei CST e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, gli Stati membri acquisiscono le informazioni sui CSI mediante le relazioni annuali delle autorità nazionali preposte alla sicurezza di cui all'articolo 19.

2. I CSI sono indicati nell'allegato I.

Articolo 6

Metodi comuni di sicurezza (CSM)

1. I CSM descrivono come siano valutati i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, anche, ove appropriato, attraverso un organismo di valutazione indipendente, elaborando e definendo:

- a) i metodi di valutazione del rischio;
- b) i metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 12;
- c) i metodi di supervisione che devono essere applicati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza e i metodi di monitoraggio che devono essere applicati dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura e dai soggetti responsabili della manutenzione;
- d) i metodi per valutare i livelli di sicurezza e le prestazioni in materia di sicurezza degli operatori ferroviari a livello nazionale e dell'Unione;
- e) i metodi per valutare la realizzazione degli obiettivi di sicurezza a livello nazionale e dell'Unione; e
- f) eventuali altri metodi relativi a un processo del sistema di gestione della sicurezza che debbano essere armonizzati a livello dell'Unione.

2. La Commissione, mediante atti di esecuzione, assegna un mandato all'Agenzia per elaborare i CSM e le modifiche agli stessi, nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di un CSM nuovo o modificato e del suo impatto sulle norme esistenti e sul livello di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Qualora il comitato di cui all'articolo 28 («il comitato») non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

La redazione, l'adozione e la revisione dei CSM tengono conto dei pareri degli utenti, delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e delle parti interessate, incluse le parti sociali, se del caso. Le raccomandazioni comprendono una relazione sui risultati di tale consultazione e una relazione sulla valutazione d'impatto dei nuovi o modificati CSM da adottare.

3. Nel corso dell'esercizio del mandato di cui al paragrafo 2, il comitato è sistematicamente e regolarmente informato dall'Agenzia o dalla Commissione in merito ai lavori di elaborazione dei CSM. Durante tali lavori la Commissione può trasmettere all'Agenzia raccomandazioni utili riguardanti i CSM e un'analisi dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che l'Agenzia esamini soluzioni alternative e che la valutazione dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figurino nella relazione allegata ai progetti di CSM.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato.

4. La Commissione esamina la raccomandazione formulata dall'Agenzia al fine di verificare che il mandato di cui al paragrafo 2 sia rispettato. Se il mandato non è rispettato, la Commissione chiede all'Agenzia di esaminare la sua raccomandazione indicando i punti del mandato che non sono stati rispettati. Per motivi circostanziati, la Commissione può decidere di modificare il mandato assegnato all'Agenzia conformemente alla procedura di cui al paragrafo 2.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato.

5. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche che tengono conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria, con l'obiettivo di mantenere in generale la sicurezza e, ove ragionevolmente praticabile, di migliorarla costantemente.

6. Sulla base della raccomandazione formulata dall'Agenzia e dopo l'esame di cui al paragrafo 4 del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per quanto concerne il contenuto dei CSM ed eventuali modifiche.

7. Gli Stati membri apportano senza indugio tutte le necessarie modifiche alle loro norme nazionali, alla luce dell'adozione dei CSM e delle modifiche agli stessi.

Articolo 7

Obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets - CST)

1. I CST stabiliscono i livelli minimi di sicurezza che devono essere raggiunti dal sistema nel suo insieme, e ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario in ogni Stato membro e nell'Unione. I CST possono essere espressi in termini di criteri di accettazione del rischio o di livelli di obiettivi di sicurezza e considerano in particolare:

- a) i rischi individuali a cui sono esposti passeggeri, compresi i dipendenti o il personale delle imprese appaltatrici, utenti dei passaggi a livello e altri, e, fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, i rischi individuali cui sono esposti i trasgressori;
- b) i rischi per la società.

2. La Commissione, mediante atti di esecuzione, assegna un mandato all'Agenzia per elaborare i CST e le relative modifiche nonché per presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione, sulla base di una chiara giustificazione della necessità di un CST nuovo o modificato e del suo impatto sulle norme esistenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Durante l'esercizio del mandato di cui al paragrafo 2, il comitato di cui all'articolo 27 è sistematicamente e regolarmente informato dall'Agenzia o dalla Commissione in merito ai lavori di elaborazione dei CST. Durante tali lavori la Commissione può trasmettere all'Agenzia raccomandazioni utili riguardanti i CST e un'analisi dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere che l'Agenzia esamini soluzioni alternative e che la valutazione dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figurino nella relazione allegata ai progetti di CST.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato di cui al primo comma.

4. La Commissione esamina la raccomandazione formulata dall'Agenzia al fine di verificare che il mandato di cui al paragrafo 2 sia rispettato. Se il mandato non è rispettato, la Commissione chiede all'Agenzia di esaminare la sua raccomandazione indicando i punti del mandato che non sono stati rispettati. Per motivi circostanziati, la Commissione può decidere di modificare il mandato assegnato all'Agenzia conformemente alla procedura di cui al paragrafo 2.

Per quanto concerne i compiti di cui al primo comma, la Commissione è assistita dal comitato di cui al paragrafo 3, primo comma.

5. I CST sono soggetti a revisioni periodiche, alla luce dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria. I CST riveduti riflettono i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente.
6. Sulla base della raccomandazione formulata dall'Agenzia e dopo l'esame di cui al paragrafo 4 del presente articolo, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per quanto concerne il contenuto dei CST ed eventuali modifiche.
7. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme nazionali al fine di attuare almeno i CST e ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione a essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera f). Gli Stati membri notificano tali norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8.

Articolo 8

Norme nazionali in materia di sicurezza

1. Le norme nazionali notificate entro il 15 giugno 2016 a norma della direttiva 2004/49/CE si applicano se:
 - a) rientrano in una delle tipologie di cui all'allegato II; e
 - b) sono conformi al diritto dell'Unione, compresi in particolare le STI, i CST e i CSM; e
 - c) non danno luogo a discriminazione arbitraria o a una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.
2. Entro il 16 giugno 2018 gli Stati membri riesaminano le norme nazionali di cui al paragrafo 1 e abrogano:
 - a) le norme nazionali che non sono state notificate o che non soddisfano i criteri specificati al paragrafo 1;
 - b) le norme nazionali rese superflue dal diritto dell'Unione, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM.

A tal fine, gli Stati membri possono avvalersi dello strumento di gestione delle norme di cui all'articolo 27, paragrafo 4 del regolamento (UE) 2016/796 e possono chiedere all'Agenzia di esaminare norme specifiche alla luce dei criteri specificati al presente paragrafo.
3. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali a norma della presente direttiva solo nei casi seguenti:
 - a) quando norme relative ai metodi di sicurezza esistenti non sono contemplate dai CSM;
 - b) quando norme di esercizio della rete ferroviaria non sono ancora oggetto di una STI;
 - c) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente o inconveniente;
 - d) quando è necessario rivedere una norma già notificata;
 - e) quando norme relative ai requisiti relativamente al personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo fisico e psicologico e formazione non sono ancora coperte da una STI o dalla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
4. Prima dell'introduzione prevista nel sistema giuridico nazionale della nuova norma proposta, gli Stati membri, motivandone l'introduzione, presentano, tramite il sistema informatico appropriato, in conformità dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, il relativo progetto all'Agenzia e alla Commissione affinché lo esaminino, a tempo debito e nei termini di cui all'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796. Gli Stati membri provvedono affinché il progetto sia sufficientemente sviluppato per consentire all'Agenzia di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.
5. In caso di misure preventive d'urgenza, gli Stati membri possono adottare e applicare una nuova norma immediatamente. Tale norma è notificata conformemente all'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796 e soggetta alla valutazione dell'Agenzia conformemente all'articolo 26, paragrafi 1, 2 e 5 del regolamento (UE) 2016/796.
6. Se l'Agenzia viene a conoscenza di una norma nazionale, notificata o meno, che sia divenuta superflua o che sia in conflitto con i CSM o con qualsiasi altra normativa dell'Unione adottata dopo l'applicazione della norma nazionale in questione, si applica la procedura di cui all'articolo 26 del regolamento (UE) 2016/796.

⁽¹⁾ 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 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).

7. Gli Stati membri notificano all'Agenzia e alla Commissione le norme nazionali adottate. Essi utilizzano il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796. Gli Stati membri provvedono affinché le norme nazionali esistenti siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e redatte in termini comprensibili a tutte le parti interessate. Agli Stati membri può essere chiesto di fornire ulteriori informazioni sulle norme nazionali.
8. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri menzionano tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797 o indicano nel prospetto informativo della rete, di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, ove sono pubblicate tali norme e restrizioni.
9. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
10. Le norme nazionali proposte e quelle in vigore sono esaminate dall'Agenzia secondo le procedure di cui agli articoli 25 e 26 del regolamento (UE) 2016/796.
11. Fatto salvo il paragrafo 8, le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini della presente direttiva.

