

Making the railway system
work better for society.

Guida

Coordinamento tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza: un approccio comune alla supervisione

	<i>Redatto da</i>	<i>Validato da</i>	<i>Approvato da</i>
<i>Nome</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Ruolo</i>	Responsabile di progetto	Direttore di progetto	Capo unità
<i>Data</i>	28/06/2018	28/06/2018	28/06/2018
<i>Firma</i>			

Cronologia del documento

<i>Versione</i>	<i>Data</i>	<i>Osservazioni</i>
1.0	28/06/2018	Versione finale per la pubblicazione

Il presente documento costituisce un orientamento non giuridicamente vincolante dell'Agenzia ferroviaria europea. Esso non lede in alcun modo i processi decisionali previsti dalla normativa comunitaria vigente. Inoltre, l'interpretazione vincolante del diritto dell'Unione europea è di esclusiva competenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

1 Introduzione

In seguito all'approvazione di un certificato di sicurezza unico o di un'autorizzazione di sicurezza, le autorità nazionali preposte alla sicurezza (NSA) devono esercitare un determinato grado di supervisione sulle attività dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura per verificare la rispondenza al vero delle dichiarazioni contenute nella loro domanda di certificato di sicurezza unico o di autorizzazione di sicurezza nonché il rispetto continuativo degli obblighi giuridici.

Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 7 e 9 della direttiva (UE) 2016/798, le NSA che effettuano la supervisione di un'impresa ferroviaria operante in più di uno Stato membro o di un gestore dell'infrastruttura con infrastrutture transfrontaliere devono cooperare tra loro per evitare eventuali duplicazioni della supervisione e per coordinare le rispettive metodologie di supervisione onde garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria o sul gestore dell'infrastruttura. Particolare attenzione va riservata alle questioni note e alle prestazioni in materia di sicurezza dell'organizzazione, nonché ai risultati usati per concentrare le attività di supervisione sulle aree a maggiore rischio nell'intero ambito operativo.

Nello stabilire i metodi comuni di sicurezza per la supervisione, il regolamento (UE) 2018/761 fornisce maggiori dettagli sugli elementi di tale cooperazione. In particolare, l'articolo 8 dispone che le NSA coordinino le proprie metodologie di supervisione per garantire l'efficacia del sistema di gestione della sicurezza e che tali attività di coordinamento includano disposizioni sulle informazioni che le NSA coinvolte dovranno condividere per garantire un approccio comune alla supervisione dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura in questione.

1.1 Scopo della guida

Il presente documento fornisce orientamenti per assistere le NSA nel coordinamento delle proprie attività di supervisione relative a imprese ferroviarie operanti in più di uno Stato membro o a gestori dell'infrastruttura con infrastrutture transfrontaliere, in conformità all'articolo 17, paragrafo 7 e 9 della direttiva (UE) 2016/798, e all'articolo 8 del regolamento (UE) 2018/761

Nota; ai fini del coordinamento della supervisione del trasporto di merci pericolose per ferrovia, una NSA può avere un ruolo diretto in qualità di autorità competente o può avere un ruolo di coordinamento raccordandosi se necessario con le autorità competenti di qualsiasi altro trasporto di merci pericolose. Nell'organizzare gli NSA di coordinamento sarà necessario tenerne conto

1.2 A chi è rivolta questa guida?

La presente guida è rivolta alle NSA in sede di sviluppo e attuazione di un approccio coordinato o congiunto alla supervisione.

1.3 Campo d'applicazione

Il presente documento fornisce esempi del tipo di informazioni che possono essere scambiate tra le NSA, sulla base del quadro per la supervisione coordinata e congiunta di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2018/761

Fornisce inoltre esempi dei criteri che possono essere utilizzati dalle NSA per individuare la NSA principale a cui affidare il coordinamento della supervisione delle imprese ferroviarie operanti in più di uno Stato membro o dei gestori dell'infrastruttura con infrastrutture transfrontaliere.

La condivisione di informazioni acquisite nel corso delle attività di supervisione con altre NSA pertinenti e, se del caso, con l'agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (di seguito denominata anche «l'agenzia») non rientra nel presente documento (si veda la *Guida alla supervisione*).

