

**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")

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione <sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>2</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>3</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>4</sup>, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 23 marzo 2004,

---

<sup>1</sup> GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 332.

<sup>2</sup> GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131.

<sup>3</sup> GU C 66 dell'19.3.2003, pag. 5.

<sup>4</sup> Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 92), posizione comune del Consiglio del 26 giugno 2003 (GU C 270 E dell'11.11.2003, pag. 25) e parere del Parlamento europeo del 23 ottobre 2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 22 aprile 2004 e decisione del Consiglio del 26 aprile 2004.

considerando quanto segue:

- (1) Per dar seguito all'impegno assunto con la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>1</sup>, e finalizzato alla creazione di un mercato unico dei servizi di trasporto su rotaia, è necessario porre in essere un quadro normativo comune per la sicurezza ferroviaria. Fino ad oggi, gli Stati membri hanno elaborato norme e standard di sicurezza di portata essenzialmente nazionale, basati su concetti tecnici ed operativi nazionali. A ciò si aggiunge il fatto che l'eterogeneità dei principi, dell'approccio e delle culture hanno reso difficile l'eliminazione degli ostacoli tecnici e lo sviluppo di operazioni di trasporto internazionali.
- (2) La direttiva 91/440/CEE, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie<sup>2</sup> e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza<sup>3</sup> rappresentano le prime fasi del processo di regolamentazione del mercato europeo dei trasporti su rotaia, aprendo il mercato dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci. Tuttavia, le disposizioni in materia di sicurezza si sono dimostrate insufficienti e sussiste un'eterogeneità dei requisiti di sicurezza che pregiudica il funzionamento ottimale dei trasporti su rotaia nella Comunità. Risulta particolarmente importante armonizzare il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti.

---

<sup>1</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1).

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

<sup>3</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE della Commissione (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).

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

- 
- (6) La responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie relativa al funzionamento dei sistemi ferroviari non esclude che altri attori quali fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, addetti alla manutenzione dei vagoni, fornitori di servizi, ed enti appaltanti si assumano la responsabilità dei loro prodotti o servizi ai sensi delle disposizioni della direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità<sup>1</sup> e alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale<sup>2</sup> o di altra legislazione comunitaria pertinente.
- (7) I requisiti in materia di sicurezza dei sottosistemi delle reti ferroviarie transeuropee sono stabiliti dalla direttiva 96/48/CE e dalla direttiva 2001/16/CE. Tuttavia, dette direttive non definiscono requisiti comuni a livello di sistema e non approfondiscono il tema della regolamentazione, della gestione e della supervisione della sicurezza. Una volta che le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) avranno stabilito i livelli minimi di sicurezza dei sottosistemi risulterà sempre più importante fissare obiettivi di sicurezza anche a livello di sistema.
- (8) Per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, dovrebbero essere progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (CST) e metodi comuni di sicurezza (CSM). Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione del livello di sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello comunitario e degli Stati membri.

---

<sup>1</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

<sup>2</sup> GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

- 
- (9) Le informazioni sulla sicurezza del sistema ferroviario sono scarse e generalmente inaccessibili al pubblico. È pertanto necessario creare indicatori comuni di sicurezza (CSI) per valutare che il sistema sia conforme ai CST e per facilitare il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria. Tuttavia, le definizioni nazionali relative ai CSI possono applicarsi per un periodo transitorio e si dovrebbe pertanto tenere debito conto del grado di sviluppo di definizioni comuni dei CSI quando è messa a punto la prima serie di CST.
- (10) Le norme nazionali di sicurezza, spesso fondate su standard tecnici nazionali, dovrebbero gradualmente essere sostituite da norme fondate su standard comuni, sviluppati sulla base delle STI. L'introduzione di nuove norme nazionali specifiche che non siano fondate su tali standard comuni deve essere limitata al minimo. Le nuove norme nazionali dovrebbero essere conformi alla normativa comunitaria e favorire il passaggio ad un approccio comune alla sicurezza ferroviaria. Tutte le parti interessate dovrebbero pertanto essere consultate prima che uno Stato membro adotti una norma nazionale di sicurezza che imponga un livello di sicurezza più elevato che i CST. In tali casi, il nuovo progetto di norma dovrebbe essere oggetto di un esame da parte della Commissione, che dovrebbe adottare una decisione qualora risultasse che il progetto di norma non è conforme alla legislazione comunitaria o costituisce un mezzo di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati Membri.
- (11) La situazione attuale, nella quale vigono ancora norme di sicurezza nazionali, dovrebbe essere vista come fase di transizione verso una situazione nella quale a termine saranno in vigore norme europee.

- 
- (12) L'elaborazione dei CST, CSM e CSI e la necessità di facilitare il processo verso un approccio comune alla sicurezza ferroviaria richiedono un supporto tecnico a livello comunitario. L'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. .../2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> è incaricata di formulare raccomandazioni in materia di CST, CSM e CSI e di ulteriori misure di armonizzazione nonché di monitorare l'evoluzione della sicurezza ferroviaria nella Comunità.
- (13) 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 comunitari e contenga elementi comuni. Le informazioni sulla sicurezza e l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza dovrebbero essere sottoposte all'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro interessato.
- (14) Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe tener conto del fatto che la direttiva 89/391/CE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro<sup>2</sup>, e le relative direttive particolari sono pienamente applicabili alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore ferroviario. Il sistema di gestione della sicurezza dovrebbe anche tener conto della direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> GU L

<sup>2</sup> GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

<sup>3</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/29/CE della Commissione (GU L 90 dell'8.4.2003, pag. 47).