Articolo 9

Sistemi di gestione della sicurezza

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario dell'Unione possa raggiungere almeno i CST, sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM e le norme nazionali a norma dell'articolo 8.
2. Il sistema di gestione della sicurezza è documentato in tutti i suoi elementi pertinenti e descrive in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Il sistema indica come la direzione garantisce un controllo a diversi livelli, come è garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo è garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza. È necessario un chiaro impegno ad applicare in modo coerente le conoscenze e i metodi derivanti dal fattore umano. Tramite il sistema di gestione della sicurezza, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie promuovono una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza e, nel contempo, è garantita la riservatezza.
3. Il sistema di gestione della sicurezza contiene i seguenti elementi essenziali:
- a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organizzazione e comunicata a tutto il personale;
 - b) obiettivi dell'organizzazione di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;
 - c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nuovi e modificati o altre prescrizioni come previste nelle STI, nelle norme nazionali di cui all'articolo 8 e all'allegato II, in altre norme pertinenti o in decisioni dell'autorità;
 - d) procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante il ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;
 - e) procedure e metodi per l'individuazione dei rischi, la valutazione del rischio e l'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'introduzione di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per l'interfaccia uomo-macchina-organizzazione;
 - f) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze, incluse disposizioni sull'idoneità sotto il profilo fisico e psicologico;

⁽¹⁾ Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

- g) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi del sistema ferroviario;
- h) procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura della configurazione di controllo delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;
- i) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;
- j) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti; e
- k) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie includono qualsiasi altro elemento necessario a coprire i rischi per la sicurezza, in conformità della valutazione dei rischi derivanti dalla loro attività.

4. Il sistema di gestione della sicurezza deve essere adattato in funzione del tipo, delle dimensioni, dell'area di esercizio e delle altre condizioni dell'attività svolta. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, fatto salvo l'articolo 14, la fornitura del materiale e il ricorso a imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di altri attori ai sensi dell'articolo 4.

5. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura deve tenere conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI nonché delle norme nazionali e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza.

I sistemi di gestione della sicurezza sono concepiti in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura e con i servizi di emergenza, in modo da facilitare l'intervento rapido dei servizi di soccorso, e con qualsiasi altro soggetto che possa essere coinvolto in una situazione di emergenza. Per le infrastrutture transfrontaliere, la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura pertinenti facilita il coordinamento e la preparazione necessari dei servizi di emergenza competenti ai due lati della frontiera.

A seguito di un incidente grave, l'impresa ferroviaria fornisce assistenza alle vittime aiutandole nelle procedure di ricorso ai sensi del diritto dell'Unione, in particolare del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾, fatti salvi gli obblighi di altre parti. Tale assistenza utilizza canali di comunicazione con i familiari delle vittime e comprende il sostegno psicologico alle vittime di incidenti e ai loro familiari.

6. Anteriormente al 31 maggio di ogni anno tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità nazionale preposta alla sicurezza una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno civile precedente. La relazione contiene:

- a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'organizzazione e i risultati dei piani di sicurezza;
- b) una relazione sull'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza, e dei CSI di cui all'articolo 5, se pertinente per l'organizzazione che trasmette la relazione;
- c) i risultati degli audit di sicurezza interni;
- d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'autorità preposta alla sicurezza, compresa una sintesi delle informazioni fornite dagli attori interessati ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, lettera b); e
- e) una relazione sull'applicazione dei pertinenti CSM.

⁽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 (GUL 315 del 3.12.2007, pag. 14).

7. Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza a norma degli articoli 17 e 19, l'Agenzia può indirizzare una raccomandazione alla Commissione per un CSM relativo a elementi del sistema di gestione della sicurezza da armonizzare a livello dell'Unione, anche con norme armonizzate, come indicato all'articolo 6, paragrafo 1, lettera f). In tal caso, si applica l'articolo 6, paragrafo 2.

CAPO III

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Articolo 10

Certificato di sicurezza unico

1. Fatto salvo il paragrafo 9, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria è concesso solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia a norma dei paragrafi da 5 a 7 o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del paragrafo 8.

Lo scopo del certificato di sicurezza unico è di fornire la prova del fatto che l'impresa ferroviaria interessata ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista.

2. Nella domanda di certificato di sicurezza unico, l'impresa ferroviaria precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio prevista.

3. La domanda di certificato di sicurezza unico è accompagnata da un fascicolo che include le prove documentali che:

- a) l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza a norma dell'articolo 9 e soddisfa i requisiti di STI, CSM e CST e di altre pertinenti disposizioni legislative ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza; e
- b) se del caso, l'impresa ferroviaria soddisfa i requisiti previsti dalle norme nazionali pertinenti notificate a norma dell'articolo 8.

Tale domanda e le informazioni su tutte le domande, le fasi delle pertinenti procedure e sui loro risultati nonché, se del caso, sulle richieste e decisioni della commissione di ricorso, sono presentate attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (EU) 2016/796.

4. L'Agenzia o, nei casi di cui al paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rilascia il certificato di sicurezza unico, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, non oltre quattro mesi dalla presentazione da parte del richiedente di tutte le informazioni obbligatorie e di eventuali informazioni supplementari richieste. L'Agenzia o, nei casi previsti al paragrafo 8, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza applica le modalità pratiche sulla procedura di certificazione da stabilirsi nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 10.

5. L'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie che hanno una area di esercizio in uno o più Stati membri. Al fine di rilasciare tale certificato l'Agenzia:

- a) valuta gli elementi di cui al paragrafo 3, lettera a), e
- b) trasmette immediatamente l'intero fascicolo dell'impresa ferroviaria alle autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate dalla area di esercizio prevista per una valutazione degli elementi di cui al paragrafo 3, lettera b).

Nell'ambito delle summenzionate valutazioni, l'Agenzia o le autorità nazionali preposte alla sicurezza sono autorizzate a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit e possono chiedere pertinenti informazioni complementari. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza coordinano l'organizzazione di tali visite, audit e ispezioni.

6. Entro un mese dal ricevimento di una domanda di un certificato di sicurezza unico, l'Agenzia informa l'impresa ferroviaria che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari, fissando un termine ragionevole per fornirle. Per quanto riguarda la completezza, pertinenza e coerenza del fascicolo, l'Agenzia può altresì valutare gli elementi di cui al paragrafo 3, lettera b).

L'Agenzia, prima di prendere la sua decisione sul rilascio del certificato di sicurezza unico, tiene pienamente conto delle valutazioni di cui al paragrafo 5.

L'Agenzia si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia.

7. Quando l'Agenzia non è d'accordo con una valutazione negativa svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa tale o tali autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, l'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza possono decidere di includere l'impresa ferroviaria. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva a meno che la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza abbiano presentato richiesta di arbitrato alla commissione dei ricorsi prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. La commissione dei ricorsi decide se confermare il progetto di decisione dell'Agenzia entro un mese dalla richiesta della/e autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con l'Agenzia, quest'ultima adotta la decisione senza indugio.

Qualora la commissione dei ricorsi concordi con la valutazione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia rilascia un certificato di sicurezza unico con un'area di esercizio che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

Qualora l'Agenzia non sia d'accordo con una valutazione positiva svolta da una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza ai sensi del paragrafo 5, lettera b), informa detta o dette autorità, motivando il suo disaccordo. L'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario, l'Agenzia e la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza, possono decidere di includere il richiedente. Se non è possibile trovare una valutazione reciprocamente accettabile entro un mese dalla data in cui l'Agenzia ha informato la/le autorità nazionale/i preposta/e alla sicurezza in merito al suo disaccordo, l'Agenzia prende una decisione definitiva.

8. Qualora l'area di esercizio sia limitata a uno Stato membro, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza di tale Stato membro può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico. Per rilasciare tali certificati l'autorità nazionale preposta alla sicurezza valuta il fascicolo in relazione a tutti gli elementi specificati al paragrafo 3 e applica le modalità pratiche da stabilirsi negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 10. Nell'ambito delle succitate valutazioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit. Entro un mese dal ricevimento della domanda del richiedente, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza informa il richiedente che il fascicolo è completo o chiede le pertinenti informazioni complementari. Il certificato di sicurezza unico è altresì valido senza un'estensione dell'area di esercizio per le imprese ferroviarie che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete e norme di esercizio simili, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti. Tale consultazione può essere effettuata caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra gli Stati membri o le autorità nazionali preposte alla sicurezza.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia.

9. Uno Stato membro può consentire a operatori di paesi terzi di raggiungere una stazione ferroviaria nel suo territorio deputata a operazioni transfrontaliere e vicina alla frontiera di tale Stato membro senza richiedere un certificato di sicurezza unico, purché sia garantito un livello di sicurezza adeguato mediante:

- a) un accordo transfrontaliero tra lo Stato membro interessato e il paese terzo confinante, o
- b) accordi contrattuali tra l'operatore del paese terzo e l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura titolare di un certificato di sicurezza unico o dell'autorizzazione di sicurezza per operare sulla rete in questione, purché gli aspetti relativi alla sicurezza di tali accordi siano stati debitamente considerati nel loro sistema di gestione della sicurezza.