1.4 Struttura dell'orientamento

Il presente documento fa parte della serie di orientamenti predisposti dall'agenzia a sostegno delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura, delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e dell'agenzia stessa, nell'adempire ai loro ruoli e nell'intraprendere i propri compiti in conformità alla direttiva (UE) 2016/798.



Grafico1: Raccolta degli orientamenti dell'Agenzia

La struttura del presente documento si basa principalmente sul contenuto dell'allegato II del regolamento (UE) 2018/761 [*metodo comune di sicurezza (CSM) per la supervisione*].

Indice

1	Introduzione	2
1.1	Scopo della guida.....	2
1.2	A chi è rivolta questa guida?	2
1.3	Campo d'applicazione	2
1.4	Struttura dell'orientamento	3
2	Disposizioni per la supervisione coordinata o congiunta	5
2.1	Aspetti generali.....	5
2.2	Linee guida.....	5
2.3	Condivisione di informazioni	8
2.3.1	Modalità pratiche e informazioni generali	9
2.3.2	Ulteriori informazioni	9
2.4	Criteri per la selezione della NSA principale.....	10

2 Disposizioni per la supervisione coordinata o congiunta

2.1 Aspetti generali

Le NSA devono sorvegliare le prestazioni di sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura soggetti alla loro vigilanza e adottare le misure opportune per assicurare la conformità dei sistemi di gestione della sicurezza di tali imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura con il quadro normativo. Per conseguire tale obiettivo, come sottolineato dall'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798 e dall'articolo 8, paragrafo 1 del regolamento (UE) 2018/761 che stabilisce i metodi comuni di sicurezza per la supervisione, le NSA devono coordinarsi tra loro attraverso la condivisione di informazioni pertinenti. Tale coordinamento deve coprire quelle imprese ferroviarie che esercitano attività all'interno di un altro Stato membro ai sensi delle disposizioni europee specifiche al riguardo, nonché quelle imprese ferroviarie che hanno accordi di partenariato o contrattuali con imprese ferroviarie in un altro Stato membro per la gestione di servizi nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza di tali altre imprese ferroviarie, sebbene il personale o il treno appartengano all'impresa ferroviaria del primo Stato membro. Il coordinamento dovrebbe essere previsto da specifici accordi tra le NSA.

Tale condivisione di informazioni deve essere vista in un contesto più ampio rispetto alle sole attività di supervisione della NSA. La procedura di certificazione nel suo complesso include la valutazione della sicurezza, la certificazione di sicurezza, la supervisione successiva alla concessione, nonché il riesame seguito da nuova certificazione (o rinnovo della precedente). Tali attività sono tutte interconnesse. La valutazione della sicurezza fa da base per le attività di supervisione, che a loro volta sono alla base del riesame e della conseguente nuova certificazione (o del rinnovo). Poiché l'Agenzia ha il compito di rilasciare i certificati di sicurezza unici in conformità all'articolo 10, paragrafo 5 della direttiva (UE) 2016/798, gli accordi di coordinamento dovrebbero includere anche l'Agenzia se del caso (ovvero quando l'Agenzia riveste il ruolo di organismo di certificazione della sicurezza responsabile del rilascio del certificato di sicurezza unico).

2.2 Linee guida

La seguente tabella fornisce ulteriori spiegazioni sulla voce pertinente di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2018/761 [CSM per la supervisione].

Voce	Descrizione	Commento
1	Identificare congiuntamente quelle imprese ferroviarie e quei gestori dell'infrastruttura che, a motivo delle loro modalità operative, richiedono una supervisione coordinata o congiunta.	Per le imprese ferroviarie, l' ERADIS permette una ricerca delle imprese ferroviarie operanti in più di uno Stato membro. Attenzione: se un'impresa ferroviaria esercita attività in un altro Stato membro in base a un accordo contrattuale o di partenariato con un'altra impresa ferroviaria, ciò non apparirà nell'ERADIS.
2	Concordare la/e lingua/e comune/i e il livello di riservatezza delle informazioni da utilizzare ai fini delle disposizioni di coordinamento.	Tali disposizioni devono tener conto di tutte le norme nazionali e dell'UE pertinenti in materia di riservatezza e protezione dei dati.
3	Concordare la tipologia di informazioni da scambiare e il calendario dello scambio: scambiare informazioni pertinenti sulle imprese ferroviarie e sui gestori	Tali informazioni includono: le attività in altri Stati membri indipendentemente dalla modalità di gestione da parte della società (p. es., tramite società controllate in altri Stati membri;