- 
- (15) Per garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria e condizioni eque per tutte le imprese ferroviarie, queste dovrebbero essere soggette agli stessi requisiti di sicurezza. I certificati di sicurezza dovrebbero 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 del settore. Per i servizi di trasporto internazionale dovrebbe essere sufficiente approvare il sistema di gestione della sicurezza in uno Stato membro e attribuire all'approvazione validità comunitaria. La conformità alle norme nazionali dovrebbe essere subordinata a un'ulteriore certificazione in ciascuno Stato membro. L'obiettivo finale dovrebbe essere quello di istituire un certificato di sicurezza comune con validità comunitaria.
- (16) Oltre che ai requisiti di sicurezza descritti nel certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie titolari di una licenza di esercizio devono rispettare i requisiti nazionali, compatibili con il diritto comunitario e applicati in modo non discriminatorio, in materia di salute, sicurezza, condizioni sociali, incluse le disposizioni giuridiche relative al periodo di guida, e di diritto dei lavoratori e dei consumatori di cui agli articoli 6 e 12 della direttiva 95/18/CE.
- (17) Ciascun gestore dell'infrastruttura ha la responsabilità centrale per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento della sua rete ferroviaria. Parallelamente alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie il gestore dell'infrastruttura dovrebbe essere soggetto all'autorizzazione di sicurezza da parte dell'autorità preposta alla sicurezza per quanto concerne il suo sistema di gestione della sicurezza e altre disposizioni finalizzate al rispetto dei requisiti di sicurezza.
- (18) Gli Stati membri dovrebbero sforzarsi di assistere le imprese ferroviarie che intendono accedere al mercato. In particolare dovrebbero fornire loro informazioni e rispondere prontamente alle richieste di certificazione della sicurezza. Per le imprese ferroviarie che assicurano servizi di trasporto internazionale è importante che le procedure siano analoghe nei diversi Stati membri. Anche se in un primo tempo il certificato di sicurezza conterrà elementi nazionali, dovrebbe comunque essere possibile armonizzarne le parti comuni e facilitare l'elaborazione di un modello comune.

- 
- (19) La certificazione del personale viaggiante e l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile già in servizio per le differenti reti nazionali costituiscono spesso un ostacolo insormontabile per i nuovi operatori. Gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che 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 richiedono un certificato di sicurezza. Si dovrebbe elaborare una procedura comune di autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile in servizio.
- (20) I tempi di guida e di riposo dei macchinisti e dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni di sicurezza essenziali hanno un forte impatto sul livello di sicurezza del sistema ferroviario. Tali aspetti rientrano negli articoli da 137 a 139 del trattato e sono già soggetti a un negoziato fra le parti sociali in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE della Commissione<sup>1</sup>.
- (21) Lo sviluppo di un sistema ferroviario comunitario sicuro richiede l'istituzione di condizioni armonizzate per la concessione di appropriate patenti ai macchinisti, nonché al personale viaggiante addetto a compiti di sicurezza; la Commissione ha annunciato l'intenzione di presentare prossimamente una nuova legislazione in materia. Per quanto riguarda l'altro personale addetto a mansioni di sicurezza essenziali, le relative qualifiche sono state già specificate dalle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

---

<sup>1</sup> 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).



- 
- (22) Come parte del nuovo quadro normativo comune in materia di sicurezza ferroviaria, tutti gli Stati membri dovrebbero istituire autorità nazionali con compiti di regolamentazione e supervisione della sicurezza ferroviaria. Per agevolare la cooperazione a livello comunitario, occorrerebbe attribuire a queste autorità le stesse funzioni e competenze minime. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero godere di un elevato livello di autonomia. Esse dovrebbero svolgere le proprie funzioni in modo trasparente e non discriminatorio per contribuire alla creazione di un sistema ferroviario comunitario unico e dovrebbero cooperare per coordinare i rispettivi criteri decisionali, in particolare per quanto riguarda la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto internazionale.
- (23) Incidenti ferroviari gravi accadono raramente, ma possono avere conseguenze disastrose e alimentare le preoccupazioni dell'opinione pubblica in merito alla sicurezza del sistema ferroviario. Tutti 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 potrebbero essere precursori significativi di incidenti gravi e dovrebbero pertanto formare oggetto anch'essi di un'indagine di sicurezza, quando è necessario.
- (24) L'indagine di sicurezza dovrebbe essere separata dall'indagine giudiziaria relativa allo stesso inconveniente, pur godendo dell'accesso alle prove e alle testimonianze. Detta indagine dovrebbe essere condotta da un organismo permanente, indipendente dai soggetti del settore ferroviario. 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 con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o con l'ente di regolamentazione delle ferrovie a fini di organizzazione e di struttura giuridica. Le indagini dovrebbero essere effettuate nella massima trasparenza possibile. Per ogni evento, l'organismo investigativo dovrebbe designare un gruppo di investigatori dotato della necessaria competenza per individuarne tutte le cause dirette ed indirette.

