

- (5) Per garantire coerenza con la vigente legislazione ferroviaria ed evitare oneri superflui, agli Stati membri dovrebbe essere consentito di escludere le linee ferroviarie di interesse storico, museale e turistico dall'ambito di applicazione della presente direttiva.
- (6) Prima di mettere in servizio un veicolo o utilizzarlo sulla rete, il soggetto responsabile della sua manutenzione dovrebbe figurare nel RIN. Il soggetto responsabile della manutenzione potrebbe essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore.
- (7) Gli Stati membri dovrebbero poter ottemperare all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione e certificarlo ricorrendo a misure alternative in caso di veicoli registrati in paesi terzi e mantenuti a norma della legislazione di tali paesi, di veicoli utilizzati su reti o linee a scartamento differente da quello principalmente utilizzato sulla rete ferroviaria della Comunità e per il quale il requisito di identificare il soggetto responsabile della manutenzione è garantito da accordi internazionali con paesi terzi e veicoli utilizzati da ferrovie storiche, museali e turistiche o equipaggiamenti militari o trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima di essere messi in servizio. In tali situazioni, lo Stato membro interessato dovrebbe poter accettare veicoli sulla rete per la quale è responsabile senza che a tali veicoli sia assegnato un soggetto responsabile della manutenzione o senza che tale soggetto sia oggetto di certificazione. Ciò nondimeno, tali deroghe dovrebbero essere oggetto di decisioni formali dello Stato membro in questione ed essere valutate dall'Agenzia ferroviaria europea (in seguito denominata l'«Agenzia») nel contesto della sua relazione sui risultati ottenuti in materia di sicurezza.
- (8) Quando un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura utilizza un veicolo per il quale non è registrato un soggetto responsabile della manutenzione o per il quale il soggetto responsabile della manutenzione non è stato oggetto di certificazione, essi dovrebbero verificare tutti i rischi connessi all'utilizzazione di tale veicolo. La capacità di controllare tali rischi dovrebbe essere dimostrata dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura mediante la certificazione del loro sistema di gestione della sicurezza e, ove applicabile, mediante la loro certificazione di sicurezza o autorizzazione.
- (9) Per i vagoni merci, il soggetto responsabile della manutenzione dovrebbe essere oggetto di certificazione in base ad un sistema che sarà elaborato dall'Agenzia e adottato dalla Commissione. Laddove il soggetto responsabile della certificazione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, la certificazione dovrebbe essere inclusa nella procedura relativa alla certificazione di sicurezza o autorizzazione. Il certificato rilasciato a tale soggetto garantirebbe che i requisiti della presente direttiva in materia di manutenzione siano soddisfatti per qualsiasi vagone merci di cui esso è responsabile. Il certificato dovrebbe essere valido in tutta la Comunità e dovrebbe essere rilasciato da un organismo in grado di verificare il sistema di manutenzione istituito da tali entità. Poiché i vagoni merci sono utilizzati frequentemente nel trasporto internazionale e un responsabile della manutenzione può volere utilizzare officine basate in più di uno Stato membro, l'organismo di certificazione dovrebbe poter effettuare i propri controlli nell'intera Comunità.
- (10) I requisiti in materia di manutenzione sono in corso di elaborazione nell'ambito della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria, in particolare come parte delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) relative al materiale rotabile. A seguito dell'entrata in vigore della presente direttiva, è necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e i requisiti del soggetto responsabile della manutenzione in materia di certificazione, che dovranno essere adottati dalla Commissione. Essa raggiungerà tale scopo modificando, se del caso, le pertinenti STI secondo la procedura prevista dalla direttiva sull'interoperabilità ferroviaria.
- (11) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'ulteriore sviluppo e miglioramento della sicurezza delle ferrovie comunitarie, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (12) Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 2004/49/CE dovrebbero essere 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 ⁽¹⁾.
- (13) In particolare la Commissione dovrebbe avere il potere di rivedere e adeguare gli allegati della direttiva 2004/49/CE, adottare e rivedere metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza, nonché di istituire un sistema di certificazione ai fini della manutenzione. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della direttiva 2004/49/CE anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (14) L'attuazione e l'applicazione della presente direttiva rappresenterebbero un obbligo sproporzionato ed inutile a carico di uno Stato membro che sia privo di sistema ferroviario e che non ne prospetti la costruzione nell'immediato futuro. Tale Stato membro dovrebbe pertanto essere esonerato dall'obbligo di attuare e applicare la presente direttiva fintantoché sia privo di sistema ferroviario.

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