Voce	Descrizione	Commento
	<p>dell'infrastruttura identificati al punto 1 e condividere i risultati delle attività di valutazione.</p>	<p>gestione di servizi ferroviari sulla base del certificato di sicurezza di una impresa ferroviaria partner);</p> <p>i rischi più diffusi all'interno del sistema ferroviario dei diversi Stati membri e utilizzati in ciascuno Stato membro per l'effettuazione della vigilanza basata sul rischio;</p> <p>le modifiche di notevole entità (operative, tecniche, organizzative) gestite dall'IF (impresa ferroviaria);</p> <p>le domande o le preoccupazioni se si sospettano carenze o inottemperanze alle disposizioni del sistema di gestione della sicurezza;</p> <p>gli esiti della valutazione del sistema di gestione della sicurezza e le carenze rilevate (p.es., registro dei problemi);</p> <p>le NSA sono invitate a concordare le modalità di definizione e applicazione dello scambio di informazioni, per esempio:</p> <p>scambi regolari di e-mail;</p> <p>riunioni periodiche;</p> <p>banche dati sicure, servizi di file hosting (archiviazione dati su cloud).</p>
3	<p>fornire copie delle autorizzazioni di sicurezza, se del caso;</p>	
3	<p>condividere i risultati delle relative attività di supervisione, comprese le decisioni e gli interventi di applicazione, se del caso;</p>	<p>La relazione finale degli audit e delle ispezioni del sistema di gestione o una sintesi dei risultati, delle conclusioni e delle raccomandazioni (ove esistenti) può essere comunicata alle NSA interessate.</p> <p>Un piano d'intervento concordato con la società può essere seguito da un monitoraggio coordinato con altre NSA.</p>
3	<p>condividere informazioni sulle prestazioni di sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura identificati al punto 1 in ciascuno Stato membro.</p>	<p>La relazione annuale della società può aiutare la NSA a sviluppare il proprio piano di supervisione. Tale relazione dovrebbe descrivere il grado di efficienza con il quale la società ha attuato, monitorato e migliorato le proprie prestazioni di sicurezza e conseguentemente, il modo in cui ha attuato il piano d'intervento predisposto alla luce delle carenze rilevate durante le precedenti attività di valutazione e/o supervisione del sistema di gestione della sicurezza.</p>
4	<p>Condividere i criteri decisionali:</p>	<p>Le singole NSA possono avere basi giuridiche differenti per la risposta alle non conformità e</p>