- (25) 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 comunitario. Le raccomandazioni in materia di sicurezza dovrebbero essere attuate dai destinatari e le azioni intraprese essere comunicate all'organismo investigativo.
- (26) Poiché gli scopi dell'azione proposta, 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 a livello comunitario di obiettivi comuni di sicurezza, metodi comuni di sicurezza, indicatori comuni di sicurezza e requisiti comuni dei certificati di sicurezza, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (27) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (28) La presente direttiva mira a riorganizzare e a riunire la pertinente normativa comunitaria in materia di sicurezza ferroviaria. Di conseguenza, dovrebbero essere abrogate le disposizioni in materia di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie precedentemente stabilite dalla direttiva 2001/14/CE, insieme a tutti i riferimenti alla certificazione della sicurezza. La direttiva 95/18/CE prevedeva disposizioni in materia di qualifiche di sicurezza del personale operativo e di sicurezza del materiale rotabile che sono coperte dai requisiti in materia di certificazione della sicurezza della presente direttiva e non dovrebbero quindi fare più parte dei requisiti per ottenere una licenza. Un'impresa ferroviaria titolare di una licenza di esercizio dovrebbe essere in possesso di un certificato di sicurezza per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria.
- (29) Gli Stati membri dovrebbero stabilire le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e provvedere alla loro applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## CAPO I

### DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

#### Articolo 1

##### Finalità

La presente direttiva è intesa a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario comunitario 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 i soggetti interessati,
- c) lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per consentire una maggiore armonizzazione delle norme nazionali,
- d) l'istituzione in ciascuno Stato membro di un'autorità preposta alla sicurezza e di un organismo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti,
- e) la definizione di principi comuni per la gestione, la regolamentazione e la supervisione della sicurezza ferroviaria.

## 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 ed operativa. Riguarda i requisiti di sicurezza per l'intero sistema, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e del traffico, e l'interazione fra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura.
2. Gli Stati membri possono escludere dalle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva:
  - a) metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
  - b) le reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
  - c) l'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci.

## Articolo 3

### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) "sistema ferroviario": l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;

- 
- b) "gestore dell'infrastruttura": qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria o di parte di essa, quale definita dall'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, compresa eventualmente la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti di gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese;
- c) "impresa ferroviaria": qualsiasi impresa ferroviaria quale definita dalla direttiva 2001/14/CE e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
- d) "specifiche tecniche di interoperabilità (STI)": le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità, quali definiti nella direttiva 96/48/CE e nella direttiva 2001/16/CE.
- e) "obiettivi comuni di sicurezza (CST)": i livelli di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;
- f) "metodi comuni di sicurezza (CSM)": i metodi che devono essere elaborati per descrivere come valutare i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;

- 
- g) "autorità preposta alla sicurezza": l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti riguardanti la sicurezza ferroviaria ai sensi della presente direttiva o qualsiasi organismo binazionale a cui gli Stati membri assegnano tali compiti per garantire un regime di sicurezza unificato per l'infrastruttura transfrontaliera specializzata;
- h) "norme nazionali di sicurezza": tutte le norme contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, prescritte a livello di Stato membro e applicabili a più di un'impresa ferroviaria, indipendentemente dall'organismo che le emana;
- i) "sistema di gestione della sicurezza": l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- j) "investigatore incaricato": una persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;
- k) "incidente": evento improvviso indesiderato e non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altro;
- l) "incidente grave": qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento 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 analogo avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; "seri danni", i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo ad almeno 2 milioni di EUR;

- 
- m) "inconveniente": qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio;
- n) "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;
- o) "cause": ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, risultante in un incidente o in un inconveniente;
- p) "Agenzia": l'Agenzia ferroviaria europea, vale a dire l'Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie;
- q) "organismi notificati": gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica "CE" dei sottosistemi, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;
- r) "componenti di interoperabilità": qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale o ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. Il concetto di "componente" comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.



---

## CAPO II

### SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA

#### Articolo 4

##### Sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria

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

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

2. Gli Stati membri provvedono affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico.

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

---

Fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche degli Stati membri, ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

4. Resta impregiudicata la responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro.

#### Articolo 5

##### Indicatori comuni di sicurezza

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 sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali delle autorità preposte alla sicurezza di cui all'articolo 18.

Il primo anno di riferimento per i CSI è il --\*<sup>\*</sup>; essi saranno oggetto della relazione annuale dell'anno successivo.

I CSI sono stabiliti secondo quanto indicato nell'allegato I.

---

\* Due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

2. Anteriormente a \* l'allegato I è soggetto a revisione secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, in particolare per integrarvi le definizioni comuni dei CSI e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

### Articolo 6

#### Metodi comuni di sicurezza

1. Una prima serie di CSM, che comprende almeno i metodi descritti al paragrafo 3, lettera a), è adottata dalla Commissione anteriormente a ..... \*\*, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2. Essi sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Una seconda serie di CSM, che contempla la restante parte dei metodi descritti nel paragrafo 3, è adottata dalla Commissione anteriormente a \*\*\*, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2. Essi sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

2. I progetti di CSM e i progetti riveduti di CSM sono elaborati dall'Agenzia sulla base di mandati conferiti secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

I progetti di CSM si basano su un esame dei metodi esistenti negli Stati membri.