10. Entro il ... la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, modalità pratiche che specificano:
- a) in che modo il richiedente soddisfa i requisiti per il certificato di sicurezza unico di cui al presente articolo e l'elenco dei documenti prescritti;
 - b) i dettagli del processo di certificazione, come le fasi della procedura e i tempi per ogni fase del processo;
 - c) le modalità con cui l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza rispettano i requisiti di cui al presente articolo nelle diverse fasi del processo di richiesta e di certificazione, compresa la valutazione dei fascicoli dei richiedenti, e
 - d) il periodo di validità dei certificati di sicurezza unici rilasciati dall'Agenzia o dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare in caso di aggiornamenti del certificato di sicurezza unico a seguito di modifiche del tipo, della portata e dell'area di attività.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3. Essi tengono conto dell'esperienza acquisita durante l'attuazione del regolamento (CE) n. 653/2007 ⁽¹⁾ della Commissione e del regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione ⁽²⁾ e dell'esperienza acquisita durante la preparazione degli accordi di cooperazione di cui all'articolo 11, paragrafo 1.

11. Il certificato di sicurezza unico specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio. Il certificato di sicurezza unico può inoltre contemplare i binari di raccordo di proprietà dell'impresa ferroviaria se questi sono inclusi nel suo sistema di gestione della sicurezza.

12. Le decisioni negative riguardo al rilascio di un certificato di sicurezza unico o all'esclusione di una parte della rete sulla base della valutazione negativa di cui al paragrafo 7 sono debitamente motivate. Entro un mese dal ricevimento della decisione, il richiedente può presentare all'Agenzia o all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, ove applicabile, una domanda di riesame della loro decisione. L'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza dispone di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione.

Se la decisione negativa dell'Agenzia è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi alla commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796.

Se la decisione negativa dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi a un organo competente per i ricorsi conformemente al diritto nazionale. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE. In tal caso si applica l'articolo 18, paragrafo 3 della presente direttiva.

13. Un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia o dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma del presente articolo è rinnovato su richiesta dell'impresa ferroviaria a intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato integralmente o parzialmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale.

14. Se un richiedente è già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato a norma dei paragrafi da 5 a 7 e desidera estendere la propria area di esercizio o se è già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato a norma del paragrafo 8 e desidera estendere la propria area di esercizio a un altro Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti la zona aggiuntiva di attività. L'impresa ferroviaria presenta il fascicolo all'Agenzia, che, dopo aver seguito le procedure di cui ai paragrafi da 4 a 7, rilascia un certificato di sicurezza unico aggiornato che copre l'estensione dell'area di esercizio. In tal caso, per la valutazione del fascicolo di cui al paragrafo 3, lettera b), è consultata unicamente l'autorità nazionale preposta alla sicurezza interessata dall'estensione delle attività.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione, del 13 giugno 2007, sull'uso di un formato europeo comune per i certificati di sicurezza e i relativi modelli di domanda conformemente all'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e sulla validità dei certificati di sicurezza rilasciati nell'ambito della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 153 del 14.6.2007, pag. 9).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria (GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11).

Se l'impresa ferroviaria riceve un certificato di sicurezza unico a norma del paragrafo 8 e desidera estendere l'area di esercizio all'interno di quello Stato membro, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al paragrafo 3 concernenti la zona aggiuntiva di attività. Presenta il fascicolo, attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796, all'autorità nazionale preposta alla sicurezza, che, dopo aver seguito le procedure di cui al paragrafo 8, rilascia un certificato di sicurezza aggiornato che copre l'estensione dell'area di esercizio.

15. L'Agenzia e le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza possono prescrivere la revisione dei certificati di sicurezza unici da esse rilasciati in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

16. L'Agenzia notifica, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, alle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza il rilascio di un certificato di sicurezza unico. In caso di rinnovo, modifica o revoca di un certificato di sicurezza unico, l'Agenzia ne dà immediata notifica alle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, il tipo, la portata, la validità e l'area di esercizio del certificato di sicurezza unico e, in caso di revoca, la motivazione della decisione. In caso di certificati di sicurezza unici rilasciati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, le stesse informazioni sono comunicate all'Agenzia dalla o dalle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza entro i medesimi termini.

Articolo 11

Cooperazione tra l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza per il rilascio dei certificati di sicurezza unici

1. Ai fini dell'articolo 10, paragrafi 5 e 6 della presente direttiva, l'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza concludono accordi di cooperazione a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796. Gli accordi di cooperazione devono essere accordi specifici o accordi quadro e coinvolgere una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza. Gli accordi di cooperazione contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe pagabili dal richiedente.

2. Gli accordi di cooperazione possono includere altresì specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi per il richiedente. Nel caso tali reti siano isolate dal resto del sistema ferroviario dell'Unione, tali specifici accordi sulla cooperazione possono includere la possibilità di appaltare compiti alle pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza laddove necessario per assicurare una ripartizione efficace e proporzionata delle risorse per la certificazione. Tali accordi di cooperazione sono predisposti prima che l'Agenzia svolga i compiti di certificazione in conformità dell'articolo 31, paragrafo 3.

3. Nel caso di Stati membri le cui reti hanno uno scartamento diverso da quello della rete principale all'interno dell'Unione e che condividono identici requisiti tecnici e operativi con paesi terzi confinanti, tutte le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate in tali Stati membri concludono, oltre agli accordi di collaborazione di cui al paragrafo 2, un accordo multilaterale con l'Agenzia che comprende le condizioni volte ad agevolare l'estensione dell'area di esercizio dei certificati di sicurezza negli Stati membri interessati, ove opportuno.

Articolo 12

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

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

L'autorizzazione di sicurezza comprende un'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9, e che contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza spiega i requisiti delle autorizzazioni di sicurezza e i documenti prescritti, se del caso sotto forma di un documento informativo per la compilazione della domanda.

2. L'autorizzazione di sicurezza è valida per cinque anni ed può essere rinnovata su richiesta del gestore dell'infrastruttura. Essa è rivista integralmente o parzialmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento o energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il gestore dell'infrastruttura informa senza indugio l'autorità nazionale preposta alla sicurezza in merito a ogni modifica apportata.

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

3. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza decide in merito a una domanda di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari eventualmente richieste che sono state presentate dal richiedente.

4. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza notifica all'Agenzia, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e il periodo di validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

5. Nel caso di infrastrutture transfrontaliere, le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza cooperano ai fini del rilascio delle autorizzazioni di sicurezza.

Articolo 13

Accesso alle strutture di formazione

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nonché il loro personale addetto a compiti di sicurezza critici beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione per i macchinisti e il personale viaggiante, qualora tale formazione sia necessaria per l'esercizio dei servizi sulla loro rete.

I servizi di formazione comprendono la formazione relativa alla necessaria conoscenza delle linee, le regole e le procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.

Qualora la formazione non preveda esami e la concessione di certificati, gli Stati membri provvedono affinché il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura abbiano accesso a tali certificati.

L'autorità nazionale preposta alla sicurezza provvede affinché i servizi di formazione soddisfino i requisiti contenuti rispettivamente nella direttiva 2007/59/CE, nelle STI o nelle norme nazionali di cui all'articolo 8, paragrafo 3, lettera e), della presente direttiva.

2. Se le strutture di formazione sono accessibili soltanto attraverso un'unica impresa ferroviaria o un unico gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché le altre imprese ferroviarie vi possano accedere ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio, che sia proporzionato ai costi e che possa includere un margine di profitto.

3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza critici, è possibile per le imprese ferroviarie tener conto della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.

4. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono responsabili del livello di formazione e delle qualifiche del loro personale incaricato di attività di sicurezza critiche.

Articolo 14

Manutenzione dei veicoli

1. A ciascun veicolo, prima dell'utilizzo sulla rete, è assegnato un soggetto responsabile della manutenzione e tale soggetto è registrato nel registro dei veicoli conformemente all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797.

2. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura per il funzionamento sicuro di un treno quale prevista nell'articolo 4, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in condizioni di utilizzo in sicurezza. A tal fine, il soggetto responsabile della manutenzione pone in essere un sistema di manutenzione per tali veicoli, mediante il quale:

- a) assicura che i veicoli siano mantenuti in conformità con il piano di manutenzione di ciascun veicolo e con i requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni delle STI pertinenti;
- b) mette in atto i necessari metodi di valutazione del rischio definiti nei CSM di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), ove appropriato cooperando con altri attori;
- c) provvede affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione di CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'Agenzia o dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza; e
- d) assicura la tracciabilità delle attività di manutenzione.

3. Il sistema di manutenzione è composto dalle funzioni seguenti:

- a) la funzione di gestione, per garantire la supervisione e il coordinamento delle funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d) e assicurare le condizioni di sicurezza del veicolo nel sistema ferroviario;
- b) la funzione di sviluppo della manutenzione, responsabile della gestione della documentazione relativa alla manutenzione, ivi compresa la gestione della configurazione, sulla base dei dati di progetto e operativi, nonché delle prestazioni e dell'esperienza maturata;
- c) la funzione di gestione della manutenzione della flotta, per gestire la rimozione dall'attività del veicolo che deve essere sottoposto a manutenzione e il suo successivo ritorno in esercizio;
- d) la funzione di esecuzione della manutenzione, per eseguire la necessaria manutenzione tecnica di un veicolo o di parti di esso, ivi compresa la documentazione relativa alla reimmissione in servizio.

Il soggetto responsabile della manutenzione effettua esso stesso la funzione di gestione, ma può esternalizzare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d), o loro porzioni, ad altre parti o appaltanti, come le officine di manutenzione.

Il soggetto responsabile della manutenzione garantisce che tutte le funzioni di cui alle lettere da a) a d) siano conformi ai requisiti e ai criteri di valutazione di cui all'allegato III.