Voce	Descrizione	Commento
	<p>condividere informazioni sulle modalità con cui ciascuna autorità nazionale preposta alla sicurezza indirizza le proprie attività a ogni impresa ferroviaria e gestore dell'infrastruttura interessati nell'ambito del piano di supervisione;</p> <p>instaurare un dialogo tra le NSA pertinenti per identificare le risposte più adeguate a non conformità rilevanti.</p>	<p>possono inoltre avere diverse opinioni in merito alla gravità di una specifica non conformità. Allo stato attuale si è ancora lontani dalla piena armonizzazione delle modalità di gestione delle non conformità. Ciononostante, le NSA interessate dovrebbero sempre dialogare tra loro sulla risposta appropriata; esse dovrebbero perlomeno scambiare informazioni sulle azioni intraprese per affrontare la non conformità in un dato Stato membro, onde consentire alle altre NSA di verificare se una non conformità simile è presente anche nel rispettivo Stato membro (si veda anche il punto 3(a)).</p>
5	<p>Gestire il coordinamento:</p> <p>condividere le strategie e i piani di supervisione esistenti;</p> <p>individuare punti di interesse comuni e/o questioni comuni;</p> <p>pianificare in maniera efficiente iniziative singole, coordinate o congiunte senza causare inutili disagi alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura ed evitando sovrapposizioni dell'ambito di tali iniziative.</p>	<p>Lo scambio delle strategie di supervisione permette alle NSA di comprendere le modalità adottate dalle NSA interessate per definire gli obiettivi della supervisione (p. es., lo strumento quantitativo di fissazione delle priorità basato sul rischio per la valutazione del rischio associato a una IF e la conseguente necessità di supervisione, la pianificazione basata su un numero di visite in un determinato arco temporale per assicurarsi che la IF sia sottoposta a supervisione almeno una volta all'anno) nonché i principali rischi relativi alla specifica società. Lo scambio dei piani di supervisione dovrebbe dare un'idea del tipo di attività di supervisione, della tempistica e degli ambiti di controllo individuati da ogni NSA.</p> <p>Per esempio, una NSA potrebbe riscontrare carenze nel sistema di gestione delle competenze di una impresa ferroviaria a cui l'Agenzia ha rilasciato un certificato di sicurezza unico. Di conseguenza, potrebbe essere necessario esaminare il piano di supervisione della NSA responsabile del coordinamento della supervisione del sistema di gestione della sicurezza per verificare se sia stata condotta recentemente una specifica attività di supervisione e successivamente coordinarsi con le altre NSA per discutere ciò che è stato fatto e quali attività ulteriori devono essere pianificate e da chi.</p>
6	<p>Concordare quale o quali NSA dovrebbero monitorare le azioni da completarsi in una fase successiva ai fini dell'eventuale supervisione.</p>	<p>In seguito alla valutazione, alla società può essere richiesto di predisporre un piano d'azione per affrontare problematiche irrisolte dopo il rilascio del certificato di sicurezza unico (o dell'autorizzazione di sicurezza). Qualora l'Agenzia ricopra il ruolo di organismo di certificazione della sicurezza, le NSA</p>

Voce	Descrizione	Commento
		dovranno fornirle una relazione sul seguito dato dalla società al piano d'azione, all'atto della presentazione della domanda di rinnovo. Sulla base di tale relazione, l'Agenzia può riesaminare il proprio registro dei problemi e chiudere i relativi problemi, se del caso.
7	<p>Concordare su quali settori concentrarsi in modo coordinato o congiunto:</p> <ul style="list-style-type: none"> identificare i rischi principali per le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura pertinenti che le autorità nazionali preposte alla sicurezza affronteranno in modo coordinato o congiunto; designare le autorità nazionali preposte alla sicurezza che coordineranno le attività relative a specifiche questioni, ove opportuno, sulla base di criteri chiari; concordare i tipi di attività di supervisione congiunta da intraprendere, ove opportuno; concordare le modalità di comunicazione alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura delle disposizioni e degli accordi in via di definizione tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza. 	<p>L'approccio coordinato o congiunto non si limita a sviluppare approcci coordinati per la gestione delle non conformità; esso promuove altresì una maggiore iniziativa da parte delle NSA.</p> <p>Esse possono decidere di avviare attività congiunte di propria iniziativa; in tal caso ne definiranno la tipologia e l'oggetto (specificando per ciascuna tematica la NSA coordinatrice). Possono inoltre predisporre comunicazioni congiunte all'impresa ferroviaria (assicurandosi che esse giungano contemporaneamente a tutte le branche dell'impresa ferroviaria operanti negli Stati membri interessati). Tali attività congiunte potrebbero portare a un piano di supervisione congiunta per l'impresa ferroviaria pertinente.</p> <p>Qualsiasi approccio comune alla supervisione deve essere trasparente.</p>
8	<p>Condividere le buone prassi:</p> <ul style="list-style-type: none"> sviluppare accordi per riesaminare e coordinare regolarmente le attività di supervisione relative alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura interessati; sviluppare modalità di valutazione dell'efficacia del coordinamento e della cooperazione tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza, compresa l'Agenzia, se del caso. 	<p>Le modalità di cooperazione e coordinamento dell'attività delle NSA nelle attività di supervisione possono essere diverse a seconda dell'ubicazione delle NSA interessate. Gli Stati membri confinanti possono sviluppare accordi specifici per favorire la realizzazione dei loro piani.</p>

2.3 Condivisione di informazioni

Di seguito è riportato un elenco non esaustivo delle informazioni che possono essere condivise tra le autorità nazionali di sicurezza che supervisionano le imprese ferroviarie che operano in più di uno Stato membro o gestori dell'infrastruttura che gestiscono infrastrutture transfrontaliere.