3. I CSM descrivono come siano valutati il livello di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza, elaborando e definendo:

a) metodi di valutazione del rischio e di valutazione,

---

\* Cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

\*\* Quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

\*\*\* Sei anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

- b) metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 11 e
- c) qualora non siano contemplati dalle STI, metodi atti a verificare che i sottosistemi strutturali dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità siano gestiti e mantenuti conformemente ai requisiti essenziali loro applicabili.

4. I CSM sono soggetti a revisioni periodiche, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, tenendo conto dell'esperienza acquisita con la loro applicazione e dell'evoluzione globale della sicurezza ferroviaria e degli obblighi imposti agli Stati membri di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

5. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle loro norme di sicurezza nazionali, alla luce dell'adozione dei CSM e delle loro revisioni.

#### Articolo 7

##### Obiettivi comuni di sicurezza

- 1. I CST sono sviluppati, adottati e riveduti secondo le procedure di cui al presente articolo.
- 2. I progetti di CST e i progetti riveduti di CST sono redatti dall'agenzia sulla base di mandati conferiti secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

3. La prima serie di progetti di CST si basa su un esame degli obiettivi e del rendimento in materia di sicurezza degli Stati membri e garantisce che l'attuale sicurezza del sistema ferroviario non sia ridotta in nessuno Stato membro. Essi sono adottati dalla Commissione anteriormente a <sup>\*</sup>, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2 e sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

La seconda serie di progetti di CST si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di CST e la relativa attuazione. Essi riflettono settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. Sono adottati dalla Commissione anteriormente a <sup>\*\*</sup>, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2 e sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Tutte le proposte di progetti e di progetti riveduti di CST riflettono gli obblighi imposti agli Stati membri dall'articolo 4, paragrafo 1. Tali proposte sono corredate di una stima dei costi e dei benefici che indichi il loro probabile impatto per tutti gli operatori e gli agenti economici coinvolti, nonché l'impatto sull'accettazione del rischio da parte della società. Esse contengono, se necessario, un calendario per la loro graduale attuazione, in particolare per tener conto della natura e della portata dell'investimento necessario alla loro applicazione. I progetti analizzano il possibile impatto sulle STI per i sottosistemi e contengono, se del caso, proposte di modifica delle stesse.

---

\* Cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

\*\* Sette anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

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

- a) i rischi individuali a cui sono esposti passeggeri, personale (compreso quello 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 esposte le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari;
- b) i rischi per la società.

5. I CST sono riveduti periodicamente, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, tenendo conto dello sviluppo globale della sicurezza ferroviaria.

6. Gli Stati membri apportano tutte le necessarie modifiche alle rispettive norme di sicurezza nazionali al fine di attuare almeno i CST e tutti i CST riveduti, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Essi notificano dette norme alla Commissione ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3.

#### Articolo 8

##### Norme nazionali di sicurezza

1. In applicazione della presente direttiva gli Stati membri stabiliscono norme nazionali di sicurezza vincolanti e provvedono affinché siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati.

2. Anteriormente a ..... \* gli Stati membri notificano alla Commissione tutte le pertinenti norme nazionali di sicurezza in vigore, ai sensi dell'allegato II, indicandone l'ambito di applicazione.

La notifica contiene altresì informazioni relative al contenuto principale delle norme con i relativi riferimenti giuridici, al tipo di strumento legislativo e all'organismo o organizzazione preposta alla pubblicazione.

3. Entro quattro anni dall'entrata in vigore della presente direttiva, l'Agenzia valuta il modo in cui le norme nazionali di sicurezza sono pubblicate e messe a disposizione in conformità del paragrafo 1. Essa formula inoltre appropriate raccomandazioni all'indirizzo della Commissione per la pubblicazione di tali norme al fine di rendere tali informazioni più facilmente accessibili.

4. Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione di ogni modifica delle norme nazionali di sicurezza notificate e di qualsiasi nuova norma di sicurezza eventualmente adottata, salvo se la norma riguarda esclusivamente l'attuazione delle STI.

5. Per limitare al massimo l'introduzione di nuove norme nazionali specifiche, ed evitando in tal modo la creazione di ulteriori ostacoli, e per consentire la progressiva armonizzazione delle norme di sicurezza, la Commissione vigila sull'introduzione di nuove norme nazionali di sicurezza da parte degli Stati membri.

---

\* Dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

6. Qualora, dopo l'adozione dei CST, uno Stato membro intenda introdurre una nuova norma nazionale di sicurezza che prescriva un livello di sicurezza superiore ai CST, o qualora uno Stato membro intenda introdurre una nuova norma nazionale di sicurezza che può riguardare operazioni di imprese ferroviarie di altri Stati membri nel territorio dello Stato membro interessato, lo Stato membro consulta a tempo debito tutte le parti interessate e si applica la procedura di cui al paragrafo 7.

