

- (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.
- (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

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

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