Le officine di manutenzione applicano le sezioni pertinenti dell'allegato III, identificate negli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 8, lettera a), che corrispondono a funzioni e attività che dovranno essere certificate.

4. Nel caso di carri merci, e dopo l'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8, lettera b) nel caso di altri veicoli, ciascun soggetto responsabile della manutenzione è certificato e gli viene rilasciata una certificazione di soggetto responsabile della manutenzione (certificato SRM) da un organismo accreditato o riconosciuto o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza a norma delle condizioni seguenti

- a) i processi di accreditamento e di riconoscimento dei processi di certificazione si basano su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità;
- b) il sistema di certificazione fornisce la prova che il soggetto responsabile della manutenzione ha posto in essere il sistema di manutenzione per garantire la circolazione in condizioni di sicurezza dei veicoli della cui manutenzione è responsabile;
- c) il certificato SRM è basato su una valutazione della capacità del soggetto responsabile della manutenzione di soddisfare i pertinenti requisiti e criteri di valutazione di cui all'allegato III e di applicarli in modo coerente. Esso comprende un sistema di supervisione per garantire l'ininterrotta conformità ai requisiti ed ai criteri di valutazione summenzionati dopo il rilascio del certificato SRM;
- d) la certificazione delle officine di manutenzione si basa sul rispetto delle pertinenti sezioni dell'allegato III applicate alle corrispondenti funzioni e attività che dovranno essere certificate.

Ove il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il rispetto delle condizioni di cui al primo comma può essere verificato dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza secondo le procedure di cui agli articoli 10 o 12 e può essere confermato sui certificati rilasciati in base a tali procedure.

5. I certificati rilasciati a norma del paragrafo 4 sono validi in tutta l'Unione.

6. Sulla base della raccomandazione dell'Agenzia, la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate sulle condizioni di certificazione di cui al primo comma del paragrafo 4 per il soggetto responsabile della manutenzione di carri merci, ivi compresi i requisiti stabiliti nell'allegato III conformemente al CSM e alle STI pertinenti e, qualora necessario, modifica tali disposizioni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.

Il sistema di certificazione applicabile ai carri merci adottato con il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione ⁽¹⁾ continua ad essere applicato fino a quando si applica l'atto di esecuzione di cui al presente paragrafo.

7. Entro il 16 giugno 2018, l'Agenzia valuta il sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione di carri merci, prende in esame l'opportunità di estendere tale sistema a tutti i veicoli e la certificazione obbligatoria delle officine di manutenzione e presenta alla Commissione una relazione in proposito.

8. Alla luce della valutazione effettuata dall'Agenzia a norma del paragrafo 7, la Commissione, mediante atti di esecuzione, adotta se del caso e ove necessario modifica successivamente disposizioni dettagliate che individuano quali tra i requisiti di cui all'allegato III si applicano ai fini:

- a) delle funzioni di manutenzione eseguite dalle officine di manutenzione, ivi comprese disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme della certificazione delle officine di manutenzione, conformemente al CSM e alle STI pertinenti;
- b) della certificazione di soggetti responsabili della manutenzione di veicoli diversi dai carri merci, sulla base delle caratteristiche tecniche di tali veicoli, ivi comprese disposizioni dettagliate per garantire l'attuazione uniforme delle condizioni di certificazione da parte del soggetto responsabile della manutenzione di veicoli diversi dai carri merci, conformemente al CSM e alle STI pertinenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.

Articolo 15

Deroghe al sistema di certificazione di soggetti responsabili della manutenzione

1. Gli Stati membri possono adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione mediante misure alternative rispetto al sistema di manutenzione di cui all'articolo 14 nei casi seguenti:

- a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti a norma del diritto di tale paese;
- b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 14, paragrafo 2, è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;
- c) carri merci e carrozze passeggeri in uso condiviso con paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione;
- d) veicoli utilizzati sulle reti di cui all'articolo 2, paragrafo 3, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima della loro messa in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, del 10 maggio 2011, relativo a un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007 (GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22).

2. Le misure alternative di cui al paragrafo 1 sono attuate mediante deroghe concesse dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti o dall'Agenzia:
 - a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;
 - b) per il rilascio di certificati di sicurezza unici e di autorizzazioni di sicurezza a imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura a norma degli articoli 10 e 12 della presente direttiva, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.
3. Tali deroghe sono identificate e motivate nella relazione annuale di cui all'articolo 19. Laddove risulti che si stiano correndo rischi indebiti di sicurezza sul sistema ferroviario dell'Unione, l'Agenzia ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione prende contatto con le parti interessate e, se del caso, invita lo Stato membro interessato a ritirare le proprie decisioni di deroga.

CAPO IV

AUTORITÀ NAZIONALI PREPOSTE ALLA SICUREZZA

Articolo 16

Compiti

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità nazionale preposta alla sicurezza. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità nazionale preposta alla sicurezza disponga della necessaria capacità organizzativa interna ed esterna, in termini di risorse umane e materiali. Tale autorità è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente o appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi. Purché detta indipendenza sia garantita, tale autorità può essere un servizio presso il ministero nazionale responsabile dei trasporti.
2. All'autorità nazionale preposta alla sicurezza incombono almeno i seguenti compiti:
 - a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura costitutivi del sistema ferroviario dell'Unione, a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797;
 - b) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 21, paragrafo 8, della direttiva (UE) 2016/797;
 - c) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797 e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'articolo 24 della direttiva (UE) 2016/797;
 - d) supervisionare che sul suo territorio i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati dall'articolo 8 della direttiva (UE) 2016/797;
 - e) assicurare che la numerazione dei veicoli sia stata assegnata a norma dell'articolo 46 della direttiva (UE) 2016/797 e fatto salvo l'articolo 47, paragrafo 4, di detta direttiva;
 - f) coadiuvare l'Agenzia nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 5;
 - g) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 8;
 - h) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 12;
 - i) controllare, promuovere e, se del caso, imporre e aggiornare il quadro normativo in materia di sicurezza, compreso il sistema di norme nazionali;
 - j) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 17;
 - k) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni a norma della direttiva 2007/59/CE;
 - l) se del caso e conformemente al diritto nazionale, rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati rilasciati ai soggetti responsabili della manutenzione.

3. I compiti di cui al paragrafo 2 non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante.

Articolo 17

Supervisione

1. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza vigilano sul rispetto permanente dell'obbligo giuridico che incombe alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura di usare un sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 9.

A tal fine le autorità nazionali preposte alla sicurezza applicano i principi enunciati nel pertinente CSM per la supervisione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura:

- a) del sistema di gestione della sicurezza per monitorarne l'efficacia;
- b) di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso a imprese appaltatrici per monitorarne l'efficacia; e
- c) dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6. Le attività di supervisione attinenti a questo aspetto si applicano anche ai soggetti responsabili delle manutenzioni, se del caso.

2. Almeno due mesi prima dell'inizio di qualsiasi nuova operazione di trasporto ferroviario le imprese ferroviarie ne informano le pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza per consentire a queste ultime di pianificare le attività di supervisione. Le imprese ferroviarie forniscono inoltre una ripartizione delle categorie di personale e dei tipi di veicoli.

3. Il titolare di un certificato di sicurezza unico informa senza indugio le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza in merito a ogni modifica rilevante delle informazioni di cui al paragrafo 2.

4. Il monitoraggio del rispetto delle norme applicabili relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti è garantito dalle autorità competenti designate dagli Stati membri. Ove tale monitoraggio del rispetto delle norme applicabili non sia garantito dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza, le autorità competenti cooperano con le autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di consentire a queste ultime di svolgere il loro ruolo di supervisione della sicurezza ferroviaria.

5. Se un'autorità nazionale preposta alla sicurezza constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'Agenzia di limitare o revocare tale certificato. L'Agenzia ne informa immediatamente tutte le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Se l'Agenzia decide di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico, essa motiva la propria decisione.

In caso di disaccordo tra l'Agenzia e l'autorità nazionale preposta alla sicurezza si applica la procedura di arbitrato di cui all'articolo 10, paragrafo 7. Se da tale procedura di arbitrato risulta che il certificato di sicurezza unico non è né limitato né revocato le misure di sicurezza temporanee di cui al paragrafo 6 del presente articolo sono sospese.

Qualora sia stata la stessa autorità nazionale preposta alla sicurezza a rilasciare il certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, essa può limitare o revocare detto certificato di sicurezza unico motivando la propria decisione e informandone l'Agenzia.

Il titolare del certificato di sicurezza unico al quale l'Agenzia o l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano limitato o revocato il certificato, ha il diritto di proporre ricorso a norma dell'articolo 10, paragrafo 12.

6. Se, durante la supervisione, individua un rischio grave per la sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza può in qualsiasi momento applicare misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le operazioni pertinenti. Se il certificato di sicurezza unico è stato rilasciato dall'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza ne informa immediatamente l'Agenzia stessa e fornisce prove a sostegno della sua decisione.

Se riscontra che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni di certificazione l'Agenzia limita o revoca immediatamente tale certificato.