7. Lo Stato membro presenta il progetto di norma di sicurezza alla Commissione, indicando le ragioni per introdurla.

La Commissione, se giudica che il progetto di norma di sicurezza è incompatibile con i CSM o con la realizzazione almeno dei CST, o che costituisce un mezzo di discriminazione arbitraria o una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, adotta una decisione indirizzata allo Stato membro interessato, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

La Commissione, se nutre seri dubbi sulla compatibilità del progetto di norma di sicurezza con i CSM o con la realizzazione almeno dei CST, o se ritiene che esso costituisca un mezzo di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, informa senza indugi lo Stato membro interessato, il quale sospende l'adozione, l'entrata in vigore o l'attuazione della norma finché non viene adottata una decisione entro sei mesi, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.



### 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 possa attuare almeno i CST, sia conforme alle norme di sicurezza nazionali di cui all'articolo 8 e all'allegato II, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI, e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM.
2. Il sistema di gestione della sicurezza soddisfa i requisiti e contiene gli elementi di cui all'allegato III, adattati in funzione del carattere, delle dimensioni e delle altre condizioni dell'attività svolta. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. 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 terzi.
3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Il sistema, inoltre, è concepito in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

4. Anteriormente al 30 giugno di ogni anno tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'autorità preposta alla sicurezza una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno civile precedente. La relazione contiene:

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

### CAPO III

#### CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

##### Articolo 10

##### Certificati di sicurezza

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

---

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

2. Il certificato di sicurezza comprende:

- a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 9 e all'allegato III, e
- b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza del funzionamento sulla rete in questione. I requisiti possono includere l'applicazione delle STI e le norme nazionali di sicurezza, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.

3. L'autorità preposta alla sicurezza nello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria inizia la propria attività rilascia la certificazione a norma del paragrafo 2.

La certificazione rilasciata a norma del paragrafo 2 deve specificare il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. La certificazione rilasciata a norma del paragrafo 2, lettera a) è valida in tutto il territorio della Comunità per le attività di trasporto ferroviario equivalenti.

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

5. Il certificato di sicurezza è rinnovato a richiesta dell'impresa ferroviaria ad intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambia in modo sostanziale.

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

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

Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi più le condizioni per la certificazione che è stata rilasciata, l'autorità preposta alla sicurezza revoca la parte a) e/o b) del certificato, motivando la propria decisione. L'autorità preposta alla sicurezza che abbia revocato una certificazione nazionale aggiuntiva rilasciata a norma del paragrafo 4 informa celermente della sua decisione l'autorità preposta alla sicurezza che ha rilasciato la certificazione a norma del paragrafo 2, lettera a).

Parimenti l'autorità preposta alla sicurezza deve revocare il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso.

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

7. Anteriormente a .....<sup>\*</sup>, l'Agenzia valuta gli sviluppi della certificazione di sicurezza e presenta alla Commissione una relazione contenente raccomandazioni su una strategia di passaggio ad un certificato di sicurezza comunitario unico. La Commissione adotta le opportune misure di esecuzione di dette raccomandazioni.

### Articolo 11

#### Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

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

L'autorizzazione di sicurezza comprende:

- a) l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 9 e all'allegato III, e
- b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

---

<sup>\*</sup> Cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

2. L'autorizzazione di sicurezza è rinnovata a richiesta del gestore dell'infrastruttura ad intervalli non superiori a cinque anni. Essa è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'autorità preposta alla sicurezza in merito ad ogni modifica apportata.

L'autorità preposta alla sicurezza può prescrivere che l'autorizzazione di sicurezza sia riveduta in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

Se ritiene che il titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'autorità preposta alla sicurezza revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

3. L'autorità preposta alla sicurezza notifica entro un mese all'Agenzia 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 la validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

### Articolo 12

#### Requisiti per la domanda di certificazione della sicurezza e di autorizzazione di sicurezza

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

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

Sono messe a disposizione delle imprese ferroviarie che richiedono un certificato di sicurezza per servizi su una parte delimitata di un'infrastruttura linee guida specifiche che individuano specificamente le norme applicabili alla parte di infrastruttura in oggetto.

3. È messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il certificato di sicurezza e l'elenco dei documenti da produrre. Tutte le domande di certificati di sicurezza sono presentate nella lingua richiesta dall'autorità preposta alla sicurezza.

### Articolo 13

#### Accesso alle strutture di formazione

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

La formazione impartita deve comprendere 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.

---

Gli Stati membri provvedono inoltre affinché i gestori dell'infrastruttura e il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione.

Qualora la formazione non preveda esami e la concessione di certificati, gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie abbiano accesso a tale certificazione se ciò è un requisito per ottenere il certificato di sicurezza.

L'autorità preposta alla sicurezza provvede affinché la prestazione di servizi di formazione o, se del caso, la concessione di certificati soddisfino i requisiti di sicurezza contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 8 e all'allegato II.

2. Se le strutture di formazione sono accessibili soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o di un unico gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché le altre imprese ferroviarie vi possano accedere ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio, che sia proporzionato ai costi e possa includere un margine di profitto

3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie devono essere in grado di 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. In tutti i casi, ogni impresa ferroviaria ed ogni gestore di infrastrutture è responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del suo personale incaricato di attività relative alla sicurezza di cui all'articolo 9 e all'allegato III.