2.3.1 Modalità pratiche e informazioni generali

- *Modelli di accordo tra le organizzazioni interessate;*
- *punto/i di contatto in ogni organizzazione;*
- *modalità di comunicazione (p.es., la programmazione di riunioni di coordinamento), compreso il calendario per lo scambio di informazioni e la politica linguistica per il coordinamento e la cooperazione;*
- *modalità pratiche (ad esempio, un piano) per la condivisione di informazioni relative a una specifica attività di supervisione coordinata o congiunta, compresi:*
 - › *punto/i di contatto (se vi è un un contatto specifico per ogni attività);*
 - › *scopo, tipo e ambito dello scambio (ad esempio, un'ispezione congiunta della calibrazione della ruota di un determinato tipo di veicolo in un'officina di manutenzione specifica), ivi incluse eventuali modalità specifiche di comunicazione (ad esempio, un punto di contatto specifico o dati di comunicazione come l'e-mail o il numero di telefono);*
 - › *nulla osta di sicurezza necessario per accedere a un sito specifico (o a un deposito);*
 - › *norme di sicurezza del sito, compresi i dispositivi di protezione individuali necessari;*
- *elenco delle imprese ferroviarie (e dei gestori dell'infrastruttura, se del caso) operanti in più di uno Stato membro. Esso include la data di decorrenza e di scadenza del certificato di sicurezza (o dell'autorizzazione di sicurezza), la rispettiva area di esercizio e il tipo ed entità del servizio erogato, l'identificazione delle imprese appaltatrici e partner pertinenti con i relativi certificati di sicurezza (o autorizzazioni), se del caso;*
- *elenco dei soggetti responsabili della manutenzione per le suddette imprese ferroviarie (e i gestori dell'infrastruttura), le loro imprese appaltatrici e i loro partner. Esso include la data di decorrenza e di scadenza dei certificati, se del caso;*
- *informazioni sulla strategia e sul piano o piani di supervisione, comprese tutte le informazioni generali pertinenti relative al quadro giuridico nazionale, alla terminologia, alle tecniche di supervisione, ai criteri decisionali, alle buone/migliori prassi sviluppate nel tempo, all'attività di supervisione dei soggetti responsabili della manutenzione, se del caso, ecc.;*
- *informazioni sulla/e banca/banche dati o registro/i se del caso (ad esempio, le NSA possono fornire credenziali ad altre NSA per reperire informazioni da una banca dati/registro contenente i risultati della supervisione);*
- *il metodo di gestione di eventuali divari di conformità qualora le NSA cooperanti abbiano diverse basi giuridiche o diversi pareri in merito alla gravità di una specifica non conformità;*
- *documentazione della valutazione dell'efficacia degli accordi di coordinamento e cooperazione tra le NSA, comprese tutte le misure prese per migliorarle e le buone prassi.*

2.3.2 Ulteriori informazioni

- *Informazioni da scambiare tra gli organismi di valutazione e di supervisione (si veda la Guida alla supervisione);*
- *modifiche sostanziali dell'organizzazione interna e/o del sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie (e dei gestori dell'infrastruttura) pertinenti, comprese le modifiche significative (operative, tecniche, organizzative) gestite dalle imprese ferroviarie (o dai gestori dell'infrastruttura) e le modifiche sostanziali che richiedano l'aggiornamento del certificato di sicurezza o dell'autorizzazione di sicurezza, se non ancora incluse nelle relazioni di sicurezza annuali della società (in merito all'applicazione dei pertinenti metodi comuni di sicurezza);*
- *questioni specifiche identificate in merito alle imprese ferroviarie (e ai gestori dell'infrastruttura) che sono pertinenti (ad esempio, una società non adotta le necessarie misure di controllo del rischio) e che devono essere condivise con le altre NSA;*
- *i risultati delle analisi degli avvisi dei sistemi di informazione per la sicurezza (nazionali e/o europei);*