Se riscontra che le misure applicate dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza sono sproporzionate l'Agenzia può chiederle di revocare o di adattare tali misure. L'Agenzia e l'autorità nazionale preposte alla sicurezza cooperano al fine di raggiungere una valutazione reciprocamente accettabile. Se necessario anche l'impresa ferroviaria è coinvolta nel processo. Qualora quest'ultima procedura fallisca la decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza che applica le misure temporanee resta in vigore.

La decisione dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale nazionale a norma dell'articolo 18, paragrafo 3. In tal caso le misure di sicurezza temporanee possono applicarsi sino al termine del sindacato giurisdizionale, fatto salvo il paragrafo 5.

Se la durata di una misura di sicurezza temporanea è superiore a tre mesi l'autorità nazionale preposta alla sicurezza chiede all'Agenzia di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico e si applica la procedura di cui al paragrafo 5.

7. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza sottopone a supervisione i sottosistemi controllo-comando e segnalamento a terra, energia e infrastruttura e ne garantisce la conformità con i requisiti essenziali. In caso di infrastrutture transfrontaliere, essa realizzerà le sue attività di supervisione in cooperazione con le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti. Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza limita o revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

8. Nel sottoporre a supervisione l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono tener conto delle prestazioni in termini di sicurezza degli attori di cui all'articolo 4, paragrafo 4 della presente direttiva e, se del caso, dei centri di formazione di cui alla direttiva 2007/59/CE, nella misura in cui le loro attività abbiano un impatto sulla sicurezza ferroviaria. Il presente paragrafo si applica fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della presente direttiva.

9. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri in cui un'impresa ferroviaria esercita la sua attività cooperano per coordinare le loro attività di supervisione riguardanti tale impresa ferroviaria al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria in questione, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e la prestazione della stessa in materia di sicurezza. L'autorità nazionale preposta alla sicurezza comunica tali informazioni anche ad altre pertinenti autorità nazionali preposte alla sicurezza e all'Agenzia se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio.

Tale cooperazione garantisce che l'attività di supervisione abbia una copertura sufficiente e che siano evitate duplicazioni delle ispezioni e degli audit. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono elaborare un piano di supervisione comune al fine di assicurare che gli audit e le altre ispezioni siano effettuati regolarmente, tenendo conto del tipo e della portata delle attività di trasporto in ciascuno degli Stati membri interessati.

L'Agenzia contribuisce a tali attività di coordinamento elaborando orientamenti.

10. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono trasmettere notifiche destinate a mettere in guardia i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie in casi di non conformità agli obblighi di cui al paragrafo 1.

11. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza usano le informazioni raccolte dall'Agenzia durante la valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10, paragrafo 5, lettera a), ai fini della supervisione di un'impresa ferroviaria dopo il rilascio del suo certificato di sicurezza unico. Esse usano le informazioni raccolte durante la procedura di autorizzazione di sicurezza a norma dell'articolo 12 ai fini della supervisione del gestore dell'infrastruttura.

12. Ai fini del rinnovo dei certificati di sicurezza unico l'Agenzia o le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza usano, nel caso di certificati di sicurezza rilasciati a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, le informazioni raccolte durante le attività di supervisione. Ai fini del rinnovo delle autorizzazioni di sicurezza l'autorità nazionale preposta alla sicurezza usa altresì le informazioni raccolte durante le sue attività di supervisione.

13. L'Agenzia e le autorità nazionali preposte alla sicurezza adottano le disposizioni necessarie per coordinare e garantire lo scambio di tutte le informazioni di cui ai paragrafi 10, 11 e 12.

*Articolo 18***Principi che regolano le decisioni**

1. L'Agenzia, nell'esaminare le domande di un certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, e le autorità nazionali preposte alla sicurezza svolgono i propri compiti in modo aperto, non discriminatorio e trasparente. In particolare, esse acquisiscono il parere di tutte le parti interessate e motivano le proprie decisioni.

Rispondono prontamente a domande e richieste e comunicano le proprie richieste di informazioni senza indugio e adottano tutte le proprie decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura da parte del richiedente di tutte le informazioni pertinenti. Allorquando svolgono i compiti di cui all'articolo 16, possono chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

Nell'elaborare il quadro normativo nazionale, le autorità nazionali preposte alla sicurezza consultano tutti gli attori e le parti interessate, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

2. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza hanno la facoltà di condurre le ispezioni, gli audit e le indagini necessari per l'assolvimento dei propri compiti e possono accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie nonché, se necessario, degli attori di cui all'articolo 4. L'Agenzia gode degli stessi diritti con riguardo alle imprese ferroviarie quando assolve i propri compiti di certificazione di sicurezza a norma dell'articolo 10, paragrafo 5.

3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le decisioni delle autorità nazionali preposte alla sicurezza siano soggette a sindacato giurisdizionale.

4. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza procedono a un attivo scambio di opinioni e di esperienze, in particolare, nell'ambito della rete istituita dall'Agenzia al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione.

*Articolo 19***Relazione annuale**

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza pubblicano una relazione annuale sulle loro attività svolte nell'anno precedente e la trasmettono all'Agenzia entro il 30 settembre. La relazione contiene informazioni circa:

- a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI e a norma dell'articolo 5, paragrafo 1;
- b) le modifiche sostanziali apportate alla legislazione e alla regolamentazione in materia di sicurezza ferroviaria;
- c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- d) i risultati e l'esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit;
- e) le deroghe decise a norma dell'articolo 15; e
- f) l'esperienza acquisita dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura nell'applicare i pertinenti CSM.

CAPO V

INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

*Articolo 20***Obbligo di indagine**

1. Gli Stati membri provvedono affinché, dopo incidenti gravi nel sistema ferroviario dell'Unione, sia svolta un'indagine dall'organismo investigativo di cui all'articolo 22. L'obiettivo dell'indagine è quello di migliorare, se possibile, la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti.

2. L'organismo investigativo di cui all'articolo 22 può altresì indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni leggermente diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario europeo.

L'organismo investigativo può decidere se indagare o meno in merito a un siffatto incidente o inconveniente. Nel prendere la sua decisione esso tiene conto dei seguenti elementi:

- a) la gravità dell'incidente o inconveniente;
 - b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
 - c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria; e
 - d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza o degli Stati membri.
3. La portata delle indagini e le procedure da seguire nello svolgimento delle stesse, sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto degli articoli 21 e 23 e in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.
4. L'indagine non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

Articolo 21

Status dell'indagine

1. Gli Stati membri definiscono, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti giuridici, lo status giuridico dell'indagine che consenta agli investigatori incaricati di svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.
2. Conformemente alla legislazione nazionale, gli Stati membri garantiscono la piena collaborazione delle autorità responsabili delle inchieste giudiziarie e provvedono affinché gli investigatori possano quanto prima accedere alle informazioni e alle prove pertinenti per l'indagine. In particolare è consentito loro di:
- a) accedere immediatamente al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
 - b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
 - c) acquisire e utilizzare senza limitazioni il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;
 - d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;
 - e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;
 - f) interrogare il personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente e altri testimoni; e
 - g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dei soggetti responsabili della manutenzione e dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza.
3. L'Agenzia coopera con l'organismo investigativo allorché l'indagine interessa veicoli autorizzati dall'Agenzia o da imprese ferroviarie certificate dall'Agenzia. Appena possibile presenta tutte le informazioni e le registrazioni richieste all'organismo investigativo e fornisce spiegazioni ove richiesto.
4. L'indagine è condotta in modo indipendente rispetto a ogni eventuale inchiesta giudiziaria.

Articolo 22

Organismo investigativo

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 20 siano svolte da un organismo permanente, che comprende almeno un investigatore in grado di assolvere la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente o di inconveniente. Per quanto attiene all'organizzazione, alla struttura giuridica e alle prassi decisionali tale organismo è indipendente da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità e organismo di valutazione della conformità, nonché da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'organismo investigativo. È altresì indipendente funzionalmente dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza, dall'Agenzia e da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie.

2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto alle altre entità di cui al paragrafo 1 e ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie.

3. Gli Stati membri dispongono che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di notificare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 20, fornendo tutte le informazioni disponibili. Se del caso, tale notifica deve essere aggiornata non appena diventino disponibili le informazioni mancanti.

L'organismo investigativo decide, senza indugio e in ogni caso entro due mesi dal ricevimento della notifica concernente l'incidente o l'inconveniente, se avviare l'indagine.

4. Oltre ai compiti assegnatigli dalla presente direttiva, l'organismo investigativo può indagare su eventi diversi dagli incidenti e inconvenienti ferroviari, purché tali altre indagini non compromettano la sua indipendenza.

5. L'organismo investigativo può chiedere, se necessario e purché non ne sia compromessa l'indipendenza di cui al paragrafo 1, l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'Agenzia per consulenza o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.

6. Gli Stati membri possono affidare all'organismo investigativo il compito di indagare su incidenti e inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 20.

7. Gli organismi investigativi promuovono un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza dell'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico.

Fatto salvo il paragrafo 1, l'Agenzia sostiene gli organismi investigativi nello svolgimento di questo compito a norma dell'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796.