---

#### Articolo 14

##### Messa in servizio del materiale rotabile già in servizio

1. Il materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio in uno Stato membro a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e non del tutto disciplinato dalla pertinente STI è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro o negli altri Stati membri ai sensi del presente articolo, se è prescritta un'autorizzazione da quest'ultimo Stato o dagli Stati membri.
  
2. L'impresa ferroviaria che richiede l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile in altri Stati membri presenta alla competente autorità preposta alla sicurezza un fascicolo tecnico relativo al materiale rotabile o al tipo di materiale rotabile, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:
  - a) l'attestazione che il materiale rotabile è stato autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate dopo l'autorizzazione;
  
  - b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative pertinenti prescritti dall'autorità preposta alla sicurezza e necessari per l'autorizzazione complementare;
  
  - c) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il materiale rotabile è compatibile con il sistema di fornitura dell'energia, con il sistema di segnalamento e controllo-comando, con lo scartamento dei binari e la sagoma dell'infrastruttura, con il carico assiale massimo ammissibile e gli altri parametri restrittivi della rete;

- d) i dati relativi alle deroghe alle norme nazionali di sicurezza necessarie per il rilascio dell'autorizzazione e l'attestazione, basata sulla valutazione del rischio, che l'approvazione del materiale rotabile non comporta rischi indebiti per la rete.
3. L'autorità preposta alla sicurezza può prescrivere l'esecuzione di collaudi sulla rete per verificare la conformità ai parametri restrittivi di cui al paragrafo 2, lettera c); in questo caso, è tenuta ad indicarne la portata e il contenuto.
4. L'autorità preposta alla sicurezza decide in merito ad una domanda presentata ai sensi del presente articolo senza indugio e comunque entro quattro mesi dall'invio della documentazione tecnica completa, compresa quella relativa ai collaudi. Il certificato di autorizzazione può stabilire condizioni di utilizzo ed altre limitazioni.

#### Articolo 15

##### Armonizzazione dei certificati di sicurezza

1. Anteriormente a ..... \* si adottano, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, le decisioni in merito ai requisiti comuni armonizzati di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera b) e all'allegato IV e ad un formato comune del fascicolo informativo per i richiedenti.
2. L'Agenzia raccomanda requisiti comuni armonizzati ed un formato comune per il fascicolo informativo per i richiedenti sulla base di un mandato conferito secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

---

\* Cinque anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

## CAPO IV

## AUTORITÀ PREPOSTA ALLA SICUREZZA

Articolo 16

## Compiti

1. Ciascuno Stato membro istituisce un'autorità preposta alla sicurezza. Tale autorità può essere il Ministero responsabile dei trasporti ed è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante.
2. All'autorità preposta alla sicurezza incombono almeno i seguenti compiti:
  - a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE, e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;
  - b) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, a norma dell'articolo 14 della direttiva 2001/16/CE e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;
  - c) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali fissati dall'articolo 12 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;

- 
- d) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI;
  - e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 10 e 11 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;
  - f) controllare, promuovere e, se del caso, imporre ed elaborare un quadro normativo in materia di sicurezza, compreso il sistema di disposizioni nazionali in materia di sicurezza;
  - g) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nel registro nazionale, istituito a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE e della direttiva 2001/16/CE, siano precise ed aggiornate.
3. Le attività di cui al paragrafo 2 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o ente appaltante.

#### Articolo 17

##### Principi che regolano le decisioni

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

---

Risponde prontamente alle domande e comunica le proprie richieste di informazioni senza indugio e adotta le sue decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni richieste. Allorquando svolge le funzioni di cui all'articolo 16, può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di gestori delle infrastrutture e imprese ferroviarie o altri organismi qualificati.

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

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

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

4. Le autorità preposte alla sicurezza procedono ad un attivo scambio di opinioni e di esperienze al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta la Comunità. La cooperazione mira in particolare a favorire e coordinare la certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie che hanno ottenuto linee internazionali secondo la procedura di cui all'articolo 15 della direttiva 2001/14/CE.

L'Agenzia assiste in tali compiti le autorità preposte alla sicurezza.

Articolo 18

## Relazione annuale

Ogni anno l'autorità preposta alla sicurezza pubblica una relazione annuale sulle attività svolte nell'anno precedente e la trasmette 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 definiti nell'allegato I;
- 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 nella supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

## CAPO V

## INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

Articolo 19

## Obbligo di indagine

1. Gli Stati membri provvedono affinché, dopo incidenti gravi nel sistema ferroviario, siano svolte dall'organismo investigativo di cui all'articolo 21 indagini finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.

2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'organismo investigativo di cui all'articolo 21 può 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 dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità o convenzionale.

Spetta all'organismo investigativo decidere se indagare o meno in merito ad un siffatto incidente o inconveniente. Nella 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 ad un livello comunitario; e

- d) le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'autorità preposta alla sicurezza o degli Stati membri.
3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'organismo investigativo, tenendo conto dei principi e degli obiettivi degli articoli 20 e 22 e in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.
4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

#### Articolo 20

##### Status dell'indagine

1. Gli Stati membri definiscono, nel quadro 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 vigente negli Stati membri e, ove opportuno, in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, gli investigatori possono quanto prima:
- a) accedere al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;



- b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
  - c) acquisire e utilizzare il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo 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 e altri testimoni;
  - g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte e dell'autorità preposta alla sicurezza.
3. L'indagine è condotta in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale inchiesta giudiziaria.