- *procedure interne, manuali o istruzioni delle NSA, se del caso (ad esempio, se è prevista la supervisione congiunta);*
- *relazioni di supervisione (o parti pertinenti delle stesse) e altri documenti di supporto, se del caso;*
- *altre informazioni relative alla supervisione di soggetti responsabili della manutenzione, se del caso, comprese eventuali decisioni adottate nei loro confronti.*

Alcune delle suddette informazioni relative alla capacità delle società di conseguire i propri obiettivi commerciali in sicurezza attraverso l'attuazione efficace (manutenzione e miglioramento costante) del proprio sistema di gestione della sicurezza possono essere tratte dalla relazione annuale sulla sicurezza della società, ad esempio dalla sezione sull'applicazione dei relativi metodi comuni di sicurezza. Ci si aspetta tuttavia che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura forniscano la propria relazione annuale sulla sicurezza alle NSA pertinenti che esercitano attività di supervisione per le rispettive aree di esercizio.

In ogni caso, nel quadro dei propri accordi di coordinamento, si consiglia alle NSA di condividere tra loro le relazioni annuali sulla sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, se opportuno. Sebbene tali relazioni possano non riguardare specificamente la loro area di esercizio, possono comunque contenere informazioni d'interesse. Si raccomanda tuttavia che le società forniscano alle NSA pertinenti una relazione annuale sulla sicurezza una-tantum che copra l'intera area di esercizio (ove non limitata a un solo Stato membro).

2.4 Criteri per la selezione della NSA principale

Prima di rilasciare un certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie operanti in più di uno Stato membro o un'autorizzazione di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura con infrastrutture transfrontaliere, le NSA pertinenti devono decidere tempestivamente a quale tra loro affidare il coordinamento della supervisione della corretta applicazione ed efficienza del sistema di gestione della sicurezza, al fine di evitare la duplicazione della supervisione. Ciò dovrebbe avvenire prima di iniziare la supervisione e dopo aver ricevuto le informazioni dall'organismo di certificazione di sicurezza sulle problematiche residue da passare alla supervisione.

Ai sensi dell'articolo 8 dei metodi comuni di sicurezza per la supervisione, le NSA devono stabilire i criteri nell'ambito dei propri accordi di coordinamento (si veda punto 7(b)).

L'attribuzione del ruolo di coordinamento a una NSA non comporta l'assegnazione alla stessa della supervisione su tali imprese ferroviarie o sui gestori dell'infrastruttura. Ogni NSA rimane responsabile delle attività di supervisione all'interno del rispettivo Stato membro. Tuttavia, è necessario evitare la duplicazione delle ispezioni e degli audit e ciò richiede il coordinamento tra le NSA. È sempre consigliabile invitare le NSA interessate a partecipare alle attività di supervisione in qualità di osservatori e condividere i risultati dell'attività di supervisione [si veda voce 3(c) sopra].

Di norma, è preferibile assegnare il ruolo di coordinamento alla NSA dello Stato membro in cui è registrata l'impresa ferroviaria (o il gestore dell'infrastruttura), innanzitutto in quanto essa conosce il linguaggio del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria (o del gestore dell'infrastruttura), il che agevola la comprensione del sistema di gestione della sicurezza e il controllo della sua applicazione ed efficienza, e in secondo luogo in quanto tale NSA ha stretti rapporti con l'impresa ferroviaria (o col gestore dell'infrastruttura) per via della prossimità geografica alle sedi centrali, ovvero al luogo di gestione delle attività.

Tuttavia, in alcuni casi, può avvenire che la documentazione dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura sia redatta in un'altra lingua (ad esempio in inglese), soprattutto se svolge attività limitate

nello Stato membro in questione ma svolge un alto volume di attività transfrontaliere. Inoltre, alcune NSA possono applicare una tariffa per l'attività di supervisione, il che può incidere sulla decisione.

Pertanto, può essere utile considerare anche altri criteri oltre all'ubicazione della sede legale e operativa principale della società, quali:

- *il volume di attività in ciascuno Stato membro (chilometri-treno);*
- *la dimensione dell'organizzazione (numero di dipendenti) in ciascuno Stato membro;*

I suddetti criteri possono inoltre essere ordinati in una scala di priorità in base a considerazioni nazionali.