Gli organismi investigativi, con il sostegno dell'Agenzia a norma dell'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, istituiscono un programma di valutazione *inter pares* a cui tutti gli organismi investigativi sono incoraggiati a partecipare in modo da monitorarne l'efficacia e l'indipendenza. Gli organismi investigativi con il sostegno del segretariato di cui all'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796. pubblicano:

- a) il programma comune di valutazione *inter pares* e i criteri di revisione; e
- b) una relazione annuale sul programma, in cui siano messi in evidenza i punti di forza individuati e le proposte di miglioramento.

Le relazioni sulla valutazione *inter pares* sono fornite a tutti gli organismi investigativi e all'Agenzia. Tali relazioni sono pubblicate su base volontaria.

Articolo 23

Procedura d'indagine

1. Un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 20 è oggetto di indagine da parte dell'organismo investigativo dello Stato membro in cui si è verificato. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato o qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri, gli organismi investigativi competenti decidono di comune accordo quale di essi svolge l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione con un altro. Nel primo caso, l'altro organismo investigativo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati.

Gli organismi investigativi di altri Stati membri sono, se del caso, invitati a partecipare a un'indagine ogniqualvolta:

- a) sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita e ha ottenuto una licenza di esercizio in uno di questi Stati membri, o
- b) sia implicato nell'incidente o nell'inconveniente un veicolo registrato o mantenuto in uno di questi Stati membri.

Gli organismi investigativi di Stati membri invitati sono dotati dei poteri necessari che consentono loro, se richiesto, di assistere alla raccolta delle prove per un organismo investigativo di un altro Stato membro.

Agli organismi investigativi di Stati membri invitati è dato accesso alle informazioni e alle prove necessarie che consentono loro di partecipare effettivamente all'indagine nel debito rispetto della legislazione nazionale sui procedimenti giudiziari.

Il presente paragrafo non osta a che gli Stati membri convengano che in altre circostanze gli organismi pertinenti svolgano le indagini in cooperazione con altri.

2. Per ciascun incidente o inconveniente l'organismo responsabile dell'indagine predispone i mezzi necessari, comprese le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento dell'indagine. Si può ricorrere a risorse operative o tecniche all'interno o all'esterno dell'organismo, a seconda del carattere dell'inconveniente o dell'incidente su cui indagare.

3. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, l'Agenzia, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti devono poter fornire le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine. L'organismo investigativo tiene conto altresì delle ragionevoli esigenze delle vittime e dei loro parenti e li tiene informati dei progressi compiuti nell'indagine.

4. L'organismo investigativo conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla e aprirla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

Articolo 24

Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 20 è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine a norma dell'articolo 20, paragrafo 1, e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.

2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma entro 12 mesi dalla data dell'evento. Se la relazione finale non può essere pubblicata entro 12 mesi, l'organismo investigativo pubblica una dichiarazione intermedia almeno a ogni anniversario dell'incidente, specificando i progressi dell'indagine e le eventuali questioni di sicurezza emerse. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate di cui all'articolo 23, paragrafo 3, e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.

Tenendo conto dell'esperienza acquisita dagli organismi investigativi, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il formato da seguire il più strettamente possibile nelle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti. Tale formato comprende i seguenti elementi:

- a) una descrizione dell'evento e il suo contesto;
- b) il resoconto di indagini e inchieste, anche per quanto riguarda il sistema di gestione della sicurezza, le norme e i regolamenti applicati, il funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici, l'organizzazione della manodopera, la documentazione del sistema operativo e gli eventi precedenti di carattere analogo;

- c) l'analisi e le conclusioni relative alle cause dell'evento, comprese le concause riferibili:
- i) alle azioni delle persone coinvolte;
 - ii) alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici;
 - iii) alle competenze, procedure e manutenzione;
 - iv) alle condizioni del quadro normativo; e
 - v) all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 28, paragrafo 3.

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

Articolo 25

Informazioni da trasmettere all'Agenzia

1. Entro sette giorni dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.
2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia una copia della relazione finale di cui all'articolo 24, paragrafo 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 24, paragrafo 3.

Articolo 26

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate da un organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.
2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'autorità nazionale preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, all'Agenzia, ad altri organismi o autorità dello Stato membro interessato o ad altri Stati membri. Gli Stati membri, le rispettive autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia adottano, nell'ambito delle rispettive competenze, le misure necessarie per garantire che si tenga debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dagli organismi investigativi e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.
3. L'Agenzia, l'autorità nazionale preposta alla sicurezza e le altre autorità od organismi o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'organismo investigativo periodicamente le misure adottate o previste in rapporto a una data raccomandazione.

CAPO VI

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 27

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 6, paragrafo 6 e all'articolo 7, paragrafo 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 15 giugno 2016. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e consulti esperti, compresi gli esperti degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

4. La delega di potere di cui all'articolo 6, paragrafo 6, e all'articolo 7, paragrafo 6, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 6, e dell'articolo 7, paragrafo 6, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 28

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 51 della direttiva (UE) 2016/797. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 29

Relazioni ed altre azioni dell'Unione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 16 giugno 2021 e successivamente ogni cinque anni, una relazione sull'attuazione della presente direttiva, in particolare, ai fini del monitoraggio dell'efficacia delle misure relative al rilascio dei certificati di sicurezza unici.

La relazione è corredata, se del caso, di proposte relative a nuove azioni dell'Unione.

2. L'Agenzia valuta l'evoluzione della cultura della sicurezza, compresa la segnalazione di eventi. Entro il 16 giugno 2024, l'Agenzia presenta alla Commissione una relazione contenente, se del caso, i miglioramenti da apportare al sistema. La Commissione, sulla base di tali raccomandazioni, prende le misure appropriate e, se necessario, propone modifiche della presente direttiva.
3. Entro il 16 dicembre 2017, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alle azioni intraprese al fine di conseguire i seguenti obiettivi:
 - a) l'obbligo per i fabbricanti di contrassegnare con un codice di identificazione i componenti critici per la sicurezza che circolano sulle reti ferroviarie europee, con la garanzia che il codice di identificazione indichi chiaramente il componente, il nome del fabbricante e i dati di produzione significativi;
 - b) la completa tracciabilità di detti componenti critici per la sicurezza, la tracciabilità delle relative attività di manutenzione e l'identificazione della relativa vita operativa; nonché
 - c) l'individuazione di principi comuni obbligatori per la manutenzione di detti componenti.

Articolo 30

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per la loro attuazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, non discriminatorie e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative norme alla Commissione entro la data di cui all'articolo 33, paragrafo 1, e provvedono poi a notificare immediatamente le eventuali modifiche successive.

*Articolo 31***Disposizioni transitorie**

1. L'allegato V della direttiva 2004/49/CE si applica fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, paragrafo 2, della presente direttiva.
2. Fatto salvo il paragrafo 3 del presente articolo, le imprese ferroviarie che necessitano di essere certificate tra 15 giugno 2016 e il 16 giugno 2019, sono soggette alla direttiva 2004/49/CE. Tali certificati di sicurezza sono validi fino alla data di scadenza.
3. Al più tardi a partire dal 16 giugno 2019 l'Agenzia svolge i compiti di certificazione ai sensi dell'articolo 10 relativamente alle zone di attività negli Stati membri che non hanno effettuato la notifica all'Agenzia e alla Commissione in conformità dell'articolo 33, paragrafo 2. In deroga all'articolo 10, le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri che hanno effettuato la notifica all'Agenzia e alla Commissione ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 2, possono continuare a rilasciare certificati conformemente alla direttiva 2004/49/CE fino a 16 giugno 2020.

*Articolo 32***Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia**

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, a norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) 2016/796, ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Allorché l'Unione adotta atti giuridici ai sensi della presente direttiva le raccomandazioni e i pareri in questione possono essere presi in considerazione.

*Articolo 33***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi agli articoli 2, 3, 4, agli articoli da 8 a 11, all'articolo 12, paragrafo 5, all'articolo 15, paragrafo 3, agli articoli da 16 a 19, all'articolo 21, paragrafo 2, all'articolo 23, paragrafi 3 e 7, all'articolo 24, paragrafo 2, all'articolo 26, paragrafo 3, e agli allegati II e III entro 16 giugno 2019. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.
2. Gli Stati membri possono prorogare il periodo di recepimento di cui al paragrafo 1 per un periodo supplementare di un anno. A tal fine, entro 16 dicembre 2018, gli Stati membri che nel corso di detto periodo transitorio non hanno messo in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative lo notificano all'Agenzia e alla Commissione e forniscono una motivazione per tale proroga.
3. 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. Esse recano altresì l'indicazione che, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva si intendono fatti a quest'ultima. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.
4. 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 dei rispettivi territori.

Tuttavia, non appena un organismo pubblico o privato presenta una domanda ufficiale per la costruzione di una linea ferroviaria in vista del suo esercizio da parte di una o più imprese ferroviarie, lo Stato membro interessato adotta le misure atte ad applicare la presente direttiva entro un anno dalla ricezione della domanda.

*Articolo 34***Abrogazione**

La direttiva 2004/49/CE, modificata dalle direttive elencate nell'allegato IV, parte A, è abrogata a decorrere da 16 giugno 2020, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato IV, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato V.

Articolo 35

Entrata in vigore

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

Articolo 36

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

ALLEGATO I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Gli indicatori comuni di sicurezza sono comunicati ogni anno dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza.

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

Le definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti sono riportate in appendice.