## Articolo 21

### Organismo investigativo

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 19 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 notificato, 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 preposta alla sicurezza e da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie.
2. L'organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia rispetto agli organismi indicati al paragrafo 1 e ottiene a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie.
3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a far sì che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e, se del caso, l'autorità preposta alla sicurezza abbiano l'obbligo di segnalare immediatamente all'organismo investigativo gli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 19. L'organismo investigativo è in grado di reagire a tali comunicazioni e di predisporre l'apertura dell'indagine entro una settimana dal ricevimento della comunicazione concernente l'incidente o inconveniente.
4. Oltre ai compiti assegnatigli dalla presente direttiva, l'organismo investigativo può indagare su eventi diversi dagli incidenti ed inconvenienti ferroviari, purché tali indagini non compromettano la sua indipendenza.

- 
5. Se necessario, l'organismo investigativo può chiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'Agenzia per consulenza o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.
  6. Gli Stati membri possono affidare all'organismo investigativo il compito di indagare su incidenti ed inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 19.
  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.

L'Agenzia sostiene gli organismi investigativi in questo compito.

#### Articolo 22

##### Procedura investigativa

1. Un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 19 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 competenti decidono di comune accordo quale di essi svolgerà l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione. Nel primo caso, l'altro organismo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati.

---

Gli organismi investigativi di altri Stati membri sono invitati a partecipare ad un'indagine ogniqualvolta sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita ed ha ottenuto una licenza di esercizio in detti Stati.

Il presente paragrafo non osta a che gli Stati membri convengano che in altre circostanze gli organismi pertinenti svolgano le indagini in cooperazione.

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 preposta alla sicurezza, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti sono regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e devono, per quanto fattibile, poter presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione.

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 23

#### Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente di cui all'articolo 19 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 19, 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 dodici mesi dalla data dell'evento. La relazione è redatta seguendo il più possibile il formato riportato nell'allegato V. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate di cui all'articolo 22, paragrafo 3 e agli organismi e alle parti interessate negli altri Stati membri.
3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisca 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 24

#### Informazioni da trasmettere all'Agenzia

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.

2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia una copia della relazione finale di cui all'articolo 23, paragrafo 2 e della relazione annuale di cui all'articolo 23, paragrafo 3.

### Articolo 25

#### 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 preposta alla sicurezza e, se il loro carattere lo richiede, ad altri organismi o autorità dello Stato membro o ad altri Stati membri. Gli Stati membri e le rispettive autorità preposte alla sicurezza adottano 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'autorità preposta alla sicurezza e le altre autorità od organismi o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'organismo investigativo almeno ogni anno le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

## CAPO VI

## COMPETENZE DI ESECUZIONE

Articolo 26

## Adeguamento degli allegati

Gli allegati sono adeguati al progresso tecnico e scientifico secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

Articolo 27

## Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

### Articolo 28

#### Misure di attuazione

1. Gli Stati membri possono sottoporre all'attenzione della Commissione qualsiasi misura concernente l'attuazione della presente direttiva. Le opportune decisioni sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.
2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni relative alla certificazione di sicurezza e all'autorizzazione di sicurezza e nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata. La Commissione comunica la decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri.



## CAPO VII

## DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 29

## Modifica della direttiva 95/18/CE

La direttiva 95/18/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

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

- 2) La sezione II dell'allegato è abrogata.

Articolo 30

## Modifiche della direttiva 2001/14/CE

La direttiva 2001/14/CE è così modificata:

- 1) il titolo è sostituito dal seguente:

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

- 2) All'articolo 30, paragrafo 2, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

"(f) accordi per l'accesso di cui all'articolo 10 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie \*, modificata dalla direttiva 2004/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie \*\*.

---

\* GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.

\*\* GU L ".

- 3) L'articolo 32 è abrogato.

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

"2. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina, in un caso specifico, l'applicazione e l'attuazione delle disposizioni relative all'imposizione di diritti, e alla ripartizione di capacità e nei due mesi successivi al ricevimento di tale richiesta decide, secondo la procedura di cui all'articolo 35, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o meno. La Commissione comunica la decisione al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri."

#### Articolo 31

##### Relazioni ed altre azioni comunitarie

Anteriormente a.....\* e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva.

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

#### Articolo 32

##### 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.

---

\* Tre anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Gli Stati membri notificano le relative norme alla Commissione entro la data di cui all'articolo 33 e provvedono poi a notificare immediatamente le eventuali modifiche successive.

### Articolo 33

#### Attuazione

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro ..... \*. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

### Articolo 34

#### Entrata in vigore

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

---

\* Due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 35

## Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il presidente

M. McDOWELL

**ALLEGATO I**

## Indicatori comuni di sicurezza

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

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

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

Laddove l'informazione è disponibile, per gli indicatori relativi ad incidenti di cui al punto 1 in appresso si applica il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari <sup>1</sup>.

## (1) Indicatori relativi ad incidenti

1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti e suddivisione in base alla seguente tipologia:
  - collisioni di treni, comprese le collisioni provocate da ostacoli sulla sagoma libera dei binari;

---

<sup>1</sup> GU L 14 del 21.1.2003, pag. 1.

- deragliamenti di treni;
- incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono i pedoni;
- incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento, eccetto i suicidi;
- suicidi;
- incendi al materiale rotabile;
- altri.

Ogni incidente viene comunicato in base al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi, ad esempio un incendio che divampa in seguito ad un deragliamento.

2. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di persone gravemente ferite o morte per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:
  - passeggeri (anche in rapporto al numero totale di passeggeri-chilometri);
  - addetti, compreso il personale delle imprese appaltatrici;

- utilizzatori dei passaggi a livello;
- persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari;
- altri.

(2) Indicatori relativi ad inconvenienti e "quasi incidenti"

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

(3) Indicatori relativi alle conseguenze di incidenti

1. Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro di tutti gli incidenti, computando ed includendo, ove possibile, i costi seguenti:
  - decessi e lesioni;



- 
- risarcimenti per perdita o danneggiamento dei beni dei passeggeri, del personale o di terzi, compresi i danni provocati all'ambiente;
  - sostituzione o riparazione di materiale rotabile o impianti ferroviari danneggiati;
  - ritardi, perturbazioni e deviazioni del traffico, compresi i sovraccosti in termini di personale e di perdita di future entrate.

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

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

(4) Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione

1. Percentuale di strada ferrata dotata di sistema *Automatic Train Protection* (Protezione automatica del treno - ATP) in servizio, percentuale di chilometri-treno dotati di sistema ATP.
2. Numero di passaggi a livello (totale e per chilometro di linea). Percentuale di passaggi a livello con protezione automatica o manuale.

(5) Indicatori relativi alla gestione della sicurezza

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

(6) Definizioni

Nel trasmettere i dati previsti dal presente allegato, le autorità responsabili delle relazioni possono valersi delle definizioni relative agli indicatori e ai metodi di calcolo dei costi utilizzate a livello nazionale. Tutte le definizioni e i metodi di calcolo utilizzati sono illustrati in un allegato della relazione annuale di cui all'articolo 18.

---

**ALLEGATO II**

## Notifica delle norme nazionali di sicurezza

Le norme nazionali di sicurezza da notificare alla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 8 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 relative ai requisiti per l'autorizzazione alla messa in servizio e alla manutenzione di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI. La notifica include le norme che regolano lo scambio di materiale rotabile fra imprese ferroviarie, i sistemi di immatricolazione e i requisiti relativi alle procedure di collaudo;
4. norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
5. norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;

6. norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché non siano ancora oggetto di una STI;
  7. norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.
-

**ALLEGATO III**

## Sistemi di gestione della sicurezza

## 1. Requisiti del sistema di gestione della sicurezza

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

## 2. Elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza

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

- a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organismo e comunicata a tutto il personale;
- b) obiettivi dell'organismo 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 contenuti
- nelle STI o
  - nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 8 e all'allegato II o
  - in altre norme pertinenti o
  - in decisioni dell'autorità,
- nonché procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;
- d) procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;
- e) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;
- f) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi che operano sulla stessa infrastruttura;
- g) procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura di controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;

- h) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i "quasi incidenti" ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;
  - i) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti;
  - j) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.
-

**ALLEGATO IV**

## Documentazione relativa alla parte del certificato di sicurezza specifica della rete

Per consentire all'autorità preposta alla sicurezza di rilasciare la parte del certificato di sicurezza specifica della rete deve essere presentata la seguente documentazione:

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

Per evitare duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni, per gli elementi conformi alle STI e agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica.

---



**ALLEGATO V**

## Contenuto principale della relazione d'indagine su incidenti ed inconvenienti

## (1) Sintesi

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

## (2) Fatti in immediata relazione all'evento

## 1. Evento

- data, ora esatta e luogo dell'evento;
- descrizione degli eventi e del sito dell'incidente, comprese le attività dei servizi di soccorso e di emergenza;
- decisione di aprire un'indagine, composizione della squadra investigativa e svolgimento dell'indagine stessa.

## 2. Circostanze dell'evento

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

## 3. Decessi, lesioni e danni materiali

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

4. Circostanze esterne

- condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

(3) Resoconto dell'indagine

1. Sintesi delle testimonianze (nel rispetto della tutela dell'identità dei soggetti interessati)

- personale delle ferrovie, compreso quello delle imprese appaltatrici;
- altri testimoni.

2. Sistema di gestione della sicurezza

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

3. Norme e regolamenti

- pertinenti norme e regolamenti comunitari e nazionali;
- altre norme quali norme d'esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili.

4. Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici

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

5. Documentazione del sistema operativo

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

6. Interfaccia uomo-macchina-organizzazione

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

7. Eventi precedenti dello stesso tipo

(4) Analisi e conclusioni

1. Resoconto finale della catena di eventi

- conclusioni sull'evento, sulla base dei fatti rilevati nel capitolo 3.

2. Discussione

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

### 3. Conclusioni

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

### 4. Osservazioni aggiuntive

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

### (5) Provvedimenti adottati

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

### (6) Raccomandazioni

---