1. Indicatori relativi a incidenti**1.1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti gravi e suddivisione in base alle seguenti tipologie:**

- collisione di treno con veicolo ferroviario,
- collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,
- deragliamento di treno,
- incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,
- incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,
- incendio a bordo del materiale rotabile,
- altro.

Ogni incidente significativo viene comunicato con riferimento al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi (ad esempio, un deragliamento seguito da un incendio).

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

- passeggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per chilometro-treno),
- dipendente o impresa appaltatrice,
- utilizzatore del passaggio a livello,
- persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,
- altra persona sul marciapiede,
- altra persona che non si trova sul marciapiede.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose per ferrovia, suddiviso in base alle seguenti categorie:

- incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in appendice,
- numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.

3. Indicatori relativi ai suicidi

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di suicidi e tentati suicidi.

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di precursori di incidenti e suddivisione in base alle seguenti tipologie di precursore:

- rotaia rotta,
- deformazione del binario e altro disallineamento del binario,
- guasto all'apparato di segnalamento laterale,

- superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,
- superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,
- ruota rotta su materiale rotabile in servizio,
- assale rotto su materiale rotabile in servizio.

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze. (Un precursore che ha causato un incidente significativo viene segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo viene segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

5. Indicatori per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti

Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro:

- numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il valore della prevenzione delle vittime (VPC, Value of Preventing a Casualty),
- costo dei danni all'ambiente,
- costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,
- costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza comunicano l'impatto economico degli incidenti significativi.

Il VPC è il valore attribuito dalla società alla prevenzione degli incidenti mortali e, in quanto tale, non costituisce un riferimento per il risarcimento delle parti coinvolte in incidenti.

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

6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (Train Protection Systems – TPS) in funzione e percentuale di chilometri-treno che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:

- allarme,
- allarme e arresto automatico,
- allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità,
- allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità.

6.2. Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti cinque tipi:

- a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva,
- b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:
 - i) manuale,
 - ii) allarme automatico lato utente,
 - iii) protezione automatica lato utente,
 - iv) protezione lato rotaia.

Appendice

Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti**1. Indicatori relativi a incidenti**

- 1.1. «Incidente significativo», qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;
- 1.2. «danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente», danni quantificabili in 150 000 EUR o più;
- 1.3. «interruzione prolungata del traffico»: i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o più;
- 1.4. «treno», uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici, oppure un'automotrice che viaggia da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ossia una locomotiva che viaggia da sola;
- 1.5. «collisione di treno con veicolo ferroviario», una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;
- 1.6. «collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari», una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;
- 1.7. «deragliamento di treno», tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;
- 1.8. «incidente al passaggio a livello», qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;
- 1.9. «incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento», gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli;
- 1.10. «incendio a bordo del materiale rotabile», incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;
- 1.11. «altro (incidente)», qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;
- 1.12. «passeggero», qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;
- 1.13. «dipendente o impresa appaltatrice», qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;
- 1.14. «utilizzatore del passaggio a livello», chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;
- 1.15. «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria», qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell'utilizzatore dei passaggi a livello;
- 1.16. «altra persona sul marciapiede», qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie «passeggero», «dipendente o impresa appaltatrice», «utilizzatore del passaggio a livello», «altra persona che non si trova sul marciapiede» o «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»;

- 1.17. «altra persona che non si trova sul marciapiede», qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie «passeggero», «dipendente o impresa appaltatrice», «utilizzatore del passaggio a livello», «altra persona sul marciapiede» o «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»;
- 1.18. «decesso (persona deceduta)», qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;
- 1.19. «lesione grave (persona gravemente ferita)», qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di 24 ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose

- 2.1. «Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose», qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID ⁽¹⁾/ADR, punto 1.8.5;
- 2.2. «merci pericolose», le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte.

3. Indicatori relativi ai suicidi

- 3.1. «Suicidio», un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente;
- 3.2. «tentato suicidio», un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti

- 4.1. «Rotaia rotta», qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi o qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;
- 4.2. «deformazione del binario o altro disallineamento del binario», qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;
- 4.3. «guasto all'apparato di segnalamento laterale», qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;
- 4.4. «superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto», i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;
- 4.5. «superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto», i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

Per «movimento non autorizzato», di cui ai punti 4.4 e 4.5, si intende il superamento:

- di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi, quando non è in funzione un sistema di protezione del treno,
- della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,
- di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,
- di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

È escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. È escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale.

Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono notificare separatamente i quattro indici di movimento non autorizzato di cui ai trattini del presente punto e trasmettono almeno un indicatore aggregato contenente dati su tutte quattro le voci.

- 4.6. «ruota rotta su materiale rotabile in servizio», una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione);

⁽¹⁾ RID, regolamento riguardante il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia adottato ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

- 4.7. «asse rotto su materiale rotabile in servizio», una rottura che interessa l'assale, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione).

5. Metodologie comuni per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti

- 5.1. Il valore della prevenzione di vittime di incidenti (value of preventing a casualty, VPC) è composto dai seguenti elementi:

- 1) valore intrinseco della sicurezza: valori della «disponibilità a pagare» (Willingness To Pay, WTP) basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;
- 2) costi economici diretti e indiretti: costi stimati nello Stato membro, costituiti dalle seguenti voci:
 - spese mediche e di riabilitazione,
 - spese legali e processuali, spese di polizia, indagini private relative agli incidenti, servizi di pronto intervento e costi amministrativi connessi all'assicurazione,
 - perdite di produzione: valore per la società dei beni e servizi che la persona in questione avrebbe potuto produrre se l'incidente non si fosse verificato.

Nel calcolare i costi degli incidenti mortali, i decessi e le lesioni gravi devono essere considerati separatamente (VPC diversi per decesso e lesione grave).

- 5.2. Principi comuni per calcolare il valore intrinseco della sicurezza e/o i costi economici diretti e/o indiretti.

Per quanto riguarda il valore intrinseco della sicurezza, la determinazione dell'adeguatezza delle stime disponibili si basa sulle considerazioni seguenti:

- le stime riguardano un sistema di valutazione della riduzione del rischio di mortalità nel settore dei trasporti e seguono un approccio basato sull'elemento «disponibilità a pagare» (Willingness To Pay, WTP) secondo i metodi delle preferenze dichiarate,
- il campione di intervistati utilizzato per i valori è rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione deve rispecchiare la distribuzione di età e di reddito così come altre pertinenti caratteristiche socioeconomiche e/o demografiche della popolazione,
- metodo per ottenere i valori WTP: lo studio è concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

I costi economici diretti e indiretti sono calcolati in base ai costi reali sostenuti dalla società.

5.3. Definizioni

- 5.3.1. «Costo dei danni causati all'ambiente», i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario;

- 5.3.2. «costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura», il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente, che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati;

- 5.3.3. «costo dei ritardi a seguito di un incidente», il valore monetario dei ritardi subiti dagli utenti del trasporto ferroviario (passeggeri e clienti del comparto merci) a seguito di incidenti, calcolato in base al modello seguente:

VT = valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza

Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un'ora)

$$VT_p = [VT \text{ dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] + [VT \text{ dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}]$$

VT_p è misurato in euro per passeggero e per ora

«passeggero che viaggia per lavoro», un passeggero che viaggia in relazione alle proprie attività professionali, esclusi i pendolari.

Valore del tempo per un treno merci (per un'ora)

$$VT_F = [VT \text{ dei treni merci}] * [(\text{tonnellate-km})/(\text{treno-km})]$$

VT_F è misurato in euro per tonnellata di merci e per ora

MEDIA delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno (tonnellate/km)/(treno/km)

CM = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

Treno passeggeri

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(passeggeri\text{-}km)/(treno\text{-}km)]$$

MEDIA del numero di passeggeri per treno in un anno = (passeggeri/km)/(treno/km)

Treno merci

$$CM_F = K2 * (VT_F/60)$$

I fattori K1 e K2 sono compresi fra il valore del tempo e quello del ritardo, come stimati negli studi delle preferenze dichiarate, per tenere conto del fatto che la perdita di tempo dovuta ai ritardi è percepita in modo molto più negativo del normale tempo di percorrenza.

Costo dei ritardi a seguito di un incidente = $CM_p * (\text{minuti di ritardo dei treni passeggeri}) + CM_F * (\text{minuti di ritardo dei treni merci})$

Ambito di applicazione del modello

Per gli incidenti significativi il costo dei ritardi deve essere calcolato come segue:

- ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti misurati alla stazione terminale,
- ritardi reali o, qualora ciò non fosse possibile, ritardi stimati sulle altre linee interessate.

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

- 6.1. «Sistema di protezione del treno», un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità.
- 6.2. «Sistemi di bordo», sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in cabina di condotta, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità. I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:
 - a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;
 - b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale di disposto a via impedita;
 - c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui «controllo discreto della velocità» indica il controllo della velocità in determinati punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale;
 - d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui «controllo continuo della velocità» significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.

La tipologia d) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic Train Protection – ATP).

- 6.3. «Passaggio a livello», qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.
- 6.4. «Strada», ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.
- 6.5. «Passaggio», qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.
- 6.6. «Passaggio a livello passivo», un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente è pericoloso attraversare il passaggio.
- 6.7. «Passaggio a livello attivo», un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.
 - La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:
 - barriere complete o semibarriere,
 - cancelli.

- Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:
 - dispositivi visibili: luci,
 - dispositivi acustici: campane, trombe, claxon ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

- a) manuale: un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;
- b) automatico con allarme lato utente: un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente è attivato dall'approssimarsi del treno;
- c) automatico con protezione lato utente: un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall'approssimarsi del treno. Ciò comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;
- d) protetto lato ferrovia: un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.

7. Definizioni delle basi di calcolo

- 7.1. «Treno-km», unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.
 - 7.2. «Passeggeri-km», unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.
 - 7.3. «Km di linea», la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui ambito di applicazione è stabilito all'articolo 2. Per le linee ferroviarie a più binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.
 - 7.4. «Km di binario», la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria negli Stati membri il cui ambito di applicazione è stabilito all'articolo 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a più binari.
-

ALLEGATO II

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza notificate a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), comprendono:

1. norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale;
 2. norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
 3. norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
 4. norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
 5. norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;
 6. norme relative alle indagini su incidenti e inconvenienti.
-

ALLEGATO III

Requisiti e criteri di valutazione per le organizzazioni che chiedono un certificato SRM o un certificato relativo a funzioni di manutenzione esternalizzate da un soggetto responsabile della manutenzione

La direzione dell'organizzazione deve essere documentata in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione e con subappaltatori. Indica come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei relativi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante.

I requisiti di base seguenti si applicano alle quattro funzioni di un soggetto responsabile della manutenzione (SRM) che devono essere coperte dall'organizzazione stessa o mediante disposizioni contrattuali:

1. Leadership — impegno allo sviluppo e all'attuazione del sistema di manutenzione dell'organizzazione e al continuo miglioramento della sua efficacia;
2. valutazione del rischio — un'impostazione strutturata intesa a valutare i rischi associati alla manutenzione di veicoli, inclusi quelli derivanti direttamente dai processi operativi e dalle attività di altre organizzazioni o persone, nonché a individuare le appropriate misure di controllo del rischio;
3. Monitoraggio — un'impostazione strutturata intesa a garantire che siano state adottate misure di controllo del rischio, che funzionino correttamente e che consentano di raggiungere gli obiettivi dell'organizzazione;
4. miglioramento continuo — un'impostazione strutturata intesa a analizzare le informazioni raccolte attraverso periodico monitoraggio, audit o altre fonti pertinenti e utilizzare i risultati per acquisire conoscenze e adottare misure preventive o correttive al fine di mantenere o migliorare il livello di sicurezza;
5. struttura e responsabilità — un'impostazione strutturata intesa a definire le responsabilità di individui e gruppi di esperti per garantire la realizzazione degli obiettivi dell'organizzazione in materia di sicurezza;
6. gestione della competenza — un'impostazione strutturata intesa a garantire che i dipendenti abbiano le competenze necessarie per conseguire gli obiettivi dell'organizzazione in modo sicuro, efficiente ed efficace in tutte le circostanze;
7. Informazioni — un'impostazione strutturata intesa a garantire che le informazioni importanti siano a disposizione di quanti devono esprimere giudizi e prendere decisioni a tutti i livelli dell'organizzazione e garantire la completezza e l'adeguatezza delle informazioni;
8. Documentazione — un'impostazione strutturata intesa a garantire la tracciabilità di tutte le informazioni pertinenti;
9. attività di imprese appaltatrici — un'impostazione strutturata intesa a garantire che le attività date in subappalto siano gestite in modo appropriato allo scopo di conseguire gli obiettivi dell'organizzazione e tutte le competenze ed i requisiti siano coperti;
10. attività di manutenzione — un'impostazione strutturata intesa a garantire:
 - che tutte le attività di manutenzione che attengono alla sicurezza e i componenti critici per la sicurezza siano identificati e gestiti in modo corretto e che tutte le necessarie modifiche di tali attività di manutenzione che attengono alla sicurezza siano identificate, adeguatamente gestite sulla base dell'esperienza maturata e dell'applicazione dei metodi di sicurezza comuni per la valutazione dei rischi in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera a), e adeguatamente documentate;
 - la conformità ai requisiti essenziali per l'interoperabilità;
 - la realizzazione e il controllo di impianti, attrezzature e strumenti specificamente sviluppati e necessari per effettuare la manutenzione;
 - l'analisi della documentazione iniziale relativa al veicolo per trasmettere il primo dossier di manutenzione e garantirne la corretta esecuzione attraverso l'elaborazione di ordini di manutenzione;
 - che i componenti (incluse le parti di ricambio) e i materiali siano utilizzati come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore; che essi siano immagazzinati, movimentati e trasportati in maniera adeguata come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore e siano conformi alle pertinenti norme nazionali e internazionali nonché ai requisiti dei relativi ordini di manutenzione;

- che impianti, attrezzature e strumenti adeguati e idonei siano determinati, identificati, forniti, registrati e tenuti a disposizione per consentire di effettuare i servizi di manutenzione secondo gli ordini di manutenzione e le altre specifiche applicabili, garantendo lo svolgimento in sicurezza della manutenzione, l'ergonomia e la protezione della salute;
- che l'organizzazione disponga di processi per garantire che le sue apparecchiature di misurazione nonché tutti gli impianti, le attrezzature e gli strumenti siano correttamente utilizzati, tarati, conservati e mantenuti correttamente in conformità ai processi documentati.

11. Attività di controllo — un'impostazione strutturata intesa a garantire:

- che i veicoli siano rimossi dall'esercizio per la manutenzione prevista, su condizione o correttiva a tempo debito, o ogniqualvolta vengono riscontrati dei difetti o altre necessità;
 - le necessarie misure di controllo della qualità;
 - che i compiti di manutenzione siano eseguiti in conformità agli ordini di manutenzione e sia pubblicato l'avviso di ritorno in esercizio che comprende eventuali restrizioni d'uso;
 - che eventuali casi di non conformità nell'applicazione del sistema di gestione che possano comportare incidenti, inconvenienti, semi incidenti o altri eventi pericolosi siano comunicati, investigati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive in conformità del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c);
 - audit interni frequenti e processo di monitoraggio conforme al metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c).
-

ALLEGATO IV

PARTE A

Direttiva abrogata con un elenco di successive modifiche

(di cui all'articolo 34)

Direttiva 2004/49/CE	(GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44)
Direttiva 2008/57/CE	(GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1)
Direttiva 2008/110/CE	(GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62)
Direttiva 2009/149/CE della Commissione	(GU L 313 del 28.11.2009, pag. 65)
Errata corrige 2004/49/CE	(GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16)
Direttiva 2014/88/UE della Commissione	(GU L 201 del 10.7.2014, pag. 9)

PARTE B

Termini per il recepimento nel diritto nazionale

(di cui all'articolo 34)

Direttiva	Termine per il recepimento
2004/49/CE	30 aprile 2006
2008/57/CE	19 luglio 2010
2008/110/CE	24 dicembre 2010
Direttiva della Commissione 2009/149/CE	18 giugno 2010
Direttiva 2014/88/UE della Commissione	30 luglio 2015

ALLEGATO V

Tavola di concordanza

Direttiva 2004/49/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3	Articolo 3
Articolo 4	Articolo 4
Articolo 5	Articolo 5
Articolo 6	Articolo 6
Articolo 7	Articolo 7
Articolo 8	Articolo 8
Articolo 9	Articolo 9
Articolo 10	Articolo 10
–	Articolo 11
Articolo 11	Articolo 12
Articolo 12	–
Articolo 13	Articolo 13
Articolo 14 bis, paragrafi da 1 a 7	Articolo 14
Articolo 14 bis, paragrafo 8	Articolo 15
Articolo 15	–
Articolo 16	Articolo 16
–	Articolo 17
Articolo 17	Articolo 18
Articolo 18	Articolo 19
Articolo 19	Articolo 20
Articolo 20	Articolo 21
Articolo 21	Articolo 22
Articolo 22	Articolo 23
Articolo 23	Articolo 24
Articolo 24	Articolo 25
Articolo 25	Articolo 26
Articolo 26	–
–	Articolo 27–
Articolo 27	Articolo 28
Articolo 28	–
Articolo 29	–
Articolo 30	–
Articolo 31	Articolo 29
Articolo 32	Articolo 30
–	Articolo 31
–	Articolo 32
Articolo 33	Articolo 33

Direttiva 2004/49/CE	Presente direttiva
–	Articolo 34
Articolo 34	Articolo 35
Articolo 35	Articolo 36
Allegato I	Allegato I
Allegato II	Allegato II
Allegato III	–
Allegato IV	–
Allegato V	–
–	Allegato III

Dichiarazione della Commissione sui documenti esplicativi

La Commissione ricorda che il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno riconosciuto, nella dichiarazione politica comune del 27 ottobre 2011 sui documenti esplicativi, che le informazioni che gli Stati membri forniscono alla Commissione per quanto riguarda il recepimento delle direttive nel diritto nazionale «devono essere chiare e precise» al fine di facilitare il compito della Commissione di vigilare sull'applicazione del diritto dell'Unione. Nel caso in esame i documenti esplicativi avrebbero potuto essere utili a questo fine. La Commissione si rammarica che il testo finale non contenga disposizioni al riguardo.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT