



Bruxelles, 30.1.2013  
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea**

**(rifusione)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2013) 8 final}  
{SWD(2013) 9 final}

## RELAZIONE

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **1.1. Evoluzione recente della politica dell'Unione europea nel settore ferroviario**

Nel Libro bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”, adottato il 28 marzo 2011, la Commissione ha delineato il proprio progetto di istituire uno spazio ferroviario europeo unico e ha spiegato che questo obiettivo comporta la creazione del mercato ferroviario interno, in cui le imprese ferroviarie europee possano prestare servizi senza inutili ostacoli tecnici e amministrativi.

Nelle sue conclusioni del gennaio 2012 il Consiglio europeo ha inoltre evidenziato l'importanza di liberare il potenziale di creazione di crescita di un mercato unico pienamente integrato, anche per quanto riguarda le industrie di rete<sup>1</sup>. Nella comunicazione “Azione per la stabilità, la crescita e l'occupazione”, adottata il 30 maggio 2012<sup>2</sup>, la Commissione pone inoltre l'accento sull'esigenza di ridurre ulteriormente l'onere normativo e gli ostacoli all'ingresso nel settore ferroviario e formula quindi al riguardo raccomandazioni specifiche per paese. Nella stessa ottica la Commissione ha adottato, il 6 giugno 2012, la comunicazione “Una governance migliore per il mercato unico”, in cui sottolinea l'importanza del settore dei trasporti<sup>3</sup>.

Nell'ultimo decennio il mercato ferroviario dell'UE è stato oggetto di trasformazioni profonde, introdotte gradualmente da tre pacchetti legislativi ferroviari (e dai relativi atti di accompagnamento) intesi ad aprire i mercati nazionali e a rendere le ferrovie più competitive e interoperabili a livello dell'UE, mantenendo nel contempo elevati livelli di sicurezza. Tuttavia, nonostante la notevole evoluzione dell'acquis dell'Unione che istituisce un mercato interno dei servizi di trasporto ferroviario, la quota modale delle ferrovie nel trasporto interno dell'UE è rimasta modesta. La Commissione ha pertanto deciso di proporre un quarto pacchetto ferroviario al fine di potenziare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari eliminando gli ostacoli che ancora sussistono sul mercato. La presente direttiva fa parte di questo quarto pacchetto, che mira a eliminare le rimanenti barriere amministrative e tecniche, in particolare introducendo un approccio comune in materia di norme di sicurezza e di interoperabilità, al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'UE, ridurre i costi amministrativi e accelerare le procedure amministrative, nonché evitare le discriminazioni dissimulate.

#### **1.2. Quadro giuridico per l'interoperabilità**

Ai sensi del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articoli 170 e 171), l'Unione deve concorrere alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nel settore dei trasporti. Per conseguire tali obiettivi, l'Unione deve adottare ogni misura necessaria a garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche.

---

<sup>1</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf).

<sup>2</sup> COM(2012) 299 final

<sup>3</sup> COM(2012) 259 final.

Le prime misure adottate nel settore ferroviario sono state la direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, modificata dalla direttiva 2004/50/CE. Tali direttive sono state rificate dalla direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, che è attualmente in vigore come modificata dalla direttiva 2009/131/CE e dalla direttiva 2011/18/UE.

### **1.3. Perché è necessaria la rificazione della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità e successive modifiche?**

Sono molti gli insegnamenti tratti dal lavoro svolto in merito allo sviluppo delle STI, dall'applicazione delle direttive sull'interoperabilità a progetti specifici, dall'operato del comitato istituito a norma dell'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE e dal riscontro fornito dai soggetti interessati. Negli ultimi anni inoltre il contesto legislativo per la commercializzazione dei prodotti si è evoluto, rendendo necessario l'aggiornamento della legislazione in materia di interoperabilità.

Su tale base, la Commissione intende proporre una serie di modifiche alla direttiva 2008/57/CE, che si possono riunire in tre diverse categorie:

- nuove disposizioni: una serie di nuove definizioni, il concetto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e alcune disposizioni relative ai registri;
- chiarimento delle disposizioni esistenti: ambito di applicazione della direttiva, applicazione delle STI ai sistemi esistenti, deroghe alle STI, carenze delle STI e applicabilità delle norme nazionali;
- aggiornamenti legati all'evoluzione del quadro legislativo: disposizioni in materia di valutazione della conformità e di organismi per la valutazione della conformità, nonché riferimenti alle procedure di comitatologia e agli atti delegati;
- modifiche editoriali: consolidamento delle precedenti modifiche al testo della direttiva, rinumerazione degli articoli e degli allegati, riferimenti ad altri elementi del quarto pacchetto ferroviario, riformulazione mirata di alcune frasi per evitare ambiguità traduttive.

## **2. CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

La Commissione europea ha effettuato un'approfondita valutazione d'impatto per sostenere le proposte legislative intese a migliorare l'efficienza e la competitività dello spazio ferroviario europeo unico per quanto concerne l'interoperabilità e la sicurezza.

Nel giugno 2011 è stato istituito un gruppo direttivo sulla valutazione d'impatto. Sebbene la DG MOVE abbia invitato tutte le direzioni generali a partecipare, le DG più interessate si sono dimostrate ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER ed ELARG

I servizi della Commissione hanno discusso costantemente con i rappresentanti del settore in merito agli sviluppi dello spazio ferroviario europeo unico. Nel periodo 2010-2011 hanno effettuato inoltre una valutazione ex-post del regolamento 881/2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea.

Per assistere la Commissione nella procedura di valutazione d'impatto, un consulente esterno è stato incaricato di redigere uno studio a sostegno della valutazione d'impatto e di effettuare una consultazione mirata dei soggetti interessati.

Tale consultazione mirata è iniziata il 18 novembre 2011 con un sondaggio su Internet, conclusosi il 30 dicembre 2011. Al sondaggio sono seguite interviste ai principali soggetti interessati e un seminario per i soggetti interessati, svoltosi a fine febbraio 2012.

Da allora la DG MOVE ha partecipato a incontri bilaterali con i rappresentanti del settore per valutarne i pareri relativi alle misure da inserire nel quarto pacchetto ferroviario in materia di interoperabilità e sicurezza.

Data la natura tecnica dell'iniziativa, non si è svolta alcuna consultazione pubblica. Tuttavia, la Commissione si è assicurata che tutte le parti interessate fossero consultate al momento opportuno e che le discussioni vertessero su tutti gli elementi fondamentali dell'iniziativa

Il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna le proposte legislative intese a eliminare gli ostacoli amministrativi e tecnici che tuttora permangono nel settore dell'interoperabilità e della sicurezza nel mercato ferroviario dell'UE fornisce ulteriori informazioni in merito alla valutazione d'impatto.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

La presente sezione fornisce commenti e chiarimenti riguardo alle modifiche di rilievo apportate al testo della direttiva, mentre non riporta commenti dettagliati relativi alle modifiche di minore entità introdotte in seguito all'entrata in vigore del trattato di Lisbona, alle modifiche editoriali o ad altre ovvie modifiche.

La numerazione corrisponde agli articoli e agli allegati rinumerati, salvo se preceduti da «ex», nel qual caso si riferisce alla numerazione vigente nella direttiva 2008/57/CE.

#### **CAPO I**

##### **Articolo 1**

Già nel febbraio 2009 i servizi della Commissione e il comitato di cui all'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE avevano affrontato il chiarimento dell'ambito di applicazione della direttiva per quanto concerneva le linee e i veicoli destinati a servizi locali, urbani e suburbani. L'analisi si è conclusa con un triplice approccio: i) l'esclusione del trasporto urbano su rotaia e il chiarimento dell'ambito di applicazione; ii) lo sviluppo di un quadro europeo volontario di normalizzazione per il trasporto urbano su rotaia e iii) lo sviluppo dei requisiti essenziali per il trasporto urbano.

La prima azione è stata intrapresa a partire dall'ottobre 2009, quando i servizi della Commissione hanno invitato gli Stati membri a escludere dall'ambito di applicazione delle misure di recepimento della direttiva 2008/57/CE i casi a) e b) di cui al suo articolo 1, paragrafo 3. Occorreva evitare la situazione in cui uno Stato membro potesse applicare la direttiva ai casi de facto non contemplati dalle STI. In questo caso infatti gli Stati membri avrebbero dovuto comunicare tutte le norme nazionali applicabili alle metropolitane, ai tram e ai sistemi di trasporto leggero su rotaia in assenza di STI e seguire, per questi sistemi, tutte le procedure stabilite dalla direttiva per il trasporto ferroviario pesante, che avrebbero comportato un onere amministrativo, tecnico e legale sproporzionato. Per evitare questa situazione, la modifica proposta formalizza, al paragrafo 3, l'indicazione già fornita dai servizi della Commissione nell'ottobre 2009, completando così la prima azione.

La seconda azione è stata formalmente avviata nel febbraio 2011, quando la Commissione ha assegnato agli organismi europei di normalizzazione il compito di sviluppare norme volontarie per il trasporto urbano su rotaia.

Per contribuire alla summenzionata terza azione, nell'ottobre 2011 le associazioni che rappresentano il settore del trasporto urbano su rotaia hanno pubblicato una serie di «requisiti fondamentali» che vengono utilizzati come riferimenti di base per l'esecuzione del programma di normalizzazione del trasporto urbano su rotaia proposto dal CEN/CENELEC e dall'ETSI nell'ottobre 2011.

Su tale base, si ritiene quindi che l'interoperabilità dei sistemi locali, urbani e suburbani sia adeguatamente affrontata nel settore volontario e che non debba essere contemplata dalla presente direttiva.

#### Articolo 2

Alcune definizioni sono state riformulate o aggiunte a scopo di chiarezza e per tenere conto dell'evoluzione del quadro giuridico.

#### Ex articolo 3

L'articolo è stato soppresso perché ridondante rispetto all'articolo 1.

#### Articolo 3

Nessuna modifica sostanziale.

### CAPO II

#### Articolo 4

Le STI devono prevedere ulteriori disposizioni al fine di coprire i sottosistemi esistenti e consentire alle imprese ferroviarie di verificare la compatibilità tra i veicoli e la rete su cui tali veicoli saranno operativi.

#### Articolo 5

Nessuna modifica sostanziale, salvo quelle necessarie in seguito all'entrata in vigore del trattato di Lisbona.

#### Articolo 6

L'articolo chiarisce l'utilizzo dei pareri dell'Agenzia in attesa della modifica delle STI, in seguito all'identificazione di alcune carenze.

#### Ex articolo 7

L'articolo è stato soppresso perché diventato obsoleto. Infatti, al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva, l'ambito di applicazione delle STI sarà stato esteso.

#### Articolo 7

I casi di eventuale non applicazione delle STI sono stati ridotti, poiché il caso 1 b) dell'articolo 9 dell'attuale direttiva non è chiaro, non è mai stato utilizzato e potrebbe essere contemplato da casi specifici nelle STI, come i casi 1 c) e 1 f).

#### Articoli 8, 9 e 10

Nessuna modifica sostanziale, salvo quelle necessarie in seguito all'entrata in vigore del trattato di Lisbona.

#### Ex articolo 12

Soppresso perché contemplato dalla direttiva 1025/2012/UE.

#### Articolo 11

Nessuna modifica sostanziale.

## CAPO IV

### Ex articolo 15

Le disposizioni dell'articolo sono state trasferite agli articoli del Capo V.

### Articolo 12

Nessuna modifica sostanziale.

### Articoli 13 e 14

Gli articoli sono stati riformulati per adeguarli al testo riveduto della presente direttiva nonché al regolamento sull'Agenzia e alla direttiva sulla sicurezza. Essi chiariscono il ruolo delle norme nazionali, i casi in cui queste ultime possono essere introdotte e le procedure per la loro revoca o pubblicazione.

L'Agenzia mantiene i propri compiti in merito alla classificazione delle norme nazionali (ex articolo 27). Essa inoltre esamina le norme nazionali notificate e invita gli Stati membri ad abrogarle in caso di ridondanza o incompatibilità con la legislazione dell'UE.

### Articolo 15

L'articolo chiarisce le circostanze che attivano una nuova dichiarazione «CE» di verifica.

### Articolo 16

Nessuna modifica sostanziale.

### Articolo 17

L'articolo rammenta il principio generale della presunzione di conformità stabilito dalla direttiva 1025/2012/UE.

### Ex articolo 20

Una parte del contenuto è stata chiarita e spostata nel capo V. Il restante contenuto è già contemplato dall'articolo 7 (non applicazione delle STI).

## CAPO V

Gli ex-articoli da 21 a 25 sono stati soppressi e sostituiti dai nuovi articoli da 18 a 20.

### Articolo 18

Per gli impianti fissi la procedura è praticamente identica a quella prevista dalla direttiva 2008/57, salvo per i sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, che saranno autorizzati dall'Agenzia per garantire la coerenza con i corrispondenti sottosistemi di bordo.

### Articolo 19

L'articolo affronta l'immissione sul mercato di sottosistemi mobili, che può essere effettuata sia dalle imprese ferroviarie che dai produttori. In pratica, i sottosistemi mobili non vengono messi in servizio singolarmente, bensì quando essi sono integrati in un veicolo. È l'articolo 21 ad affrontare la messa in servizio di un veicolo.

### Articolo 20

L'articolo introduce il concetto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato, che sostituisce in parte il concetto di autorizzazione della messa in servizio del veicolo emessa dall'autorità di sicurezza nazionale, come stabilito nella direttiva 2008/57/CE.

L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato è rilasciata dall'Agenzia e contiene tutte le informazioni di cui necessiterà in seguito l'impresa ferroviaria per mettere un veicolo in servizio commerciale. Il richiedente (impresa ferroviaria, fabbricante, ecc.) può chiedere all'Agenzia di integrare l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato con una dichiarazione relativa alla compatibilità tecnica del veicolo con una determinata serie di linee o reti stabilite dal richiedente in base a considerazioni di natura commerciale e/o tecnica. Tale dichiarazione complementare semplificherà all'impresa ferroviaria il compito di mettere in servizio il veicolo.

#### Articolo 21

L'articolo chiarisce il ruolo delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura nella verifica della compatibilità tecnica del veicolo con il percorso e l'integrazione sicura del veicolo nel sistema in cui è destinato a circolare.

#### Articolo 22

L'articolo concerne l'autorizzazione per l'immissione sul mercato di tipi di veicoli ed è stato modificato per riflettere le disposizioni degli articoli da 18 a 21.

#### Ex articolo 27

L'articolo è stato soppresso, poiché alcune delle sue disposizioni sono state inserite nel regolamento sull'Agenzia ferroviaria europea.

#### CAPO VI

Gli articoli da 23 a 41 relativi agli organismi di valutazione della conformità sostituiscono e integrano l'ex articolo 28 e l'ex allegato VIII per includere le disposizioni del nuovo quadro legislativo per la commercializzazione dei prodotti, come definito nella decisione 768/2008/CE.

#### Ex articolo 31

L'articolo è stato soppresso perché obsoleto.

#### CAPO VII

Gli articoli da 42 a 45 sul NEV e i registri sono stati aggiornati per riflettere le disposizioni di cui al Capo V.

#### Ex articolo 36

L'articolo è stato soppresso perché obsoleto.

#### CAPO VIII

#### Articoli 46 e 47

Gli articoli riguardano il potere della Commissione di adottare atti delegati in conformità del trattato di Lisbona.

#### Articolo 48

L'articolo è stato modificato per tenere conto delle nuove procedure di comitatologia.

#### Ex articolo 30

L'articolo è stato soppresso perché obsoleto.

#### Articoli 49 e 50

Gli articoli sono stati aggiornati per adeguarli al testo della presente direttiva.

## Articolo 51

L'articolo comprende le nuove disposizioni relative al regime transitorio per la messa in servizio dei veicoli. Ciò consentirà l'applicazione parallela di entrambi i regimi (direttiva 2008/57/CE e la presente direttiva) per un periodo limitato.

## Articolo 52

A seguito dell'entrata in vigore del trattato di Lisbona, una serie di allegati della direttiva 2008/57/CE sono stati convertiti in atti di esecuzione che dovranno essere adottati dalla Commissione. L'articolo stabilisce le disposizioni da applicare fino alla data di applicazione di tali atti di esecuzione.

## Articolo 53

L'articolo stabilisce le tabelle di corrispondenza da comunicare agli Stati membri al momento del recepimento della direttiva nella legislazione nazionale. Le tabelle sono necessarie a causa delle modifiche sostanziali introdotte dalla presente direttiva al capo V e al capo VI e sono ritenute necessarie per consentire a tutti i soggetti di individuare facilmente la legislazione nazionale applicabile.

## Articolo 54

Nuovo articolo concernente il ruolo dei pareri e delle raccomandazioni dell'Agenzia.

## Articoli da 55 a 57

Gli articoli sono stati aggiornati per adeguarli al testo della presente direttiva.

## Allegato I

Non vi sono più riferimenti al sistema ferroviario transeuropeo perché alla data di entrata in vigore della presente direttiva le STI saranno state estese de facto.

Anche la separazione tra sistema ferroviario ad alta velocità e sistema ferroviario convenzionale è stata eliminata, alla luce della fusione di varie STI inerenti all'uno o all'altro sistema.

Tenendo conto di quanto indicato, la classificazione dei veicoli è stata semplificata.

## Allegati II e III

Nessuna modifica sostanziale.

## Ex allegato IV

Convertito in atto di esecuzione, cfr. articolo 8, paragrafo 2.

## Ex allegati V e VI

Convertiti in atti di esecuzione, cfr. articolo 15, paragrafo 7.

## Ex allegato VII

Convertito in atto di esecuzione, cfr. articolo 14, paragrafo 8.

## Ex allegato VIII

L'allegato è stato soppresso poiché il suo contenuto è stato inserito negli articoli 27, 28 e 29.

## Ex Allegato IX

Convertito in atto di esecuzione, cfr. articolo 7, paragrafo 3.

Allegati IV e V

Gli allegati sono stati aggiornati per adeguarli al testo della presente direttiva.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea**

**(rifusione)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea ~~che istituisce la Comunità europea~~, in particolare ~~gli articoli 1 e 2~~ l'articolo 71 e 156 ☒ 91, paragrafo 1, e gli articoli 170 e 171 ☒ ,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

---

↓ 2008/57/CE considerando 1  
(adattato)

~~La direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità<sup>3</sup>, e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale<sup>4</sup>, hanno subito modifiche sostanziali con la direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup>. Poiché sono inserite nuove modifiche, è opportuno procedere alla rifusione delle direttive in questione per favorirne la chiarezza e riunire le disposizioni in un unico testo per una maggiore semplificazione.~~

---

<sup>1</sup> GU C ... del ... , pag. ....

<sup>2</sup> GU C ... del ... , pag. ....

<sup>3</sup> ~~GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).~~

<sup>4</sup> ~~GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE.~~

<sup>5</sup> ~~Direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114); retifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 40.~~

---

↓ nuovo

- (1) La direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario<sup>6</sup> ha subito diverse modifiche sostanziali. Date le ulteriori modifiche che devono essere apportate, è quindi opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di detta direttiva.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 2  
(adattato)

- (2) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, è opportuno in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, ~~come previsto all'articolo 155 del trattato.~~
- 

↓ nuovo

- (3) Il perseguimento dell'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione deve portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione e con i paesi terzi e contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi per la costruzione, il rinnovo, la ristrutturazione e il funzionamento del sistema ferroviario nell'Unione.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 3  
(adattato)

~~Con la firma del protocollo adottato a Kyoto il 12 dicembre 1997 l'Unione europea si è impegnata a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra. Tali obiettivi richiedono un riequilibrio modale e, quindi, una maggiore competitività del trasporto ferroviario.~~

---

↓ 2008/57/CE considerando 43  
(adattato)

~~La strategia della Comunità per l'integrazione delle esigenze ambientali e dello sviluppo sostenibile nella sua politica dei trasporti rammenta la necessità di operare per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti.~~

---

↓ 2008/57/CE considerando 5

- (4) L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria richiede in particolare una forte compatibilità tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle dei veicoli, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori e delle diverse imprese ferroviarie. Da questa coerenza e da questa

---

<sup>6</sup> GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità e il costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario.

---

↓ 2008/57/CE considerando 6  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (5) ~~Gli Stati membri sono tenuti a controllare~~ ⇒ È opportuno che il quadro normativo ferroviario stabilisca responsabilità precise per garantire ⇐ il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie ~~in generale al momento della progettazione, della costruzione, della messa in servizio e durante l'esercizio.~~
- 

↓ 2008/57/CE considerando 7  
(adattato)

- (6) Le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche ~~applicati dalle ferrovie~~ ☒ applicabili ai sistemi, ai sottosistemi e ai componenti ferroviari ☒ presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione ostacola soprattutto la circolazione dei treni in buone condizioni su tutto il territorio ~~e comunitario~~ ☒ dell'Unione ☒.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 8  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (7) Con il passare degli anni questa situazione ha creato stretti legami tra le industrie ferroviarie nazionali e le ferrovie nazionali, a detrimento ~~dell'~~ ☒ di un' ☒ apertura effettiva dei mercati ⇒ che consenta ai nuovi operatori di emergere ⇐. Tali industrie, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, necessitano di un mercato europeo aperto e concorrenziale.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 9  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (8) È opportuno pertanto definire per tutta ~~la Comunità~~ ☒ l'Unione ☒ requisiti essenziali ⇒ relativi all'interoperabilità ferroviaria ⇐ ☒ da applicare ☒ al suo sistema ferroviario.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 10

~~Per realizzare questi obiettivi il Consiglio ha adottato una prima misura il 23 luglio 1996 con l'adozione della direttiva 96/48/CE. Successivamente, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2001/16/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 11

~~L'entrata in vigore della direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>7</sup>, della direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CEE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie<sup>8</sup> e della 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>9</sup>, ha inciso sulla realizzazione dell'interoperabilità. L'estensione dei diritti di accesso, come per altri modi di trasporto, dovrebbe procedere parallelamente alla realizzazione delle necessarie misure in materia di armonizzazione. Di conseguenza, è necessario realizzare l'interoperabilità su tutta la rete, estendendo progressivamente l'ambito di applicazione geografico della direttiva 2001/16/CE. Occorre inoltre estendere la base giuridica della direttiva 2001/16/CE all'articolo 71 del trattato, su cui si fonda la direttiva 2001/12/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 12  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (9) Lo sviluppo delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro. In particolare, ~~occorre~~~~occorrerebbe~~ chiaramente distinguere tra le norme o parti di norme che è ~~indispensabile rendere~~  devono essere rese  obbligatorie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva e le norme «armonizzate» che sono state elaborate ⇒ in conformità del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>10</sup> ⇐ ~~in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione.~~ ⇒ Ove strettamente necessario, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee, che diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile. ⇐

↓ nuovo

- (10) Al fine di aumentare realmente la competitività del settore ferroviario dell'Unione, senza distorcere la concorrenza tra gli attori fondamentali di tale sistema, le STI

<sup>7</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

<sup>8</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

<sup>9</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/58/CE della Commissione (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44).

<sup>10</sup> GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12.

devono essere elaborate nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza, come stabilito nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.

- (11) La qualità del trasporto ferroviario dell'Unione necessita tra l'altro di un'eccellente compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso più ampio del termine, ovvero comprese le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa compatibilità dipendono i livelli delle prestazioni, della sicurezza, della qualità del servizio e i relativi costi.

↓ 2008/57/CE considerando 13

~~In linea generale, le specifiche europee sono sviluppate in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione. Esse consentono di beneficiare di una presunzione di conformità rispetto a determinati requisiti essenziali della presente direttiva, soprattutto nel caso dei componenti di interoperabilità e delle interfacce. Queste specifiche europee, o le parti di esse applicabili, non sono obbligatorie e non è necessario alcun riferimento esplicito a dette specifiche nelle STI. I riferimenti delle specifiche europee sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Gli Stati membri pubblicano i riferimenti delle norme nazionali che recepiscono le norme europee.~~

↓ 2008/57/CE considerando 14

~~In alcuni casi, qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva, le STI possono fare esplicito riferimento a norme o specifiche europee. Ciò comporta alcune conseguenze, che occorre precisare. In particolare, queste norme o specifiche europee diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile.~~

↓ 2008/57/CE considerando 15  
(adattato)

- (12) È una STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità ~~deve~~  dovrebbe  soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente ~~deve~~  dovrebbe  essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI ed essere munito del relativo certificato.

↓ 2008/57/CE considerando 16  
(adattato)

- (13) Nello sviluppare nuove STI lo scopo ~~deve~~ ~~deverrebbe~~ essere sempre quello di assicurare la compatibilità con l'attuale sistema ~~autorizzato~~. Ciò contribuirà a favorire la competitività del trasporto ferroviario e ad evitare i costi aggiuntivi connessi all'obbligo di ristrutturare o rinnovare i sottosistemi ~~autorizzati~~ esistenti per garantire la retrocompatibilità. Nei casi eccezionali in cui non sia possibile assicurare la compatibilità, le STI possono definire il quadro necessario per decidere se i sottosistemi esistenti ~~dovranno essere nuovamente autorizzati~~  necessitano di una nuova decisione o autorizzazione di messa in servizio  e fissare le corrispondenti scadenze.

---

↓ 2008/57/CE considerando 17  
(adattato)

- (14) Per motivi di sicurezza, è necessario ~~chiedere agli Stati membri di~~ attribuire un codice di identificazione a ciascun veicolo messo in servizio. Il veicolo ~~deve/dovrebbe~~ poi essere iscritto in un registro di immatricolazione nazionale. I registri ~~☒~~ devono ~~☒~~ ~~dovrebbero~~ essere accessibili a tutti gli Stati membri così come ad alcuni operatori economici ~~della Comunità~~ ☒ dell'Unione ☒ e i relativi dati ~~devono/dovrebbero~~ essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri ~~devono/dovrebbero~~ formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche.
- 

↓ nuovo

- (15) Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ai requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, gli aspetti che devono ancora essere affrontati sono individuati come punti in sospeso in un allegato della STI. In attesa del completamento della STI, per detti punti in sospeso si applicano le norme nazionali.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 18  
(adattato)

- (16) È opportuno precisare il trattamento da riservare ai requisiti essenziali applicabili a un sottosistema non ancora ~~oggetto di specifiche esauritive~~ trattato nella corrispondente STI. In questo caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano gli organismi notificati di cui all'articolo ~~17~~ ~~20~~ della ~~direttiva~~ 2008/57/CE ~~96/48/CE~~ ~~e~~ ~~2001/16/CE~~.
- 

↓ nuovo

- (17) La direttiva 2008/57/CE si applica all'intero sistema ferroviario dell'Unione e l'ambito di applicazione delle STI è esteso in modo da coprire altresì i veicoli e le reti non inclusi nel sistema ferroviario transeuropeo. È opportuno quindi semplificare l'allegato I, eliminando i riferimenti specifici al sistema ferroviario transeuropeo.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 19

~~La distinzione fra sistema ferroviario ad alta velocità e sistema ferroviario convenzionale non giustifica l'esistenza di due direttive distinte. Le procedure di sviluppo delle STI sono identiche per entrambi i sistemi, così come le procedure da rispettare per la certificazione dei componenti di interoperabilità e dei sottosistemi. I requisiti essenziali sono praticamente identici, così come la suddivisione del sistema in sottosistemi che dovrebbero essere oggetto di specifiche tecniche. D'altro lato, visto che i treni dovrebbero poter circolare liberamente sulla rete ad alta velocità e sulla rete convenzionale, le specifiche tecniche dei due sistemi coincidono in larga misura. I lavori di sviluppo delle STI hanno mostrato d'altronde che, per determinati sottosistemi, un'unica STI può servire i due sistemi. È quindi opportuno integrare le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.~~

---

↓ nuovo

- (18) Le specifiche funzionali e tecniche che i sottosistemi e le loro interfacce devono rispettare possono variare in base all'utilizzo dei sottosistemi, ad esempio in base alle categorie delle linee e dei veicoli.
- (19) Al fine di garantire la progressiva attuazione dell'interoperabilità ferroviaria in tutta l'Unione e di ridurre gradualmente l'eterogeneità dei sistemi preesistenti, è opportuno che le STI specifichino le disposizioni da applicare in caso di rinnovo o di ristrutturazione dei sottosistemi esistenti ed eventualmente le scadenze per la realizzazione del sistema definitivo.

---

↓ 2008/57/CE considerando 20

~~La direttiva 2004/50/CE prevedeva un'estensione progressiva dell'ambito di applicazione della direttiva 2001/16/CE in funzione dell'adozione delle nuove STI o della revisione di quelle esistenti. L'ambito di applicazione della presente direttiva riguarda, al momento dell'entrata in vigore, le reti transeuropee convenzionali e ad alta velocità così come sono definite nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti<sup>11</sup>, nonché i veicoli idonei a circolare sulle reti in questione. L'ambito di applicazione sarà progressivamente esteso a tutta la rete e a tutti i veicoli a condizione che una valutazione dell'impatto ne dimostri l'interesse economico.~~

---

↓ 2008/57/CE considerando 21

- (20) In considerazione dell'approccio graduale alla soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario e del tempo necessario per adottare tutte le STI, è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o si impegnino in progetti che aumentano la diversità del sistema esistente.

---

↓ nuovo

- (21) Al fine di eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, e a seguito dell'estensione dell'ambito di applicazione delle STI all'intero sistema ferroviario dell'Unione, occorre ridurre progressivamente il numero di norme nazionali. È opportuno che le norme nazionali siano distinte in norme strettamente legate alle esigenze locali e norme necessarie per supplire ai punti in sospeso nelle STI. Occorre eliminare progressivamente quest'ultimo tipo di norma, in seguito alla chiusura dei punti in sospeso nelle STI.

---

↓ 2008/57/CE considerando 22

- (22) L'adozione di un approccio graduale soddisfa le particolari esigenze dell'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e veicoli vetusti, il cui adattamento o rinnovamento

---

<sup>11</sup> ~~GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).~~

implicano onerosi investimenti, e per questo occorre fare in modo di non penalizzare economicamente la ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.

↓ 2008/57/CE considerando 23

~~Nelle risoluzioni legislative del 10 marzo 1999 sul pacchetto ferroviario il Parlamento europeo ha chiesto che l'apertura graduale del settore ferroviario vada di pari passo con misure di armonizzazione tecnica quanto più rapide ed efficaci possibile.~~

↓ 2008/57/CE considerando 24

~~Il Consiglio, nella riunione del 6 ottobre 1999, ha chiesto alla Commissione di proporre una strategia per migliorare l'interoperabilità dei trasporti ferroviari e ridurre le strozzature in modo da eliminare rapidamente gli ostacoli di natura tecnica, amministrativa ed economica all'interoperabilità delle reti, pur garantendo un elevato livello di sicurezza e la formazione e la qualificazione del personale interessato.~~

↓ 2008/57/CE considerando 26

~~La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>12</sup>, implica che le imprese ferroviarie dovrebbero avere un maggiore accesso alle reti ferroviarie degli Stati membri, il che richiede pertanto l'interoperabilità delle infrastrutture, delle apparecchiature, del materiale rotabile e dei sistemi di gestione e di funzionamento, comprese le qualifiche professionali e le condizioni d'igiene e di sicurezza sul lavoro del personale necessarie per il funzionamento e la manutenzione dei sottosistemi menzionati nonché per l'attuazione di ogni STI. Tuttavia, la presente direttiva non mira a realizzare, direttamente o indirettamente, l'armonizzazione delle condizioni di lavoro nel settore ferroviario.~~

↓ 2008/57/CE considerando 26  
(adattato)

(23) Vista la portata e la complessità del sistema ferroviario, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una sua scomposizione nei sottosistemi seguenti: infrastrutture, controllo-comando e segnalamento ☒ sui binari ☒, ☒ controllo comando e segnalamento a bordo, ☒ energia, materiale rotabile, esercizio e gestione del traffico, manutenzione, applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci. Per ciascuno di questi sottosistemi occorre precisare, ~~per tutta la Comunità,~~ i requisiti essenziali e determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per i componenti e le interfacce, al fine di soddisfare tali requisiti. Lo stesso sistema è scomposto in elementi fissi e mobili, che comprendono, da un lato, la rete composta di linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema, e, dall'altro, tutti i veicoli che circolano sulla rete. Pertanto, ai fini della presente direttiva, un veicolo è composto di un sottosistema («materiale rotabile») e, ove opportuno, ~~da più parti~~ di altri sottosistemi (principalmente ~~la parte caricata a bordo del~~ ☒ il ☒ sottosistema «controllo-comando e segnalamento» ~~e la parte caricata a bordo del sottosistema «energia»~~).

<sup>12</sup> GUL 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/58/CE.

---

↓ nuovo

(24) La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, di cui l'Unione è firmataria, definisce l'accessibilità quale uno dei suoi principi generali e invita i paesi firmatari ad adottare misure adeguate per garantire alle persone con disabilità l'accesso su base di uguaglianza con gli altri, anche elaborando e promulgando norme e orientamenti minimi in materia di accessibilità nonché monitorandone l'attuazione. L'accessibilità costituisce quindi un requisito importante per l'interoperabilità del sistema ferroviario.

---

↓ 2008/57/CE considerando 27

(25) È opportuno che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario non crei ostacoli ingiustificati, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, al mantenimento della coerenza della rete ferroviaria esistente in ogni Stato membro, pur sforzandosi di conservare l'obiettivo dell'interoperabilità.

---

↓ 2008/57/CE considerando 28

(26) Le STI hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e, quindi, occorre consultarli sugli aspetti che li riguardano.

---

↓ 2008/57/CE considerando 29  
⇒ nuovo

(27) È opportuno consentire, ~~in casi particolari,~~ che lo Stato membro interessato non applichi determinate STI ⇒ in un numero limitato di circostanze debitamente motivate. È opportuno definire tali circostanze e le procedure da seguire in caso di non applicazione della STI ⇐ ~~e prevedere procedure volte a garantire che tali deroghe siano giustificate. L'articolo 155 del trattato prescrive che l'azione della Comunità nel settore della interoperabilità tenga conto della potenziale validità economica dei progetti.~~

---

↓ 2008/57/CE considerando 30

(28) L'elaborazione e l'applicazione delle STI al sistema ferroviario non ~~devono/dovrebbero~~ ostacolare l'innovazione tecnologica e quest'ultima ~~deve/dovrebbe~~ mirare al miglioramento delle prestazioni economiche.

---

↓ 2008/57/CE considerando 31

~~È opportuno sfruttare l'interoperabilità del sistema ferroviario, per quanto riguarda in particolare il trasporto di merci, per realizzare le condizioni di una migliore interoperabilità intermodale.~~

---

↓ 2008/57/CE considerando 32  
(adattato)

- (29) Per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario e, in particolare, la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali<sup>13</sup>, gli enti appaltanti ~~devono~~dovrebbero includere le specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati d'onere propri di ogni appalto. È necessario creare una  serie di norme  ~~insieme di specifiche europee~~ che servano da riferimento a queste specifiche tecniche.

---

↓ 2008/57/CE considerando 33  
(adattato)

- (30) Un sistema internazionale di normalizzazione in grado di produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica ~~comunitaria~~  unionale  presenta un interesse per ~~la Comunità~~  l'Unione . Di conseguenza, è  opportuno  ~~necessario~~ che  le organizzazioni  ~~gli organismi europei~~ di normalizzazione proseguano la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normalizzazione.

---

↓ 2008/57/CE considerando 34  
(adattato)

- (31) Gli enti appaltanti definiscono le specifiche supplementari necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme. È importante che queste specifiche soddisfino i requisiti essenziali armonizzati a livello ~~comunitario~~  unionale  cui deve rispondere il sistema ferroviario.

---

↓ 2008/57/CE considerando 35

- (32) È necessario basare le procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti sull'uso dei moduli oggetto della ~~decisione 93/465/CEE del Consiglio~~<sup>14</sup> decisione 2010/713/UE della Commissione, del 9 novembre 2010, concernente i moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della direttiva 2008/57/CE del Parlamento

---

<sup>13</sup> Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 213/2008 della Commissione (GU L 74 del 15.3.2008, pag. 1).

<sup>14</sup> ~~Decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura CE di conformità da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica (GU L 220 del 30.8.1993, pag. 23).~~

europeo e del Consiglio<sup>15</sup> . Occorre elaborare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo delle industrie interessate, le procedure basate sul sistema garanzia di qualità.

---

↓ 2008/57/CE considerando 36  
(adattato)

- (33) La conformità dei componenti è principalmente correlata al loro settore di impiego, al fine di garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto alla loro libera circolazione nel mercato ~~comunitario~~  dell'Unione  . La valutazione dell'idoneità all'impiego si applica nel caso dei componenti più critici per la sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema. Non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura «CE» sui componenti soggetti alle disposizioni della presente direttiva ma, in base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità all'impiego, ~~deve/dovrebbe~~ essere sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 37  
(adattato)

- (34) I fabbricanti hanno comunque l'obbligo di apporre, per alcuni componenti, la marcatura «CE» che ne attesti la conformità ad altre disposizioni ~~comunitarie~~  unionali  pertinenti.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 38

- (35) Quando una STI entra in vigore, un certo numero di componenti di interoperabilità sono già sul mercato. È necessario prevedere un periodo di transizione affinché questi componenti possano essere integrati in un sottosistema anche se non sono strettamente conformi alla STI in questione.
- 

↓ 2008/57/CE considerando 39  
(adattato)

- (36) Occorre assoggettare i sottosistemi alla base del sistema ferroviario ad una procedura di verifica per consentire alle ~~autorità~~  entità  responsabili ~~che autorizzano~~ della messa in servizio di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche ed operative applicabili. Ciò deve anche consentire ai fabbricanti di poter fare affidamento su una parità di trattamento indipendentemente ~~dal paese~~  dallo Stato membro  .  
~~Occorre quindi elaborare uno o più moduli che definiscano i principi e le condizioni della verifica «CE» dei sottosistemi.~~
- 

↓ 2008/57/CE considerando 40  
⇒ nuovo

- (37) Dopo la messa in servizio di un sottosistema, è opportuno assicurarsi che esso sia utilizzato e sottoposto a manutenzione in conformità ai requisiti essenziali che lo riguardano. La responsabilità del rispetto dei requisiti incombe, a norma della

---

<sup>15</sup> GU L 319 del 4.12.2010, pag. 1.

~~direttiva [.../...] 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie<sup>16</sup> (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)<sup>17</sup>, al gestore dell'infrastruttura o all'impresa ferroviaria, ognuno per i propri sottosistemi. Gli Stati membri possono verificare il rispetto dei requisiti in occasione del rilascio dei certificati di sicurezza e delle omologazioni di sicurezza a norma degli articoli 10 e 11 della direttiva 2004/49/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 41  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (38) ~~Per quanto riguarda i veicoli, La procedura di messa in servizio ⇒ dei veicoli e degli impianti fissi ⇐ deve dovrebbe essere chiarita tenendo conto ⇒ delle responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie ⇐ della nuova definizione di «veicolo», che si compone di uno o più sottosistemi. Inoltre, poiché le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE hanno per oggetto i sottosistemi nuovi e ristrutturati e la direttiva 2004/49/CE tratta dei veicoli in uso, tutte le disposizioni concernenti l'autorizzazione della messa in servizio dei veicoli dovrebbero essere integrate nella presente direttiva. Inoltre è opportuno prevedere anche una procedura di autorizzazione dei tipi di veicoli. Al fine di facilitare tale procedura e permettere l'identificazione dei tipi di veicoli, l'Agenzia ferroviaria europea (in seguito denominata: l'«Agenzia») dovrebbe creare e un registro europeo dei tipi autorizzati di veicoli e tenerlo aggiornato.~~
- (39) ☒ Al fine di ☒ facilitare la messa in servizio dei veicoli e ridurre l'onere amministrativo ⇒ è opportuno introdurre il concetto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato valida in tutta l'Unione, quale condizione preliminare per consentire alle imprese ferroviarie di mettere in servizio un veicolo. Inoltre, tale concetto è maggiormente in linea con la decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE del Consiglio<sup>18</sup>⇐.

↓ nuovo

- (40) Al fine di garantire la tracciabilità dei veicoli e della loro storia, è opportuno registrare i riferimenti relativi alle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato insieme agli altri dati concernenti il veicolo.
- (41) È necessario che le STI specifichino le procedure per verificare la compatibilità tra i veicoli e la rete dopo il rilascio dell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e prima della decisione di messa in servizio.

↓ 2008/57/CE considerando 42

~~L'esperienza ha dimostrato che l'applicazione di questa procedura a livello nazionale è spesso complicata e soggetta a prescrizioni nazionali disomogenee, poco trasparenti e talvolta~~

<sup>16</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44; rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

<sup>17</sup> GU L...

<sup>18</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82.

~~ripetitive. Essa finisce quindi per rappresentare un serio ostacolo alla creazione di nuove imprese ferroviarie, soprattutto nel settore del trasporto merci. È opportuno pertanto adoperarsi per chiarire e semplificare le procedure di autorizzazione dei veicoli. È opportuno in primo luogo sancire il principio generale che una sola autorizzazione è sufficiente per l'intera rete ferroviaria comunitaria. In secondo luogo, la procedura di autorizzazione dei veicoli conformi alle STI dovrebbe essere più semplice e rapida che nel caso di non conformità alle STI. In terzo luogo, il principio del mutuo riconoscimento dovrebbe essere applicato quanto più possibile: quando un veicolo è stato già messo in servizio in uno Stato membro, gli altri Stati membri non dovrebbero invocare le disposizioni nazionali per imporre requisiti e verifiche superflui, salvo qualora ciò sia strettamente necessario per verificare la compatibilità tecnica del veicolo con la rete di cui trattasi. A tal fine le norme nazionali dovrebbero essere classificate e comparate in base a una check-list, onde determinare in che misura tali norme possono essere considerate equivalenti in termini di requisiti, risultati e sicurezza. In quarto luogo, è opportuno attenersi al principio della certezza giuridica circa l'esito della procedura. A tal fine, in assenza di decisione dell'autorità nazionale di sicurezza entro i termini prescritti, il richiedente dovrebbe essere autorizzato a mettere in servizio un veicolo. Tale autorizzazione è possibile solo se il veicolo è già stato autorizzato in un altro Stato membro. Inoltre, tale veicolo dovrebbe poter essere utilizzato soltanto da un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura debitamente certificato a norma della direttiva 2004/49/CE, sotto la loro piena responsabilità.~~

↓ nuovo

(42) Per aiutare le imprese ferroviarie a prendere una decisione in merito alla messa in servizio di un veicolo e per evitare verifiche superflue e inutili oneri amministrativi, è opportuno classificare le norme nazionali al fine di stabilire l'equivalenza tra le norme nazionali dei diversi Stati membri che coprono la stessa materia.

↓ 2008/57/CE considerando 43

~~Le procedure di autorizzazione per i veicoli conformi alle STI e per quelli non conformi sono differenti. In alcuni casi la scelta della procedura potrebbe risultare non agevole. I veicoli che rientrano nella categoria di quelli conformi alle STI dovrebbero essere quelli per i quali tutti le pertinenti STI sono entrate in vigore, o quanto meno quelle sul materiale rotabile. Ciò significa che è stato previsto un numero significativo di requisiti essenziali. Ad esempio, fin quando tutte le STI tradizionali concernenti i locomotori non siano entrate in vigore, i locomotori rientrano fra i veicoli non conformi alle STI anche se in regola con altre pertinenti STI in vigore al momento della loro messa in servizio.~~

↓ 2008/57/CE considerando 44

~~Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono individuati come «punti in sospeso» in un allegato della STI. Quando un veicolo conforme alle STI è già stato autorizzato in uno Stato membro, le autorizzazioni supplementari dovrebbero prendere in considerazione soltanto i punti in sospeso riguardanti la compatibilità tecnica tra il veicolo e la rete.~~

↓ 2008/57/CE considerando 45

~~L'elenco dei parametri da controllare per la messa in servizio di veicoli non conformi alle STI è un elemento fondamentale per realizzare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari, in particolare per quanto riguarda i veicoli esistenti. Tale elenco tiene conto dell'esperienza acquisita in un numero limitato di reti. È pertanto necessario che l'Agenzia riesami i parametri di cui all'allegato VII e presenti alla Commissione le raccomandazioni che ritiene appropriate.~~

↓ 2008/57/CE considerando 46

(43) ~~È opportuno basare la procedura di verifica sulle STI. Queste ultime sono soggette alle disposizioni dell'articolo 18 della direttiva 93/38/CEE.~~ Gli organismi notificati incaricati delle procedure di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti, nonché la procedura di verifica dei sottosistemi, dovrebbero, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile.

↓ 2008/57/CE considerando 47

~~È opportuno che gli organismi notificati siano strutturati in modo da rispondere ai criteri che dovrebbero essere applicati a questo tipo di organismi in tutti i settori del nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di verifica della conformità, in particolare i criteri di indipendenza e competenza.~~

↓ nuovo

(44) L'accreditamento trasparente, quale previsto dal regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93<sup>19</sup>, garantendo il necessario livello di fiducia nei certificati di conformità, deve essere considerato dalle autorità pubbliche nazionali di tutta l'Unione lo strumento privilegiato per dimostrare la competenza tecnica degli organismi notificati e, mutatis mutandis, degli organismi designati per verificare il rispetto delle norme nazionali. Le autorità nazionali possono tuttavia ritenere di possedere strumenti idonei a effettuare esse stesse tale valutazione. In tal caso, al fine di garantire un adeguato livello di affidabilità delle valutazioni effettuate da altre autorità nazionali, esse devono fornire alla Commissione e agli altri Stati membri le necessarie prove documentali a dimostrazione dell'ottemperanza ai pertinenti requisiti normativi applicati agli organismi di valutazione della conformità.

(45) La presente direttiva deve limitarsi a stabilire i requisiti di interoperabilità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità. Per agevolare la conformità a tali requisiti è necessario prevedere la presunzione di conformità per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità che sono conformi alle norme armonizzate adottate a norma del regolamento (UE) n. 1025/2012 ai fini della formulazione delle specifiche tecniche dettagliate di tali requisiti.

<sup>19</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

↓ 2008/57/CE considerando 48  
(adattato)  
⇒ nuovo

- (46) È opportuno che ~~Le STI saranno~~  siano  oggetto di revisione periodica. Qualora vengano rilevate ~~errori~~  carenze   nelle STI, è opportuno chiedere all’Agenzia ferroviaria europea (in seguito «l’Agenzia») di elaborare un parere che, a determinate condizioni, possa essere pubblicato e utilizzato da tutti i soggetti interessati (compresi l’industria e gli organismi notificati) quale strumento di conformità accettabile in attesa della revisione delle pertinenti STI. ~~↵ bisognerebbe istituire una procedura ad hoc rapida in modo tale da concordare in un primo momento un errata corrige provvisorio in sede di comitato e pubblicarlo poi a cura dell’Agenzia, consentendo così a tutte le parti interessate, industria e organismi e autorità notificati inclusi, di disporre tempestivamente dell’errata corrige in attesa di una revisione formale della STI da parte della Commissione. Per evitare confusione con gli errata corrige ufficiali della Commissione, si farà ricorso al termine «parere tecnico». La suddetta procedura è conforme al mandato adottato dalla Commissione nella decisione del 13 luglio 2007 relativa a un mandato di riferimento all’Agenzia ferroviaria europea per lo svolgimento di talune attività previste dalle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. Tuttavia, qualora le STI debbano essere modificate a causa di un errore pertinente o grave, è opportuno applicare una procedura di revisione.~~

↓ 2008/57/CE considerando 49

~~La definizione di «detentore» dovrebbe aderire quanto più strettamente possibile alla definizione adottata nella convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 1999. Sono numerose le entità identificabili come detentore di un veicolo: il proprietario, una società commerciale che opera con una flotta di vagoni, una società che noleggi veicoli a un’impresa ferroviaria con un’opzione d’acquisto sugli stessi da esercitarsi successivamente, l’impresa ferroviaria stessa, un gestore d’infrastruttura che utilizza veicoli per il mantenimento dell’infrastruttura, ecc. Tali entità detengono il controllo del veicolo ai fini del suo utilizzo come mezzo di trasporto da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori di infrastruttura. Per evitare ogni dubbio, il detentore dovrebbe essere chiaramente identificato nel registro di immatricolazione nazionale.~~

↓ 2008/57/CE considerando 50

~~Le misure necessarie per l’attuazione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo le procedure previste dalla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l’esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>20</sup>.~~

↓ 2008/57/CE considerando 51

~~In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare e aggiornare le STI. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente~~

<sup>20</sup> ~~GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).~~

~~direttiva, 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.~~

↓ 2008/57/CE considerando 52

~~Ove, per imperativi motivi d'urgenza, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo non possano essere osservati, la Commissione dovrebbe poter applicare la procedura d'urgenza prevista dall'articolo 5 bis, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE ai fini dell'adozione di misure dirette a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola con le STI o relative modifiche.~~

↓ 2008/57/CE considerando 53  
(adattato) (adattato)

(47) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario ~~nelle dimensioni comunitarie~~ ☒ su scala unionale ☒, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli ☒ soli ☒ Stati membri, dato che gli Stati membri singolarmente non sono in grado di adottare le disposizioni necessarie per realizzare tale interoperabilità, e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello ~~comunitario~~ ☒ unionale ☒, ~~la Comunità~~ ☒ l'Unione ☒ può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato ☒ sull'Unione europea ☒. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

↓ 2008/57/CE considerando 54

~~Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio»<sup>21</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.~~

↓ nuovo

(48) Al fine di modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea deve essere delegato alla Commissione per quanto riguarda l'adeguamento al progresso tecnico dell'allegato II relativo alla ripartizione del sistema ferroviario in sottosistemi e alla descrizione di tali sottosistemi, al contenuto delle STI e alle modifiche delle stesse, comprese le modifiche necessarie a colmare le carenze delle STI. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione deve provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

<sup>21</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

- (49) Al fine di affrontare le carenze individuate nelle STI, la Commissione deve adottare atti delegati che modifichino tali STI mediante procedura d'urgenza.
- (50) Il potere di adottare atti delegati deve essere conferito alla Commissione per garantire l'applicazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della presente direttiva in merito al mandato affidato all'Agenzia per l'elaborazione delle STI e delle loro modifiche e al fine di presentare le pertinenti raccomandazioni alla Commissione.
- (51) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione in relazione ai seguenti aspetti: il contenuto del fascicolo che accompagna la richiesta di non applicazione di una o più STI o di parte di esse; i dettagli, il formato e le modalità di trasmissione di tale fascicolo; l'ambito di applicazione e il contenuto della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, il formato della stessa e i dettagli delle informazioni in essa contenute; la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi allo scopo di facilitare le verifiche di compatibilità tra attrezzature fisse e mobili; le procedure di verifica per i sottosistemi, compresi i principi generali, il contenuto, la procedura e i documenti relativi alla procedura «CE» di verifica e alla procedura di verifica nel caso delle norme nazionali; i modelli per la dichiarazione «CE» di verifica e per la dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali e i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che deve corredare la dichiarazione di verifica; le specifiche comuni relative al contenuto, al formato dei dati, all'architettura funzionale e tecnica, alle modalità operative e alle norme per l'introduzione e la consultazione dei dati del registro dell'infrastruttura. Occorre che tali competenze siano esercitate conformemente alle disposizioni del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>22</sup>.
- (52) Conformemente alla dichiarazione politica comune degli Stati membri e della Commissione, del 28 settembre 2011, sui documenti esplicativi, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti intesi a chiarire il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto concerne la presente direttiva, il legislatore ritiene giustificata la trasmissione di detti documenti.

↓ 2008/57/CE considerando 55  
(adattato)

- (53) L'obbligo di recepire la presente direttiva nella legislazione nazionale ~~deve~~<sup>deverrebbe</sup> essere limitato alle disposizioni che costituiscono una modifica di fondo rispetto alla direttiva precedente~~è~~. L'obbligo di recepire le disposizioni inalterate è imposto dalla direttiva precedente~~è~~.

<sup>22</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

↓ nuovo

(54) La presente direttiva deve lasciare impregiudicati gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento delle direttive nel diritto interno indicati nell'allegato IV, parte B.

↓ 2008/57/CE considerando 56

~~L'articolo 14 della direttiva 2004/49/CE e le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE dovrebbero essere pertanto abrogati;~~

↓ 2008/57/CE (adattato)

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

## CAPO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Articolo 1

##### ~~Scopo~~ ☒ ~~Oggetto~~ ☒ e ambito di applicazione

1. La presente direttiva ~~è volta a stabilire~~ ☒ stabilisce ☒ le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio ~~comunitario~~ ☒ dell'Unione ☒ l'interoperabilità del sistema ferroviario, in modo compatibile con le disposizioni della direttiva ~~[.../...sulla sicurezza delle ferrovie nell'Unione] 2004/49/CE~~. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione del sistema.

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

↓ 2008/57/CE

⇒ nuovo

~~2. Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:~~

~~a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi;~~

~~b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario nella Comunità;~~

~~c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario nella Comunità.~~

3. ~~Gli Stati membri possono escludere dalle misure adottate in attuazione~~ ⇒ I seguenti sistemi sono esclusi dall'ambito di applicazione ⇐ della presente direttiva:

↓ 2008/57/CE (adattato)

- a) metropolitane, tram e ~~altri~~ sistemi di trasporto leggero su rotaia;
- b) le reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, 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.

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

↓ 2008/57/CE (adattato)

- ~~a)~~ le infrastrutture ferroviarie private nonché i veicoli utilizzati solo su tali infrastrutture, ☒ qualora siano destinati ☒ ~~destinati~~ ad essere utilizzati esclusivamente dai proprietari per le loro operazioni di trasporto merci;
- ~~b)~~ le infrastrutture e i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico.

~~4. L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso, a norma dell'articolo 8, a tutto il sistema ferroviario, inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, e fatte salve le deroghe all'applicazione delle STI elencate nell'articolo 9.~~

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

↓ 2008/57/CE (adattato)

⇒ nuovo

- (1) «sistema ferroviario ~~trans-europeo~~ ⇒ dell'Unione ⇐»: ~~i sistemi ferroviari convenzionale e ad alta velocità trans-europei~~ ☒ gli elementi elencati ☒ di cui, ~~rispettivamente, all'allegato I, punti 1 e 2;~~

↓ 2008/57/CE

- (2) «interoperabilità»: la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate. ~~Tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali;~~

↓ 2008/57/CE

⇒ nuovo

- (3) «veicolo»: veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione, ⇒ in una composizione fissa o variabile ⇐. Il veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali ~~e di parti di tali sottosistemi;~~

↓ 2008/57/CE

- (4) «rete»: linee, stazioni e terminal e tutti i tipi di attrezzature fisse necessarie per assicurare il funzionamento sicuro e continuo del sistema ferroviario;

↓ 2008/57/CE (adattato)

- (5) «sottosistemi»:  parti strutturali o funzionali  ~~il risultato della divisione~~ del sistema ferroviario come ~~indicate~~  stabilito  nell'allegato II. ~~Tali sottosistemi, per i quali devono essere definiti requisiti essenziali, sono di natura strutturale o funzionale;~~

- (6) «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,  compresi  ~~Il concetto di «componente» comprende~~ i beni materiali e quelli immateriali, ~~quali il software;~~

↓ 2008/57/CE

- (7) «requisiti essenziali»: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce;

↓ 2008/57/CE (adattato)

⇒ nuovo

- (8) «specifica europea»: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea  quale definita all'allegato XXI della direttiva 2004/17/CE  o una norma nazionale ⇒ europea ⇐ ⇒ quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 1025/2012; ⇐ ~~che recepisce una norma europea, quali definite all'allegato XXI della direttiva 2004/17/CE;~~

↓ 2008/57/CE

- (9) «~~specificate~~ specifiche tecniche ~~che~~ di interoperabilità» («STI»): una specifica adottata a norma della presente direttiva di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;

~~«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;~~

↓ 2008/57/CE (adattato)

⇒ nuovo

- (10) «parametri fondamentali»: ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità, e specificata nelle STI pertinenti;

- (11) «caso specifico»: ogni parte del sistema ferroviario che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di limitazioni geografiche, topografiche, di ambiente urbano o di coerenza rispetto al sistema esistente. ~~Ciò può comprendere~~ in particolare le linee e reti ferroviarie isolate dalla rete del resto della ~~Comunità~~ ☒ dell'Unione ☒, la sagoma, lo scartamento o l'interasse fra i binari, i veicoli destinati ad un uso strettamente locale, regionale o storico e i veicoli in provenienza o a destinazione di paesi terzi;
- (12) «ristrutturazione»: lavori ~~importanti~~ di modifica di un sottosistema o di una sua parte che ⇒ comportano una modifica della documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione «CE» di verifica, qualora detta documentazione sia presente, e che ⇐ migliorano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- (13) «rinnovo»: lavori ~~importanti~~ di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- (14) «sistema ferroviario esistente»: l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e ☒ come pure ☒ i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono dette infrastrutture;

↓ 2008/57/CE

- (15) «sostituzione nell'ambito di una manutenzione»: sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nel quadro di una manutenzione preventiva o correttiva;

↓ 2008/57/CE (adattato)

- (16) «messa in servizio»: insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema o un veicolo è messo ☒ in servizio operativo ☒ ~~state nello stato di funzionamento di progetto~~;
- (17) «ente appaltante»: ~~qualsiasi~~ ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione e/o la costruzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema. L'ente può essere un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore, oppure ☒ un ☒ ~~il~~ concessionario incaricato della messa in servizio di un progetto;

↓ 2008/57/CE

⇒ nuovo

- (18) «detentore»: il soggetto o l'entità che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed è iscritto in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo ~~4333~~: può esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo;
- (19) «progetto in fase avanzata di sviluppo»: qualsiasi progetto la cui progettazione/costruzione è giunta a una fase tale che una modifica delle specifiche tecniche ⇒ potrebbe compromettere la validità del progetto previsto; ⇐ ~~sarebbe inaccettabile per lo Stato membro interessato. Questa impossibilità può essere dovuta a ragioni giuridiche, contrattuali, economiche, finanziarie, sociali o ambientali, che devono essere debitamente giustificate~~;

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

- (20) «norma armonizzata»: ~~qualsiasi~~  una  norma europea  quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) n. 1025/2012  ~~adottata da uno degli organismi di normalizzazione europei elencati all'allegato I della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione<sup>23</sup>, nell'ambito di un mandato della Commissione stabilito secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della summenzionata direttiva e che, da sola o congiuntamente ad altre norme, costituisce una soluzione per il rispetto di una disposizione di legge;~~
- (21) «autorità nazionale di sicurezza»: l'autorità preposta alla sicurezza definita all'articolo 3, ~~lettera g)~~, della direttiva .../... [sulla sicurezza delle ferrovie nell'Unione] ~~2004/49/CE;~~
- (22) «tipo»: il tipo di veicolo che definisce le caratteristiche essenziali di progettazione del veicolo cui si riferisce  l'attestato di esame del tipo o del progetto descritto nel pertinente modulo di verifica  ~~l'attestato unico di esame del tipo descritto nel modulo B della decisione 93/465/CEE;~~

↓ 2008/57/CE

- (23) «serie»: una serie di veicoli identici di uno stesso tipo di progetto;  
~~«Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia)<sup>24</sup>;~~

↓ 2008/57/CE (adattato)

- (24) «soggetto responsabile della manutenzione»: soggetto responsabile della manutenzione  quale definito all'articolo 3 della direttiva .../... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie]  ~~di un veicolo registrato in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale;~~

↓ nuovo

- (25) «trasporto leggero su rotaia»: un sistema di trasporto ferroviario urbano e/o suburbano la cui capacità e velocità sono inferiori a quelle del sistema di trasporto ferroviario pesante e delle metropolitane, ma superiori a quelle dei tram. I sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o dividerlo con il traffico stradale e in generale non effettuano scambi con veicoli adibiti al trasporto di passeggeri o di merci su lunga distanza;

<sup>23</sup> ~~GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 81).~~

<sup>24</sup> ~~GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1, rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.~~

- (26) «norme nazionali»: tutte le norme vincolanti contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria o obblighi tecnici, prescritte a livello di Stato membro e applicabili alle imprese ferroviarie, indipendentemente dall'organismo che le emana;
- (27) «stato di funzionamento di progetto»: il normale modo di funzionamento e le condizioni di degrado prevedibili (compresa l'usura) nei limiti e nelle condizioni di utilizzo specificate nei fascicoli tecnici e di manutenzione;
- (28) «strumenti di conformità accettabili»: pareri non vincolanti emessi dall'Agenzia per definire i metodi atti a stabilire il rispetto dei requisiti essenziali;
- (29) «immissione sul mercato»: la prima messa a disposizione sul mercato dell'Unione di un componente di interoperabilità, di un sottosistema o di un veicolo in grado di funzionare nel suo stato di funzionamento di progetto;
- (30) «fabbricante»: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica o fa progettare o fabbricare un componente di interoperabilità o un sottosistema e lo commercializza con il proprio nome o marchio;
- (31) «mandatario» persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto da un fabbricante un mandato scritto che la autorizza ad agire a suo nome in relazione a determinati compiti;
- (32) «specifico tecnica», un documento che prescrive i requisiti tecnici che un prodotto, un processo o un servizio devono soddisfare;
- (33) «accreditamento», il significato ad esso attribuito dal regolamento (CE) n. 765/2008;
- (34) «organismo nazionale di accreditamento»: lo stesso significato di cui al regolamento (CE) n. 765/2008;
- (35) «valutazione della conformità»: la procedura atta a dimostrare se le prescrizioni specifiche relative a un prodotto, a un processo, a un servizio, a un sistema, a una persona o a un organismo sono state rispettate;
- (36) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo che svolge attività di valutazione della conformità, fra cui tarature, prove, certificazioni e ispezioni;
- (37) «persona disabile e a mobilità ridotta»: tutte le persone che hanno una menomazione fisica, mentale, intellettuale o sensoriale, permanente o temporanea, che, interagendo con altre barriere, può ostacolare il pieno ed efficace utilizzo dei trasporti su base di uguaglianza con gli altri passeggeri, o la cui mobilità nell'utilizzo dei mezzi di trasporto è ridotta a causa dell'età;
- (38) «gestore dell'infrastruttura»: gestore dell'infrastruttura, quale definito all'articolo 3 della direttiva .../... [che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico];
- (39) «impresa ferroviaria»: impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3 della direttiva .../... [che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico], e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione. Sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

---

↓ 2008/57/CE

~~Articolo 3~~

~~Coerenza globale~~

~~1. La presente direttiva riguarda le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario necessarie per realizzarne l'interoperabilità.~~

~~2. Le disposizioni della presente direttiva si applicano fatte salve altre disposizioni comunitarie pertinenti. Tuttavia, nel caso dei componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, può essere necessario, per soddisfare i requisiti essenziali della presente direttiva, applicare particolari specifiche europee stabilite a tale scopo.~~

~~Articolo 34~~

~~Requisiti essenziali~~

~~1. Il sistema ferroviario, i sottosistemi e i componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, devono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.~~

---

↓ 2008/57/CE (adattato)

~~2. Le specifiche tecniche supplementari di cui all'articolo 34 della direttiva 2004/17/CE, necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

---

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

**CAPO II**

**SPECIFICHE TECNICHE DI INTEROPERABILITÀ**

~~Articolo 45~~

~~Oggetto delle STI~~ ☒ ~~specifiche tecniche di interoperabilità~~ ☒

~~1. Ogni sottosistema ☒ definito nell'allegato II ☒ è oggetto di una STI. Ove necessario, un sottosistema può essere oggetto di più STI e una STI può abbracciare vari sottosistemi. La decisione di elaborare e/o modificare una STI e la scelta del suo ambito di applicazione tecnico e geografico richiede un mandato a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.~~

---

↓ nuovo

~~2. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 46, per quanto riguarda l'adeguamento al progresso tecnico dell'allegato II sotto il profilo della ripartizione del sistema ferroviario in sottosistemi e della descrizione di detti sottosistemi.~~

---

↓ 2008/57/CE

32. I sottosistemi devono essere conformi alle STI vigenti al momento della loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione, conformemente alla presente direttiva; tale conformità deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema.

---

↓ 2008/57/CE (adattato)

43. Ogni STI, ~~ove necessario per realizzare l'obiettivo di cui all'articolo 1:~~

---

↓ 2008/57/CE

a) definisce l'ambito di applicazione previsto (parte della rete o dei veicoli di cui all'allegato I della direttiva; sottosistema o parte del sottosistema di cui all'allegato II);

---

↓ 2008/57/CE (adattato)

b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce ~~verso~~  in relazione  agli altri sottosistemi;

c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare ~~verso~~  in relazione  agli altri sottosistemi. Se necessario, le specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, ~~per esempio a seconda delle categorie di linee, di nodi e/o di veicoli di cui all'allegato I;~~

---

↓ 2008/57/CE

d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario;

e) indica, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, da un lato, o per la verifica «CE» dei sottosistemi, dall'altro. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 2010/713/UE<sup>25</sup> ~~93/465/CEE~~;

---

↓ 2008/57/CE (adattato)

⇒ nuovo

f) indica la strategia di ~~attuazione~~  applicazione  delle STI, precisando in particolare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI ⇒ ~~compresa la fissazione di termini per il completamento di tali tappe, ove necessario~~ ⇐ ;

---

<sup>25</sup> GU L 319 del 4.12.2010, pag. 1.

g) indica, per il personale interessato, i requisiti di qualifica professionale e d'igiene e di sicurezza sul luogo di lavoro richiesti per il funzionamento e la manutenzione del sottosistema interessato nonché per l'attuazione  l'applicazione  delle STI.

↓ nuovo

(h) indica le disposizioni applicabili ai sottosistemi esistenti e ai tipi di veicoli, in particolare in caso di rinnovo o di ristrutturazione, in presenza o meno di una nuova autorizzazione o decisione di messa in servizio;

(i) indica i parametri che l'impresa ferroviaria deve verificare e le procedure da applicare per verificare detti parametri in seguito al rilascio dell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e prima della decisione di messa in servizio, onde garantire la compatibilità tra i veicoli e le linee su cui tali veicoli saranno operativi;

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

54. Ciascuna STI è sviluppata partendo dall'esame del sottosistema esistente ed indica un sottosistema target raggiungibile in maniera progressiva ed entro termini ragionevoli. In questa maniera, l'adozione graduale delle STI e la loro l'osservanza  delle stesse facilitano la realizzazione progressiva  ~~consente di realizzare progressivamente~~  entro termini ragionevoli  dell'interoperabilità del sistema ferroviario.

65. Le STI preservano in modo adeguato la compatibilità del sistema ferroviario esistente di ciascuno Stato membro. A tal fine possono essere previsti per ciascuna STI casi specifici sia per quanto riguarda la rete sia per quanto riguarda i veicoli  e in particolare in merito  : ~~una particolare attenzione è rivolta~~ alla sagoma, allo scartamento o all'interasse fra i binari e ai veicoli in provenienza o a destinazione dei paesi terzi. Per ciascun caso specifico la STI precisa le modalità di applicazione degli elementi della STI di cui alle lettere da c) a g) del paragrafo 43.

↓ 2008/57/CE

76. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati come «punti in sospeso» in un allegato della STI. ~~Per tali aspetti si applica l'articolo 17, paragrafo 3.~~

↓ 2008/57/CE (adattato)

87. Le STI non  impediscono  ~~ostano alle decisioni degli~~ Stati membri  di decidere in merito  sull'utilizzo delle infrastrutture per la circolazione dei veicoli non contemplati dalle STI.

98. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o a documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire l'obiettivo della presente direttiva. In questo caso, le norme o specifiche (o le loro singole parti richiamate) o i documenti tecnici si considerano allegati alla STI in questione e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di siffatte norme o specifiche o documenti tecnici ed in attesa della loro

elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi chiaramente identificati, ~~in questo caso deve trattarsi di documenti~~ facilmente accessibili e di dominio pubblico.

#### Articolo ~~56~~

#### Elaborazione, adozione e revisione ~~Adozione, revisione e pubblicazione~~ di STI

↓ 2008/57/CE

~~1. I progetti di STI e i relativi progetti di modifica sono elaborati dall'Agenzia su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, della presente direttiva. Essi sono elaborati a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 e in cooperazione con i gruppi citati in detti articoli.~~

~~Le misure tese a modificare gli elementi non essenziali della presente direttiva, completandola con delle STI o relative modifiche, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 29, paragrafo 4.~~

~~Per imperativi motivi d'urgenza, la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 29, paragrafo 5.~~

~~2. L'Agenzia è incaricata di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI e di presentare alla Commissione raccomandazioni al fine di tener conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali. La Commissione informa di tali raccomandazioni il comitato di cui all'articolo 29.~~

↓ nuovo

1. La Commissione conferisce un mandato all'Agenzia per elaborare le STI e le loro modifiche nonché per presentarle le opportune raccomandazioni.

↓ 2008/57/CE (adattato)

~~32.~~ Ogni progetto di STI è elaborato ~~in due~~  nelle seguenti  fasi.

~~a) In primo luogo, l'~~Agenzia individua i parametri fondamentali per la STI nonché le interfacce con gli altri sottosistemi e ogni altro caso specifico necessario. Per ciascuno di questi parametri e di queste interfacce sono presentate le soluzioni alternative più vantaggiose corredate delle giustificazioni tecniche ed economiche.

~~b) In secondo luogo, l'~~Agenzia elabora quindi il progetto di STI a partire da questi parametri fondamentali. Eventualmente l'Agenzia tiene conto del progresso tecnico, dei lavori di normalizzazione già effettuati, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti. Al progetto di STI viene acclusa un'analisi globale dei costi e dei vantaggi prevedibili dell'attuazione delle STI; tale valutazione ~~indica~~indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

↓ 2008/57/CE (adattato)

⇒ nuovo

~~4. L'elaborazione, l'adozione e la revisione di ciascuna STI (compresi i parametri fondamentali) tengono conto dei prevedibili costi e vantaggi di tutte le soluzioni tecniche considerate nonché delle interfacce tra di esse, allo scopo di individuare e attuare le soluzioni più vantaggiose. Gli Stati membri partecipano a questa valutazione fornendo i dati necessari.~~

3. Onde tenere conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali, l'Agenzia elabora le STI e le loro modifiche sulla base del mandato di cui al paragrafo 1, a norma degli articoli da 4 a 15 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento sull'Agenzia] e nel rispetto dei principi di apertura, consenso e trasparenza definiti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.

~~45. Il comitato di cui all'articolo 29 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione delle STI. Durante i lavori ⇨ preparatori sulle STI ⇐ la Commissione può, su richiesta del comitato, formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile riguardante la progettazione della STI e la valutazione dei costi e dei benefici. In particolare, la Commissione può chiedere, su richiesta di uno Stato membro, che vengano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei benefici di dette soluzioni alternative figuri nella relazione allegata al progetto di STI.~~

~~56. All'atto dell'adozione di ciascuna STI, la sua data di entrata in vigore è fissata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 29, paragrafo 4. Qualora debbano essere messi in funzione contemporaneamente vari sottosistemi, per motivi di compatibilità tecnica, le date di entrata in vigore delle STI corrispondenti debbono coincidere.~~

~~67. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere degli utenti, per quanto riguarda le caratteristiche che hanno un'incidenza diretta sulle condizioni di utilizzo dei sottosistemi da parte degli stessi utenti. A tal fine, l'Agenzia consulta le associazioni e gli organismi di rappresentanza degli utenti nel corso dei lavori di elaborazione e di revisione delle STI. Essa allega al progetto di STI una relazione sui risultati della consultazione.~~

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇨ nuovo

~~7. ⇨Secondo l'articolo 6 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento sull'Agenzia], l'Agenzia redige e aggiorna regolarmente ⇐ l'elenco delle associazioni ☒ degli utenti ☒ e delle organizzazioni da consultare è messo a punto dalla Commissione, previo parere del comitato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 29, paragrafo 2, e ☒ . L'elenco ☒ può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.~~

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇨ nuovo

8. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del parere delle parti sociali per quanto riguarda le condizioni di cui all'articolo ~~54~~, paragrafo 4, lettera g). ⇨ A tal fine, l'Agenzia consulta le parti sociali prima di presentare alla Commissione le raccomandazioni relative alle STI e alle loro modifiche. ⇐ ~~A tal fine, le parti sociali sono consultate prima che il progetto di STI sia presentato al comitato di cui all'articolo 29 per essere adottato o riesaminato.~~ Le parti sociali sono consultate in seno al comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della 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<sup>26</sup>. Le parti sociali esprimono il loro parere entro un termine di tre mesi.

<sup>26</sup> ~~GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27. Decisione modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1792/2006 (GU L 362 del 20.12.2006, pag. 1).~~

9. Quando la revisione di una STI comporta modifiche dei requisiti, la nuova versione della STI assicura la compatibilità con i sottosistemi già messi in servizio in base alle versioni di STI precedenti.

10. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 46 per quanto riguarda le STI e le loro modifiche.

Qualora, in caso di carenze rilevate nelle STI a norma dell'articolo 6 e imperativi motivi di urgenza lo richiedano, la procedura prevista all'articolo 47 si applica agli atti delegati adottati a norma del presente articolo.

~~Nel caso in cui, per motivi di sicurezza o interoperabilità debitamente giustificati, sia necessaria una nuova autorizzazione o il rinnovamento o la ristrutturazione di detti sottosistemi, i termini corrispondenti sono fissati nelle STI o, nei casi pertinenti, dagli Stati membri.~~

~~10. Le STI sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.~~

### ~~Articolo 67~~

#### ~~Carenze delle STI~~

~~1. Se, dopo l'adozione, risulta che la STI non soddisfa completamente i requisiti essenziali, il comitato di cui all'articolo 29 può essere interpellato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.~~

~~La Commissione può chiedere un parere tecnico all'Agenzia. La Commissione, coadiuvata dal comitato, analizza il parere tecnico.~~

~~2. Se le STI necessitano di modifiche a causa di errori di piccola entità che non giustificano un'immediata revisione delle STI, la Commissione può raccomandare che il parere tecnico venga utilizzato in attesa dell'approvazione della revisione della STI secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 1. In tal caso, l'Agenzia pubblica il parere tecnico.~~

~~3. Se le STI necessitano di modifiche a causa di errori critici o di una certa rilevanza, si applica immediatamente la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 1.~~

↓ nuovo

1. Se in seguito all'adozione di una STI viene rilevata una carenza nella stessa, tale STI è modificata a norma dell'articolo 5, paragrafo 3.

2. In attesa della revisione della STI, la Commissione può chiedere un parere dell'Agenzia. La Commissione esamina il parere dell'Agenzia e comunica agli Stati membri le proprie conclusioni.

3. Su richiesta della Commissione, i pareri dell'Agenzia di cui al paragrafo 2 costituiscono strumenti di conformità accettabili per soddisfare i requisiti essenziali e possono dunque essere utilizzati per la valutazione di progetti.

↓ 2008/57/CE

### ~~Articolo 8~~

#### ~~Estensione dell'ambito di applicazione delle STI~~

~~1. La Commissione adotta, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, uno o più mandati per l'elaborazione di nuove STI e/o la revisione di STI già adottate allo scopo di includere le linee e i veicoli non ancora contemplati.~~

~~2. Il primo mandato di questa natura indica un primo gruppo di nuove STI e/o modifiche di STI da elaborare entro il gennaio 2012 fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 5, relativo alla possibilità di prevedere casi specifici, e l'articolo 9, che consente deroghe in circostanze particolari. Il primo mandato è elaborato in base a una raccomandazione dell'Agenzia per determinare le nuove STI da elaborare e/o le STI esistenti da modificare in funzione del rapporto costi-efficacia previsto per ogni misura proposta e del principio di proporzionalità delle misure adottate a livello comunitario. A tal fine si tiene debitamente conto dell'allegato I, punto 4, e del necessario equilibrio tra, da un lato, gli obiettivi di una circolazione ininterrotta dei treni e dell'armonizzazione tecnica e, dall'altro, il livello transeuropeo, nazionale, regionale o locale del traffico in questione.~~

~~3. Fino a quando l'estensione dell'ambito di applicazione delle STI a tutta la rete ferroviaria non sarà effettiva:~~

~~a) procedura di messa in servizio:~~

~~di veicoli e sottosistemi controllo comando e segnalamento a bordo, di cui è previsto un utilizzo almeno parziale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte della rete,~~

~~di sottosistemi infrastruttura, energia e controllo comando e segnalamento sui binari nelle parti della rete che non rientrano ancora nell'ambito di applicazione delle STI,~~

~~è conforme alle norme nazionali di cui all'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE o, se applicabile, all'articolo 17, paragrafo 3, della presente direttiva;~~

~~b) l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli di cui è previsto un utilizzo occasionale nella parte della rete che non rientra ancora nell'ambito di applicazione delle STI, per tale parte del sistema, è conforme agli articoli da 21 a 27 della presente direttiva e alle norme nazionali di cui all'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE o, se applicabile, all'articolo 17, paragrafo 3, della presente direttiva.~~

~~4. Uno Stato membro non è tenuto ad applicare le STI nuove o rivedute adottate ai sensi del paragrafo 2 in caso di progetti in una fase avanzata di sviluppo o che formino oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione del pertinente gruppo di STI.~~

↓ 2008/57/CE (adattato)

#### Articolo ~~79~~

### **Deroghe ☒ Non applicazione delle STI ☒**

↓ nuovo

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

a) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema, o parte di esso, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che

formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione alla data di applicazione di tali STI;

b) quando, in seguito a un incidente o a una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti. In questo caso la non applicazione delle STI è limitata nel tempo;

c) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, o parte di esso, nel caso in cui l'applicazione delle STI comprometterebbe la redditività economica del progetto;

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

3. In tutti i casi di cui al paragrafo 1, lo Stato membro interessato presenta alla Commissione la richiesta di non applicazione della STI, specificando altresì le disposizioni alternative che esso intende applicare al posto della STI. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, il contenuto del fascicolo che accompagna la richiesta di non applicazione di una o più STI, o parte di esse, i dettagli, il formato e le modalità di trasmissione di detto fascicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3. La Commissione verifica il fascicolo, esamina le disposizioni alternative che lo Stato membro intende applicare al posto delle STI, decide se accettare o no la richiesta di non applicazione della STI e comunica allo Stato membro la propria decisione.

4. In attesa della decisione della Commissione, lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui al paragrafo 3 senza attendere.

5. La Commissione delibera nei quattro mesi successivi alla presentazione della domanda accompagnata dal fascicolo completo. In assenza di decisione la domanda si considera accettata.

↓ 2008/57/CE

~~1. In mancanza di casi specifici pertinenti uno Stato membro non è tenuto ad applicare una o più STI ai sensi del presente articolo nei casi seguenti:~~

~~a) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema, di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente o per ogni elemento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, che si trovi in una fase avanzata di sviluppo o che formi oggetto di un contratto in corso di esecuzione al momento della pubblicazione di queste STI;~~

~~b) per un progetto di rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari o la tensione elettrica previsti da queste STI sono incompatibili con quelli del sottosistema esistente;~~

~~c) per un progetto di creazione di un nuovo sottosistema o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema esistente realizzato sul territorio dello Stato membro quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare o è separata dalla rete ferroviaria del resto della Comunità a causa di condizioni geografiche particolari;~~

~~d) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di un sottosistema esistente, quando l'applicazione delle STI compromette la redditività economica del progetto e/o la coerenza del sistema ferroviario dello Stato membro;~~

~~e) quando, in seguito ad un incidente o ad una catastrofe naturale, le condizioni di ripristino rapido della rete non consentono dal punto di vista economico o tecnico l'applicazione parziale o totale delle STI corrispondenti;~~

~~f) per veicoli in provenienza o a destinazione di un paese terzo nel quale lo scartamento dei binari è diverso da quello della principale rete ferroviaria nella Comunità.~~

~~2. In tutti i casi di cui al paragrafo 1 lo Stato membro interessato trasmette alla Commissione un dossier contenente gli elementi di cui all'allegato IX. La Commissione analizza le misure previste dallo Stato e informa il comitato a norma dell'articolo 29.~~

~~3. Nel caso di cui al paragrafo 1, lettera a), ogni Stato membro notifica alla Commissione l'elenco dei progetti che hanno luogo nel proprio territorio e che si trovano in fase avanzata di sviluppo, entro un anno dall'entrata in vigore di ogni STI.~~

~~4. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere a), e) ed e), la Commissione verifica la conformità del dossier e informa gli Stati membri dei risultati dell'analisi. Se necessario, è formulata una raccomandazione sulle specifiche da applicare. Lo Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui all'allegato IX senza attendere.~~

~~5. Nei casi di cui al paragrafo 1, lettere b), d) ed f), la Commissione decide, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, se accettare la domanda di deroga. Tuttavia, nel caso di cui al paragrafo 1, lettera b), la decisione della Commissione non riguarda la sagoma e lo scartamento dei binari. La Commissione delibera nei sei mesi successivi alla presentazione della domanda accompagnata dal dossier completo. In assenza di decisione la domanda si considera accettata. In attesa della decisione della Commissione nel caso di cui al paragrafo 1, lettera f), uno Stato membro può applicare le disposizioni alternative di cui all'allegato IX.~~

↓ 2008/57/CE

6. Tutti gli Stati membri sono informati dei risultati delle analisi e dell'esito della procedura di cui ai ~~paragrafi 3 4 e 5~~.

↓ 2008/57/CE

### CAPO III

## COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

### *Articolo ~~810~~*

#### **Immissione sul mercato di componenti di interoperabilità**

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché i componenti di interoperabilità:

a) siano immessi sul mercato soltanto se consentono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario soddisfacendo i requisiti essenziali;

b) siano usati nel loro campo di impiego conformemente alla loro destinazione e siano installati e sottoposti a corretta manutenzione.

Queste disposizioni non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni.

2. Agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e sulla base della presente direttiva, vietare, limitare od ostacolare l'immissione sul mercato dei componenti di interoperabilità in vista del loro impiego per il sistema ferroviario quando gli stessi soddisfano le disposizioni della presente direttiva. In particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, ~~i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.~~

↓ nuovo

La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, l'ambito di applicazione e il contenuto della dichiarazione CE di conformità e di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, il suo formato e i dettagli delle informazioni in essa contenute. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

#### Articolo ~~911~~

### Conformità o idoneità all'impiego

1. Gli Stati membri ~~⇒ e l'Agenzia ⇐~~ considerano  interoperabili e conformi ai requisiti essenziali  i componenti di interoperabilità ~~⇒ contemplati nella ⇐ muniti della~~ dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego ~~conformi ai requisiti essenziali previsti dalla presente direttiva.~~

↓ 2008/57/CE  
⇒ nuovo

2. Ogni componente di interoperabilità è sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nella STI in questione ed è munito del relativo certificato.

3. Gli Stati membri ~~⇒ e l'Agenzia ⇐~~ ritengono che un componente di interoperabilità soddisfi i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni.

4. I pezzi di ricambio dei sottosistemi già messi in servizio al momento dell'entrata in vigore della corrispondente STI possono essere installati negli stessi senza dover essere sottoposti alla procedura di cui al paragrafo 2.

5. Le STI possono prevedere un periodo di transizione per i prodotti ferroviari che esse identificano come componenti di interoperabilità già immessi sul mercato al momento della loro entrata in vigore. Tali componenti devono soddisfare i requisiti di cui all'articolo ~~810~~, paragrafo 1.

#### Articolo ~~12~~

### ~~Non conformità delle specifiche europee ai requisiti essenziali~~

~~Qualora ad uno Stato membro o alla Commissione risulti che determinate specifiche europee utilizzate direttamente o indirettamente per conseguire gli obiettivi della presente direttiva non soddisfano i requisiti essenziali, il comitato di cui all'articolo 29 è consultato e la Commissione adotta la misura più adeguata, vale a dire:~~

~~a) il ritiro parziale o totale di tali specifiche dalle pubblicazioni in cui sono iscritte o la loro modifica, previa consultazione del comitato istituito dalla direttiva 98/34/CE, quando si tratta di norme europee; o~~

~~b) la revisione della STI a norma dell'articolo 7.~~

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

### Articolo ~~10~~<sup>13</sup>

#### Procedura relativa alla dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego

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

2. Qualora la STI corrispondente lo richieda, la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità è compiuta dall'organismo ☒ di valutazione della conformità ☒ notificato presso il quale il fabbricante o il suo mandatario, stabilito ~~nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒, ha presentato domanda.

3. Se dei componenti di interoperabilità sono oggetto di altre direttive ~~comunitarie~~ ☒ dell'Unione ☒ concernenti altri aspetti, la dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego indica in questo caso che i componenti di interoperabilità rispondono anche ai requisiti di queste altre direttive.

4. Se né il fabbricante né il suo mandatario ~~stabilito nella Comunità~~ hanno ottemperato agli obblighi ☒ stabiliti nei ☒ dei paragrafi 1 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona immetta sul mercato il componente di interoperabilità. Gli stessi obblighi si applicano ☒ a qualsiasi persona ☒ ~~alla persona~~ che assemblano i componenti di interoperabilità o parti di componenti di interoperabilità di diversa origine o che fabbricano i componenti di interoperabilità per uso proprio, per quanto concerne la presente direttiva.

5. ⇒ Per evitare di immettere sul mercato componenti di interoperabilità che non rispettano i requisiti essenziali e fatte ← ~~Fatte~~ salve le disposizioni dell'articolo ~~11~~<sup>14</sup>:

a) quando uno Stato membro accerta che la dichiarazione «CE» di conformità è stata indebitamente rilasciata, il fabbricante o il suo mandatario stabilito ~~nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒ sono tenuti, se necessario, a rimettere il componente di interoperabilità in conformità e a far cessare l'infrazione, alle condizioni fissate da detto Stato membro;

↓ 2008/57/CE

b) nel caso in cui la non conformità persista, lo Stato membro adotta tutte le misure opportune per limitare o vietare l'immissione sul mercato del componente di interoperabilità di cui si tratta o assicurarne il ritiro dal mercato, secondo le procedure di cui all'articolo ~~11~~<sup>14</sup>.

## Non conformità dei componenti di interoperabilità ai requisiti essenziali

---

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

1. Uno Stato membro, qualora constati che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato ed utilizzato conformemente alla sua destinazione, rischia di non soddisfare i requisiti essenziali, adotta tutte le misure opportune per limitare il suo ambito di applicazione, per vietarne l'impiego, o per ritirarlo dal mercato ⇒ o per richiamarlo ⇐. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione ⇒ e gli altri Stati membri ⇐ delle misure adottate, esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:

---

↓ 2008/57/CE

- a) un'inosservanza dei requisiti essenziali;
  - b) un'errata applicazione delle specifiche europee, a condizione che sia invocata l'applicazione di queste specifiche;
  - c) una carenza delle specifiche europee.
- 

↓ 2008/57/CE (adattato)

2. La Commissione consulta al più presto le parti interessate. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa ~~e gli altri Stati membri~~. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa, nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito ~~nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒. ~~Se la decisione di cui al paragrafo 1 è motivata dall'esistenza di una lacuna nelle specifiche europee, si applica la procedura di cui all'articolo 12.~~

3. Se un componente di interoperabilità munito della dichiarazione «CE» di conformità risulta non conforme, lo Stato membro competente adotta, nei confronti ~~della persona~~ ☒ di qualunque persona ☒ che ha redatto la dichiarazione, le misure appropriate e ne informa la Commissione e gli altri Stati membri.

---

↓ 2008/57/CE

4. La Commissione verifica che gli Stati membri siano informati in merito allo svolgimento ed ai risultati della procedura.

## CAPO IV

### SOTTOSISTEMI

#### ~~Articolo 15~~

#### **Procedura di messa in servizio**

~~1. Fatto salvo il capo V, spetta ad ogni Stato membro autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali, costitutivi del sistema ferroviario, che sono installati o gestiti sul suo territorio.~~

~~A tal fine, gli Stati membri adottano tutte le misure opportune affinché questi sottosistemi possano essere messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i pertinenti requisiti essenziali, nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario. Essi verificano, in particolare:~~

~~la compatibilità tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono integrati,~~

~~l'integrazione di tali sottosistemi in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, e all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE.~~

~~2. Spetta ad ogni Stato membro verificare che, prima di essere messi in servizio, tali sottosistemi rispettino, laddove applicabili, le prescrizioni delle STI in fatto di gestione e manutenzione.~~

~~3. Dopo la messa in servizio di detti sottosistemi, la verifica ha luogo:~~

~~a) per le infrastrutture, nell'ambito del rilascio e del controllo delle autorizzazioni di sicurezza a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE;~~

~~b) per i veicoli, nell'ambito del rilascio e del controllo dei certificati di sicurezza a norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE.~~

~~A tal fine si utilizzano le procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali.~~

↓ 2008/57/CE

#### ~~Articolo 12~~16~~~~

#### **Libera circolazione dei sottosistemi**

1. Fatte salve le disposizioni ~~del capo V dell'articolo 15, paragrafo 1,~~ agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, vietare, limitare od ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, che sono conformi ai requisiti essenziali. In particolare, essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute:

(a) nell'ambito della procedura concernente la dichiarazione «CE» di verifica, ~~i cui elementi sono indicati nell'allegato V,~~

(b) o in altri Stati membri, prima o dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, al fine di verificare la conformità con identici requisiti nelle medesime condizioni operative.

**Conformità alle STI e alle norme nazionali**

---

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

1. Gli Stati membri ⇒ e l'Agenzia ⇐ considerano interoperabili e conformi ai requisiti essenziali ~~ad essi applicabili~~ i sottosistemi di natura strutturale, costitutivi del sistema ferroviario, muniti della dichiarazione ☒ «CE» ☒ di verifica.

---

↓ 2008/57/CE  
⇒ nuovo

2. La verifica dell'interoperabilità, nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale, costitutivo del sistema ferroviario, è compiuta con riferimento alle STI, ~~se esistenti~~ ⇒ nonché alle norme nazionali notificate conformemente al paragrafo 3 ⇐.

---

↓ 2008/57/CE (adattato)

3. Gli Stati membri stilano, per ogni sottosistema, un elenco delle norme ~~tecniche~~ ☒ nazionali ☒ in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali ~~e lo notificano alla Commissione qualora~~ ☒ nei seguenti casi ☒:

---

↓ 2008/57/CE

~~non esista una STI pertinente, e~~

---

↓ nuovo

(a) qualora le STI non contemplino appieno alcuni aspetti corrispondenti ai requisiti essenziali (punti in sospenso);

---

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

- (b) ☒ qualora ☒ una ~~deroga~~ ☒ non applicazione di una o più STI ☒ ⇒ o di parte di esse ⇐ sia stata notificata in applicazione dell'articolo ~~87~~ 87; e
- (c) ☒ qualora ☒ un caso specifico necessiti l'applicazione di norme tecniche non riprese nella STI pertinente;
- 

↓ nuovo

(d) in caso di norme nazionali utilizzate per descrivere i sistemi esistenti.

↓ 2008/57/CE (adattato)

4. ~~In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di~~  
 stabilire  espletare, con riferimento a tali norme tecniche,  la dichiarazione «CE» di  
verifica  la procedura di verifica di cui all'articolo ~~18~~15.

↓ 2008/57/CE

~~La Commissione comunica queste informazioni all'Agenzia, che le pubblica.~~

↓ 2008/57/CE (adattato)

⇒ nuovo

#### Articolo 14

#### Norme nazionali

1. ⇒ Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle norme nazionali di cui  
all'articolo 13, paragrafo 3  L'elenco è notificato:

- (a) ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche, da notificare entro il 30  
~~aprile 2005 conformemente all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva~~  
~~96/48/CE e all'articolo 16, paragrafo 3, della direttiva 2001/16/CE~~ è  
modificato, o
- (b) dopo che  una richiesta di  la deroga  non applicazione della  
STI  è stata notificata  presentata a norma dell'articolo 7  , o

↓ 2008/57/CE

⇒ nuovo

- (c) dopo la pubblicazione della STI in questione ⇒ o la sua revisione, in  
vista dell'eliminazione delle norme nazionali rese superflue dalla  
chiusura dei punti in sospenso nelle STI .

↓ nuovo

2. Gli Stati membri trasmettono il testo integrale delle norme nazionali esistenti all'Agenzia e  
alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 23 del  
regolamento (UE) n. .../... [regolamento sull'Agenzia].

3. Gli Stati membri possono stabilire nuove norme nazionali solo nei seguenti casi:

- (a) qualora una STI non soddisfi appieno i requisiti essenziali;
- (b) quale misura preventiva urgente, specialmente in seguito a un incidente.

4. Se uno Stato membro intende introdurre una nuova norma nazionale, ne trasmette il  
progetto all'Agenzia e alla Commissione attraverso il sistema informatico appropriato a  
norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento sull'Agenzia].

5. Gli Stati membri assicurano che le norme nazionali, comprese quelle relative alle interfacce  
tra i veicoli e la rete, siano messe a disposizione gratuitamente e in una lingua che possa  
essere compresa da tutte le parti coinvolte.

6. Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri fanno cenno a tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 45.

7. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica stabilita dalla direttiva 98/34/CE.

8. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, la classificazione delle norme nazionali notificate in diversi gruppi, allo scopo di facilitare le verifiche di compatibilità tra attrezzature fisse e mobili. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

L'Agenzia classifica, in base agli atti di esecuzione di cui al primo comma, le norme nazionali che sono notificate a norma del presente articolo.

9. Le norme nazionali proposte e quelle in vigore vengono esaminate dall'Agenzia in conformità delle procedure stabilite agli articoli 21 e 22 del regolamento (UE) n. .../... [regolamento sull'Agenzia].

↓ 2008/57/CE

~~Gli Stati membri rendono disponibile, su richiesta della Commissione, il testo integrale delle norme notificate. Per impedire che vengano create ulteriori barriere e al fine di portare avanti la classificazione delle norme nazionali di cui all'articolo 27, la Commissione controlla attentamente l'introduzione di nuove norme da parte degli Stati membri. Se ritiene che una nuova norma costituisca un mezzo di discriminazione arbitraria o una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, viene adottata una decisione destinata allo Stato membro interessato secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3.~~

~~Gli Stati membri possono decidere di non notificare norme e restrizioni di natura strettamente locale. In tal caso, gli Stati membri fanno cenno a tali norme e restrizioni nei registri dell'infrastruttura di cui all'articolo 35.~~

~~Gli Stati membri provvedono a che le norme tecniche vincolanti siano pubblicate e messe a disposizione di tutti i gestori delle infrastrutture, le imprese ferroviarie, i richiedenti le autorizzazioni di messa in servizio in un linguaggio chiaro che possa essere compreso dalle parti interessate.~~

#### Articolo ~~15~~<sup>18</sup>

### Procedura per la redazione della dichiarazione «CE» di verifica

↓ 2008/57/CE (adattato)  
⇒ nuovo

1. Per redigere la dichiarazione «CE» di verifica, il richiedente ☒ chiede ☒ invita all'organismo ☒ di valutazione della conformità ☒ notificato di propria scelta di avviare la procedura di verifica «CE» ~~di cui all'allegato VI~~. Il richiedente può essere l'ente appaltante o il fabbricante o il rispettivo mandatario stabilito ~~nella Comunità~~ ☒ nell'Unione ☒.

2. Il compito dell'organismo ☒ di valutazione della conformità ☒ notificato, incaricato della verifica «CE» di un sottosistema, inizia nella fase di progettazione e abbraccia tutto il periodo di costruzione fino alla fase di omologazione, precedente l'entrata in servizio del

sottosistema. Esso  $\Rightarrow$  può  $\Leftarrow$  comprendere anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella STI pertinente e nei registri di cui agli articoli ~~44 e 45~~ 44 e 45.

3. All'organismo  $\boxtimes$  di valutazione della conformità  $\boxtimes$  notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione «CE» di verifica. La documentazione tecnica contiene i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, quelli che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa contiene anche gli elementi relativi alle condizioni ed ai limiti d'uso, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica e di regolazione.

---

↓ nuovo

4. Tutte le modifiche della documentazione tecnica di cui al paragrafo 3 che hanno ripercussioni sulle verifiche svolte implicano la necessità di stabilire una nuova dichiarazione «CE» di verifica.

---

↓ 2008/57/CE (adattato)  
 $\Rightarrow$  nuovo

~~54.~~ L'organismo  $\boxtimes$  di valutazione della conformità  $\boxtimes$  notificato può rilasciare dichiarazioni intermedie di verifica per coprire determinate fasi delle procedure di verifica o determinate parti del sottosistema. In questo caso si applicano ~~le~~ le procedure  $\boxtimes$  di verifica  $\boxtimes$   $\Rightarrow$  stabilite a norma del paragrafo 7, lettera a)  $\Leftarrow$  ~~di cui all'allegato VI.~~

~~65.~~ Se le STI pertinenti lo permettono, l'organismo  $\boxtimes$  di valutazione della conformità  $\boxtimes$  notificato può rilasciare certificati di conformità per una serie di sottosistemi o talune loro parti.

---

↓ nuovo

7. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione:

- (a) le procedure di verifica per i sottosistemi, compresi i principi generali, il contenuto, la procedura e i documenti relativi alla procedura «CE» di verifica e alla procedura di verifica nel caso delle norme nazionali;
- (b) i modelli per la dichiarazione «CE» di verifica e per la dichiarazione di verifica nel caso delle norme nazionali nonché i modelli per i documenti del fascicolo tecnico che deve integrare la dichiarazione di verifica.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

---

↓ 2008/57/CE

#### *Articolo ~~16~~ 16*

#### **Mancato rispetto dei requisiti essenziali da parte dei sottosistemi**

1. Uno Stato membro può chiedere che vengano compiute verifiche complementari, qualora constati che un sottosistema di natura strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica,

corredata della documentazione tecnica, non rispetta interamente le disposizioni della presente direttiva ed in particolare i requisiti essenziali.

2. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche complementari richieste, esponendone i motivi. La Commissione avvia una consultazione con le parti interessate.

3. Lo Stato membro all'origine della domanda precisa se il fatto che le disposizioni della presente direttiva non siano rispettate interamente deriva:

a) dal mancato rispetto dei requisiti essenziali o di una STI o da una scorretta applicazione di una STI; in questo caso, la Commissione informa immediatamente lo Stato membro in cui risiede chi ha indebitamente compilato la dichiarazione «CE» di verifica chiedendo a tale Stato membro di adottare le misure adeguate;

b) da una carenza di una STI; in questo caso si applica la procedura di modifica della STI di cui all'articolo ~~67~~.

↓ nuovo

#### Articolo 17

##### Presunzione di conformità

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

↓ 2008/57/CE

#### Articolo 20

##### Messa in servizio di sottosistemi esistenti a seguito di rinnovo o ristrutturazione

~~1. In caso di rinnovo o di ristrutturazione l'ente appaltante o il fabbricante presentano un fascicolo con la descrizione del progetto presso lo Stato membro interessato. Quest'ultimo esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi della presente direttiva.~~

~~È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogniqualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire negativamente dei lavori previsti. Se è necessaria una nuova autorizzazione, lo Stato membro decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto.~~

~~Lo Stato membro decide entro quattro mesi dalla presentazione del dossier completo da parte del richiedente.~~

~~2. Quando è necessaria una nuova autorizzazione e se la STI non è applicata interamente, gli Stati membri notificano alla Commissione le informazioni seguenti:~~

~~il motivo per cui la o le STI non sono applicate completamente,~~

~~le caratteristiche tecniche che si applicano in sostituzione della STI,~~

~~gli organismi incaricati di applicare, nel caso di queste caratteristiche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.~~

~~3. La Commissione comunica le informazioni di cui al paragrafo 2 all'Agenzia, che le pubblica.~~

## ~~CAPO V~~

## ~~VEICOLI~~

↓ nuovo

## CAPO V

### IMMISSIONE SUL MERCATO E MESSA IN SERVIZIO

#### Articolo 18

#### Messa in servizio di impianti fissi

1. I sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, energia e infrastruttura sono messi in servizio soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato III e se è stata ottenuta la pertinente autorizzazione a norma del paragrafo 2.

2. Ciascuna autorità nazionale di sicurezza autorizza la messa in servizio dei sottosistemi energia e infrastruttura che sono installati o gestiti sul territorio dello Stato membro di appartenenza.

L'Agenzia decide dell'autorizzazione della messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari installati o gestiti in tutta l'Unione.

L'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza forniscono orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere le autorizzazioni previste al primo e al secondo comma. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere tali autorizzazioni ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. L'Agenzia e le autorità nazionali di sicurezza cooperano nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

3. Ai fini dell'autorizzazione della messa in servizio dei sottosistemi di cui al paragrafo 1, l'autorità nazionale di sicurezza ovvero l'Agenzia, in funzione di quale sia l'autorità competente ai sensi del paragrafo 2, ottiene prova:

- (a) della dichiarazione CE di verifica;
- (b) della compatibilità tecnica di tali sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati, accertata in base ai pertinenti STI, norme nazionali e registri;
- (c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base ai pertinenti STI, norme nazionali e registri e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva .../... [sulla sicurezza delle ferrovie].

4. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente, il richiedente presenta all'autorità nazionale di sicurezza, per i sottosistemi energia e infrastruttura, ovvero

all’Agenzia, per i sottosistemi controllo-comando e segnalamento sui binari, un fascicolo con la descrizione del progetto. L’autorità nazionale di sicurezza o l’Agenzia esamina il fascicolo e decide, in base ai criteri stabiliti al paragrafo 5, se sia necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio. L’autorità nazionale di sicurezza e l’Agenzia decidono entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

5. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell’articolo 15, paragrafo 4. È parimenti necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio in ciascuno dei casi seguenti:

- (a) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti;
- (b) l’autorizzazione è richiesta dalle STI pertinenti;
- (c) l’autorizzazione è richiesta dai piani nazionali di esecuzione predisposti dagli Stati membri.

#### *Articolo 19*

### **Immissione sul mercato di sottosistemi mobili**

1. Il richiedente immette sul mercato il sottosistema materiale rotabile e il sottosistema controllo-comando e segnalamento a bordo soltanto se progettati, costruiti ed installati in modo da soddisfare i requisiti essenziali di cui all’allegato III.

2. Il richiedente provvede in particolare all’ottenimento della dichiarazione CE di verifica.

3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un sottosistema esistente è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell’articolo 15, paragrafo 4.

↓2008/57/CE

#### *Articolo 21*

### **Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli**

~~1. Prima di essere usato su una rete, un veicolo è oggetto di un’autorizzazione di messa in servizio da parte dell’autorità nazionale di sicurezza competente per tale rete, salvo disposizione contraria del presente capo.~~

~~2. Un veicolo conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 22 o 23.~~

~~3. Un veicolo non conforme alle STI è autorizzato a norma degli articoli 24 o 25.~~

~~4. Un veicolo conforme a un tipo autorizzato è autorizzato a norma dell’articolo 26.~~

~~5. Un’autorizzazione rilasciata da uno Stato membro è riconosciuta in tutti gli altri Stati membri, fermo restando il disposto degli articoli 23 e 25 concernenti le autorizzazioni complementari. Gli Stati membri chiariscono mediante il varo di disposizioni di legge specifiche o disposizioni nazionali di attuazione della presente direttiva se siano necessarie ulteriori autorizzazioni ai sensi delle pertinenti disposizioni dell’articolo 23 nel caso di veicoli conformi alle STI o dell’articolo 25 nel caso di veicoli non conformi.~~

~~6. Tutte le domande di autorizzazione di messa in servizio sono oggetto di una decisione della competente autorità nazionale di sicurezza, a norma degli articoli 22 e 23 o degli articoli 24 e~~

~~25. L'autorizzazione di messa in servizio può contemplare condizioni di utilizzazione ed altre restrizioni.~~

~~7. Le decisioni negative della competente autorità nazionale di sicurezza rispetto alla messa in servizio di un veicolo ferroviario sono debitamente motivate. Entro un mese dalla ricezione della notifica della decisione negativa il richiedente può presentare alla competente autorità nazionale di sicurezza una richiesta di riesame per motivi debitamente comprovati. Tale autorità dispone di un termine di due mesi a partire dalla ricezione del ricorso per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa è confermata, il richiedente può chiedere all'organo competente per i ricorsi designato dallo Stato membro competente a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE, che la decisione sia riesaminata per motivi debitamente comprovati. Gli Stati membri possono designare quale organo competente per la procedura di ricorso in questione l'organismo di regolamentazione costituito ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE.~~

~~8. In assenza di una decisione, ex articoli 23, paragrafo 7, e 25, paragrafo 5, da parte di una competente autorità nazionale di sicurezza entro i termini prescritti, la messa in servizio del veicolo ferroviario in questione si considera autorizzata dopo che sia trascorso un periodo di tre mesi dalla scadenza dei termini suddetti. Le autorizzazioni concesse in applicazione del presente paragrafo sono valide unicamente sulla rete per la quale la competente autorità nazionale di sicurezza non abbia reagito entro i termini prescritti.~~

~~9. Un'autorità nazionale di sicurezza che intenda revocare un'autorizzazione di messa in servizio da essa stessa rilasciata o un'autorizzazione in possesso del richiedente a norma del paragrafo 8 utilizza la procedura di revisione dei certificati di sicurezza di cui all'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 2004/49/CE o, se applicabile, la procedura di revisione delle autorizzazioni di sicurezza di cui all'articolo 11, paragrafo 2, della predetta direttiva.~~

~~10. In caso di procedura di ricorso, l'organo competente di cui al paragrafo 7 può richiedere all'Agenzia un parere che, in tal caso, viene emesso entro un mese dalla trasmissione della richiesta e notificato al richiedente, all'organo competente per i ricorsi e alla competente autorità nazionale di sicurezza che ha rifiutato l'autorizzazione.~~

~~11. Nel caso di veicoli che circolano da uno Stato membro a un paese terzo o viceversa su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale della Comunità e per i quali può essere concessa una deroga a norma dell'articolo 9, paragrafo 5, o che sono soggetti a casi specifici, le norme nazionali di cui agli articoli 22 e 24 possono includere accordi internazionali nella misura in cui essi sono compatibili con la normativa comunitaria.~~

~~12. Le autorizzazioni di messa in servizio rilasciate prima del 19 luglio 2008, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare RIC (regolamento internazionale carrozze) e RIV (regolamento internazionale veicoli), restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate. Tale disposizione prevale sugli articoli da 22 a 25.~~

~~13. Gli Stati membri possono concedere autorizzazioni di messa in servizio per una serie di veicoli. A tal fine, le autorità nazionali di sicurezza comunicano al richiedente la procedura da seguire.~~

~~14. Le autorizzazioni alla messa in servizio rilasciate ai sensi del presente articolo non inficiano le altre condizioni imposte alle imprese ferroviarie e ai gestori d'infrastruttura per operare tali veicoli sulla pertinente rete, a norma degli articoli 9, 10 e 11 della direttiva 2004/49/CE.~~

## Articolo 20

### Autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato

1. Il veicolo è immesso sul mercato soltanto dopo che l'Agenzia ha rilasciato l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato a norma del paragrafo 5.

2. L'Agenzia emana una decisione con cui autorizza l'immissione del veicolo sul mercato. L'autorizzazione attesta i valori parametrici, previsti dalle STI, applicabili alla verifica della compatibilità tecnica fra il veicolo e gli impianti fissi. L'autorizzazione informa altresì circa la conformità del veicolo alle pertinenti STI e norme nazionali in relazione ai parametri applicabili.

3. L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato può prevedere condizioni di utilizzazione del veicolo ed altre restrizioni.

4. L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato è rilasciata sulla scorta di un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo costituito dal richiedente, nel quale sono contenute prove documentali:

- (a) dell'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili che compongono il veicolo a norma dell'articolo 19;
- (b) della compatibilità tecnica dei sottosistemi di cui alla lettera a) all'interno del veicolo, accertata in base ai pertinenti STI, norme nazionali e registri;
- (c) dell'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi di cui alla lettera a) nel veicolo, accertata in base alle pertinenti STI e norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva .../... [sulla sicurezza delle ferrovie].

5. L'Agenzia adotta la decisione di cui al paragrafo 2 entro un termine ragionevole prestabilito, e comunque entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. L'autorizzazione è valida in tutti gli Stati membri.

L'Agenzia fornisce orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. Le autorità nazionali di sicurezza cooperano con l'Agenzia nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

6. L'Agenzia può rilasciare l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato per una serie di veicoli. L'autorizzazione è valida in tutti gli Stati membri.

7. Il richiedente può presentare ricorso avverso la decisione dell'Agenzia o la mancata decisione entro il termine di cui al paragrafo 5 dinanzi alla commissione dei ricorsi prevista all'articolo 51 del regolamento (UE) n. .../... [che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea].

8. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un veicolo esistente già provvisto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato:

- (a) è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4;

- (b) è necessaria una nuova autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato se sono modificati i valori parametrici previsti dall'autorizzazione rilasciata in precedenza.

9. L'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato può, su domanda del richiedente, precisare le reti o linee, ovvero i gruppi di reti o di linee, in cui l'impresa ferroviaria può mettere in servizio il veicolo senza ulteriori verifiche o collaudi della compatibilità tecnica tra il veicolo e dette reti o linee. In tal caso il richiedente acclude alla richiesta la prova della compatibilità tecnica del veicolo con le reti o linee in questione.

La precisazione può anche, su domanda del richiedente iniziale o di un altro, essere aggiunta dopo il rilascio della pertinente autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato.

#### *Articolo 21*

##### **Messa in servizio di veicoli**

1. L'impresa ferroviaria mette in servizio il veicolo soltanto dopo averne verificato, in consultazione con il gestore dell'infrastruttura, sia la compatibilità tecnica con il tragitto sia l'integrazione in condizioni di sicurezza nel sistema in cui è destinato a circolare, accertate in base ai pertinenti STI, norme nazionali e registri e ai metodi comuni di sicurezza di cui all'articolo 6 della direttiva .../... [sulla sicurezza delle ferrovie].

A tal fine il veicolo ottiene preliminarmente l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato a norma dell'articolo 20.

2. L'impresa ferroviaria comunica la decisione sulla messa in servizio del veicolo all'Agenzia, al gestore dell'infrastruttura e alla pertinente autorità nazionale di sicurezza. La decisione è registrata nel registro d'immatricolazione nazionale di cui all'articolo 43.

3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione di un veicolo esistente è necessaria una nuova dichiarazione «CE» di verifica ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 4. È parimenti necessaria una nuova decisione dell'impresa ferroviaria sulla messa in servizio del veicolo in ciascuno dei casi seguenti:

- (a) il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato può risentire dei lavori previsti;
- (b) la decisione è richiesta dalle STI pertinenti.

↓2008/57/CE

#### *Articolo 22*

##### **~~Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli conformi alle STI~~**

~~1. Il presente articolo si applica ai veicoli conformi alle STI pertinenti in vigore alla data di messa in servizio, a condizione che esse prevedano un numero sufficiente di requisiti essenziali e che le STI applicabili al materiale rotabile siano entrate in vigore.~~

~~2. La prima autorizzazione è rilasciata dall'autorità nazionale di sicurezza secondo i criteri seguenti:~~

- ~~a) quando tutti i sottosistemi strutturali di un veicolo sono stati autorizzati conformemente alle disposizioni del capo IV, l'autorizzazione è rilasciata senza ulteriori verifiche;~~

~~b) nel caso di veicoli provvisti di tutte le necessarie dichiarazioni «CE» di verifica di cui all'articolo 18, i criteri che l'autorità nazionale di sicurezza può verificare per rilasciare l'autorizzazione di messa in servizio possono riguardare solo:~~

~~la compatibilità tecnica fra i sottosistemi pertinenti del veicolo e la loro integrazione in condizioni di sicurezza, conformemente all'articolo 15, paragrafo 1,~~

~~la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete in questione,~~

~~le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso,~~

~~le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.~~

### ~~Articolo 23~~

#### ~~Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli conformi alle STI~~

~~1. La messa in servizio dei veicoli totalmente conformi a STI che contemplano tutti gli aspetti dei sottosistemi pertinenti, senza casi specifici o punti in sospeso strettamente attinenti alla compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete, non è soggetta ad autorizzazioni supplementari, purché i veicoli circolino su reti conformi alle STI negli altri Stati membri o alle condizioni specificate nelle corrispondenti STI.~~

~~2. Per i veicoli messi in servizio ai sensi dell'articolo 22, ma non menzionati al paragrafo 1, gli altri Stati membri decidono se sul loro territorio siano necessarie autorizzazioni supplementari. In tal caso sono applicabili i paragrafi da 3 a 7.~~

~~3. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'autorità nazionale di sicurezza un fascicolo relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:~~

~~a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro conformemente all'articolo 22;~~

~~b) una copia del fascicolo tecnico di cui all'allegato VI. Ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, sempre che tali dati non siano armonizzati dalle corrispondenti STI;~~

~~c) i registri relativi alla manutenzione e, ove applicabile, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;~~

~~d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse (fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete).~~

~~4. I criteri che l'autorità nazionale di sicurezza verifica possono riguardare solo:~~

~~la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete in questione incluse le norme nazionali applicabili ai punti in sospeso necessarie per assicurare tale compatibilità,~~

~~le norme nazionali applicabili ai casi specifici debitamente identificati nelle STI pertinenti.~~

~~5. Per verificare i criteri di cui al paragrafo 4, l'autorità nazionale di sicurezza può esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE o che siano effettuati collaudi sulla rete. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27 della presente direttiva l'autorità nazionale di sicurezza può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C di tale documento.~~

~~6. L'autorità nazionale di sicurezza definisce, previa consultazione con il richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della domanda. Se del caso, l'autorità nazionale di sicurezza adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.~~

~~7. L'autorità nazionale di sicurezza decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:~~

~~a) entro due mesi dall'invio del fascicolo di cui al paragrafo 3;~~

~~b) se del caso, entro un mese dall'invio delle informazioni complementari richieste dall'autorità nazionale di sicurezza;~~

~~c) se del caso, entro un mese dalla comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti dall'autorità nazionale di sicurezza.~~

#### ~~Articolo 24~~

##### ~~Prima autorizzazione di messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI~~

~~1. Il presente articolo si applica ai veicoli non conformi alle STI applicabili in vigore alla data di messa in servizio, inclusi i veicoli oggetto di deroga, o quando un numero significativo dei requisiti essenziali non sia stato previsto da una o più STI.~~

~~2. La prima autorizzazione è rilasciata dall'autorità nazionale di sicurezza secondo i criteri seguenti:~~

~~agli eventuali aspetti tecnici contemplati da una STI si applica la procedura di verifica «CE»;~~

~~agli altri aspetti tecnici si applicano le norme nazionali notificate a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, della presente direttiva e dell'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE.~~

~~La prima autorizzazione è valida soltanto sulla rete dello Stato membro di rilascio.~~

#### ~~Articolo 25~~

##### ~~Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI~~

~~1. Per i veicoli autorizzati ad essere messi in servizio in uno Stato membro a norma dell'articolo 21, paragrafo 12, o dell'articolo 24, gli altri Stati membri possono decidere, a norma del presente articolo, che per la messa in servizio sul loro territorio sono necessarie autorizzazioni supplementari.~~

~~2. Il richiedente l'autorizzazione presenta all'autorità nazionale di sicurezza un fascicolo tecnico relativo al veicolo o al tipo di veicolo, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:~~

~~a) l'attestazione che il veicolo è autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e la documentazione relativa alla procedura seguita per dimostrare che esso è conforme ai requisiti vigenti in materia di sicurezza, comprese, se del caso, informazioni sulle deroghe vigenti o concesse a norma dell'articolo 9;~~

~~b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative; ciò include, per i veicoli dotati di dispositivi di registrazione dei dati, informazioni sulla procedura di raccolta dei dati, che consentono la lettura e la valutazione, così come previsto dall'articolo 20, paragrafo 2, lettera e), della direttiva 2004/49/CE;~~

~~c) i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate al veicolo dopo l'autorizzazione;~~

~~d) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il veicolo è compatibile con le infrastrutture e con le installazioni fisse (fra cui condizioni climatiche, sistema di fornitura dell'energia, controllo comando e sistema di segnalamento, scartamento dei binari e sagoma dell'infrastruttura, carico assiale massimo ammissibile e altri vincoli di rete).~~

~~3. I dati di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), non possono essere contestati dall'autorità nazionale di sicurezza, a meno che questa non dimostri, senza pregiudizio per l'articolo 16, l'esistenza di un serio rischio sotto il profilo della sicurezza. Una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27, l'autorità nazionale di sicurezza non può richiamarsi a questo riguardo a una norma di cui al gruppo A di detto documento.~~

~~4. L'autorità nazionale di sicurezza può esigere che le siano trasmesse informazioni complementari, che siano effettuate analisi del rischio a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE o che siano effettuati collaudi sulla rete per verificare la conformità degli elementi di cui al paragrafo 2, lettere c) e d), del presente articolo rispetto alle norme nazionali vigenti che sono state notificate alla Commissione a norma dell'articolo 8 della direttiva 2004/49/CE o dell'articolo 17 della presente direttiva. Tuttavia, una volta adottato il documento di riferimento di cui all'articolo 27 della presente direttiva, l'autorità nazionale di sicurezza può effettuare tale verifica solamente in relazione alle norme nazionali appartenenti ai gruppi B o C elencati in detto documento.~~

~~L'autorità nazionale di sicurezza definisce, previa consultazione con il richiedente l'autorizzazione, la portata e il contenuto delle informazioni complementari, delle analisi di rischio o dei collaudi richiesti. Il gestore dell'infrastruttura, in consultazione con il richiedente, si adopera affinché gli eventuali collaudi siano effettuati entro tre mesi dalla presentazione della domanda. Se del caso, l'autorità nazionale di sicurezza adotta misure affinché i collaudi possano essere effettuati.~~

~~5. L'autorità nazionale di sicurezza decide in merito alle domande di autorizzazione di messa in servizio presentate ai sensi del presente articolo senza indugio e, al più tardi:~~

~~a) entro quattro mesi dall'invio della documentazione tecnica di cui al paragrafo 2;~~

~~b) se del caso, entro due mesi dall'invio delle informazioni complementari o delle analisi del rischio richieste dall'autorità nazionale di sicurezza ai sensi del paragrafo 4;~~

~~c) se del caso, due mesi dopo la comunicazione dei risultati dei collaudi richiesti dall'autorità nazionale di sicurezza ai sensi del paragrafo 4.~~

↓2008/57/CE (adattato)  
⇒nuovo

*Articolo ~~2226~~*

**Autorizzazione ~~di~~ d'immissione ~~di~~ di tipi di veicoli ~~di~~ sul mercato ~~di~~**

1. ⇒ L'Agenzia ~~gli Stati membri possono~~ rilasciare l'autorizzazione ~~di~~ d'immissione ~~di~~ dei tipi di veicoli ~~di~~ sul mercato ~~di~~ .

↓nuovo

L'Agenzia fornisce orientamenti particolareggiati sulla procedura per ottenere l'autorizzazione d'immissione del tipo di veicolo sul mercato. Un documento orientativo per la compilazione della domanda, che illustra e spiega i requisiti da soddisfare per ottenere l'autorizzazione d'immissione del tipo di veicolo sul mercato ed elenca i documenti necessari, è messo gratuitamente a disposizione dei richiedenti. Le autorità nazionali di sicurezza cooperano con l'Agenzia nella divulgazione delle pertinenti informazioni.

↓2008/57/CE  
⇒nuovo

2. Tuttavia, se ~~gli Stati membri~~ ⇒ rilascia l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato, l'Agenzia rilascia ~~autorizzano un veicolo, essi~~ allo stesso tempo ~~autorizzano~~ ⇒ l'autorizzazione a immettere sul mercato ~~il~~ il tipo di veicolo corrispondente.

↓nuovo

3. Il veicolo conforme a un tipo per il quale è già stata rilasciata l'autorizzazione d'immissione sul mercato del tipo di veicolo ottiene l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato senza ulteriori verifiche, in base a una dichiarazione di conformità a detto tipo presentata dal richiedente.

↓2008/57/CE

~~3. Un veicolo conforme a un tipo già autorizzato in uno Stato membro è autorizzato da tale Stato membro sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo presentata dal richiedente senza ulteriori verifiche. Tuttavia qualora siano modificate le pertinenti disposizioni delle STI o delle norme nazionali in base alle quali un tipo di veicolo è stato autorizzato, gli Stati membri decidono se le autorizzazioni già rilasciate restano valide o se devono essere rinnovate. I criteri che l'autorità nazionale di sicurezza verifica in caso di rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli possono riguardare solo le norme modificate. Il rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicoli non interessa le autorizzazioni di veicoli già rilasciate in base a tipi precedentemente autorizzati.~~

↓nuovo

4. Qualora siano modificate le disposizioni delle STI o delle norme nazionali alla base del rilascio dell'autorizzazione d'immissione del tipo di veicolo sul mercato, la STI o norma

nazionale stabilisce se l'autorizzazione preesistente resti valida o debba essere rinnovata. Se l'autorizzazione deve essere rinnovata, le verifiche effettuate dall'Agenzia possono riguardare soltanto le norme modificate. Il rinnovo dell'autorizzazione all'immissione del tipo di veicolo sul mercato non influisce sulle autorizzazioni d'immissione del veicolo sul mercato già rilasciate in base alla preesistente autorizzazione d'immissione del tipo di veicolo sul mercato.

↓2008/57/CE

⇒nuovo

~~54. Il modello di dichiarazione di conformità al tipo è adottato ⇒ redatta a norma della decisione 2010/713/UE ⇐ dalla Commissione entro il 19 luglio 2009 sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia e secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3.~~

65. La dichiarazione di conformità al tipo è redatta secondo le:

a) procedure di verifica delle pertinenti STI per i veicoli conformi alle STI;

~~b) procedure di verifica definite nei moduli D o E della decisione 93/465/CEE, per i veicoli non conformi alle STI. Se del caso, la Commissione può adottare una procedura di verifica ad hoc secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3.~~

↓nuovo

b) procedure di valutazione della conformità definite nei moduli B+D e B+F della decisione n. 768/2008/CE, per i veicoli non conformi alle STI. La Commissione può, se del caso, adottare atti di esecuzione che prevedono moduli ad hoc per la valutazione della conformità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

↓2008/57/CE

~~6. Il richiedente può chiedere un'autorizzazione di un tipo in più Stati membri contemporaneamente. In tal caso le autorità nazionali di sicurezza cooperano al fine di semplificare la procedura e di ridurre al minimo gli sforzi amministrativi.~~

↓2008/57/CE (adattato)

⇒nuovo

~~7. Le autorizzazioni del tipo ⇒ L'autorizzazione d'immissione del tipo di veicolo sul mercato ⇐ è registrata nel Registro europeo delle ⇒ autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato ⇐ di cui all'articolo 4434. Tale registro specifica lo Stato membro o gli Stati membri in cui un tipo di veicolo è autorizzato.~~

↓2008/57/CE

Articolo 27

**Classificazione delle norme nazionali**

~~1. Per facilitare lo svolgimento della procedura di autorizzazione di messa in servizio dei veicoli di cui all'articolo 25, le norme nazionali sono classificate come previsto all'allegato VII.~~

~~2. Fatto salvo l'articolo 30, paragrafo 3, entro il 19 gennaio 2009, l'Agenzia riesamina i parametri di cui alla sezione 1 dell'allegato VII e presenta alla Commissione le raccomandazioni che ritiene appropriate.~~

~~3. L'Agenzia elabora una raccomandazione per il documento di riferimento con rinvii incrociati a tutte le disposizioni nazionali applicate dagli Stati membri per la messa in servizio dei veicoli. A tal fine, le autorità nazionali di sicurezza cooperano con l'Agenzia.~~

~~4. La Commissione adotta, in base alla raccomandazione dell'Agenzia e secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, il documento di riferimento, come pure le decisioni relative ai suoi adattamenti.~~

## CAPO VI

↓2008/57/CE (adattato)

### ~~ORGANISMI NOTIFICATI~~ ☒ NOTIFICA DI ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ ☒

↓2008/57/CE

#### ~~Articolo 28~~

#### ~~Organismi notificati~~

~~1. Gli Stati membri notificano alla Commissione ed agli altri Stati membri gli organismi incaricati della procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e della procedura di verifica di cui all'articolo 18, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza ed il numero di identificazione ottenuto previamente dalla Commissione. Quest'ultima pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco degli organismi con il rispettivo numero di identificazione, nonché i campi di loro competenza, e provvede al suo aggiornamento.~~

~~2. Gli Stati membri devono applicare i criteri di cui all'allegato VIII per valutare gli organismi da notificare. Gli organismi che soddisfano i criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi ai criteri suddetti.~~

~~3. Uno Stato membro revoca l'autorizzazione ad un organismo che non soddisfa più i criteri di cui all'allegato VIII. Esso ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.~~

~~4. Se uno Stato membro o la Commissione ritiene che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri di cui all'allegato VIII, la Commissione avvia una consultazione con le parti interessate. La Commissione informa il secondo Stato membro delle modifiche necessarie perché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto.~~

~~5. La Commissione istituisce un gruppo di coordinamento degli organismi notificati (in seguito denominato «gruppo di coordinamento») che discute di qualsiasi questione relativa~~

~~all'applicazione delle procedure di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e della procedura di verifica di cui all'articolo 18, o all'applicazione delle STI pertinenti. I rappresentanti degli Stati membri possono partecipare ai lavori del gruppo di coordinamento in qualità di osservatori.~~

~~La Commissione e gli osservatori informano il comitato di cui all'articolo 29 dei lavori svolti nell'ambito del gruppo di coordinamento. La Commissione, se del caso, propone le misure necessarie per risolvere i problemi. Se necessario, il coordinamento degli organismi notificati è attuato a norma dell'articolo 30, paragrafo 4.~~

~~6. La prima delle relazioni di cui all'articolo 39 valuta anche l'attuazione dei criteri specificati all'allegato VIII e, se del caso, propone misure appropriate.~~

---

↓ nuovo

### *Articolo 23*

#### **Notifica**

Ciascuno Stato membro notifica alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi autorizzati a svolgere, in qualità di terzi, compiti di valutazione della conformità a norma della presente direttiva.

### *Articolo 24*

#### **Autorità di notifica**

1. Ciascuno Stato membro designa un'autorità di notifica che è responsabile dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione e la notifica degli organismi di valutazione della conformità e il controllo degli organismi notificati, inclusa l'ottemperanza alle disposizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

2. Lo Stato membro può decidere che la valutazione e il controllo di cui al paragrafo 1 siano eseguiti da un organismo nazionale di accreditamento ai sensi e in conformità del regolamento (CE) n. 765/2008.

3. Se l'autorità di notifica delega o altrimenti affida la valutazione, la notifica o il controllo di cui al paragrafo 1 a un organismo che non è un ente pubblico, detto organismo è una persona giuridica e rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 25. Esso adotta disposizioni per coprire la responsabilità civile connessa alle proprie attività.

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

### *Articolo 25*

#### **Prescrizioni relative alle autorità di notifica**

1. L'autorità di notifica è istituita in modo che non sorgano conflitti d'interesse con gli organismi di valutazione della conformità.

2. L'autorità di notifica è organizzata e gestita in modo che ne siano salvaguardate l'obiettività e l'imparzialità delle attività.

3. L'autorità di notifica è organizzata in modo che ogni decisione relativa alla notifica di un organismo di valutazione della conformità sia presa da persone competenti diverse da quelle che hanno eseguito la valutazione.

4. L'autorità di notifica non offre né fornisce attività eseguite dagli organismi di valutazione della conformità o servizi di consulenza su base commerciale o concorrenziale.

5. L'autorità di notifica salvaguarda la riservatezza delle informazioni ottenute.

6. L'autorità di notifica dispone di personale competente in numero sufficiente a garantire l'adeguata esecuzione dei compiti affidatili.

#### *Articolo 26*

##### **Obbligo di informazione sulle autorità di notifica**

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

La Commissione rende pubbliche dette informazioni.

#### *Articolo 27*

##### **Prescrizioni relative agli organismi di valutazione della conformità**

1. Ai fini della notifica, l'organismo di valutazione della conformità soddisfa i requisiti previsti ai paragrafi da 2 a 7 e agli articoli 28 e 29. Detti requisiti si applicano anche agli organismi designati dagli Stati membri a norma dell'articolo 13, paragrafo 4.

2. L'organismo di valutazione della conformità è stabilito a norma della legge nazionale e ha personalità giuridica.

3. L'organismo di valutazione della conformità è in grado di eseguire tutti i compiti di valutazione della conformità che la pertinente STI gli ha affidato e per cui è stato notificato, indipendentemente dal fatto che li esegua in prima persona o che siano eseguiti per suo conto e sotto la sua responsabilità.

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

a) del necessario personale dotato di conoscenze tecniche e di esperienza sufficiente e adeguata all'esecuzione dei compiti di valutazione della conformità;

b) delle pertinenti descrizioni delle procedure in base alle quali è effettuata la valutazione della conformità, a garanzia della trasparenza di tali procedure e della capacità di riprodurle. Predisporre una politica e procedure appropriate per scindere i compiti che svolge in qualità di organismo notificato di valutazione della conformità dalle altre attività;

c) delle procedure idonee all'esecuzione delle attività, che tengono debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo.

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

4. L'organismo di valutazione della conformità sottoscrive un contratto di assicurazione per la responsabilità civile, sempreché tale responsabilità non sia assunta dallo Stato ai sensi del

diritto nazionale o lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.

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

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

7. L'organismo di valutazione della conformità partecipa alle attività del gruppo di lavoro ad hoc del Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) istituito dall'articolo 25 del regolamento (UE) n. .../... [che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea] ovvero assicura che il suo personale addetto alle valutazioni ne sia informato. L'organismo si attiene agli orientamenti scaturiti dai lavori di detto gruppo. L'organismo di valutazione della conformità che reputa inopportuna o impossibile l'applicazione degli orientamenti sottopone al gruppo ad hoc dell'ERTMS osservazioni volte ad un loro miglioramento costante.

#### *Articolo 28*

#### **Imparzialità degli organismi di valutazione della conformità**

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

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

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

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

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

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

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

#### *Articolo 29*

##### **Personale degli organismi di valutazione della conformità**

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

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

b) soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni che esegue e un'adeguata autorità per eseguire tali valutazioni;

c) una conoscenza e una comprensione adeguate delle prescrizioni fondamentali, delle norme armonizzate applicabili e delle disposizioni pertinenti della normativa dell'Unione e della relativa regolamentazione attuativa;

d) la capacità di elaborare certificati, registri e rapporti atti a dimostrare che le valutazioni sono state eseguite.

2. La retribuzione degli alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni dell'organismo di valutazione della conformità non dipende dal numero di valutazioni eseguite né dai risultati di tali valutazioni.

#### *Articolo 30*

##### **Presunzione di conformità dell'organismo di valutazione della conformità**

Qualora dimostri la propria conformità ai criteri stabiliti nelle pertinenti norme armonizzate, o in parti di esse, i cui riferimenti sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, l'organismo di valutazione della conformità è considerato conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29 nella misura in cui le norme armonizzate applicabili le contemplino.

#### *Articolo 31*

##### **Affiliate e subappaltatori degli organismi di valutazione della conformità**

1. L'organismo di valutazione della conformità notificato che subappalta compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure ricorre a un'affiliata provvede a che il subappaltatore o l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29 e ne informa di conseguenza l'autorità di notifica.

2. L'organismo notificato si assume la completa responsabilità dei compiti eseguiti dai subappaltatori o dalle affiliate, ovunque siano stabiliti.

3. Le attività dell'organismo notificato possono essere subappaltate o fatte eseguire da un'affiliata solo con il consenso del cliente.

4. L'organismo notificato tiene a disposizione dell'autorità di notifica i documenti pertinenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e il lavoro da essi eseguito in conformità alla pertinente STI.

#### *Articolo 32*

##### **Organismi interni accreditati**

1. L'impresa richiedente può far eseguire attività di valutazione della conformità da un organismo interno accreditato, ai fini dell'espletamento delle procedure previste dal modulo A1, A2, C1 o C2 di cui all'allegato II della decisione n. 768/2008/CE o dai moduli CA1 e CA2 di cui all'allegato I della decisione 2010/713/CE. Tale organismo costituisce una parte separata e distinta dell'impresa richiedente e non partecipa alla progettazione, alla produzione, alla fornitura, all'installazione, all'utilizzo o alla manutenzione dei prodotti che valuta.

2. L'organismo interno accreditato soddisfa i seguenti requisiti:

a) è accreditato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008;

b) esso e il suo personale sono identificabili a livello dell'organizzazione e s'iscrivono all'interno dell'impresa di cui fanno parte in una linea gerarchica che ne garantisce l'imparzialità e la dimostra al pertinente organismo nazionale di accreditamento;

c) né esso né il suo personale sono responsabili della progettazione, della fabbricazione, della fornitura, dell'installazione, del funzionamento o della manutenzione dei prodotti che valutano e non partecipano ad attività che possano pregiudicare la loro indipendenza di giudizio o integrità nelle attività di valutazione che svolgono;

d) fornisce i suoi servizi esclusivamente all'impresa di cui fa parte.

3. L'organismo interno accreditato non è notificato agli Stati membri o alla Commissione, ma l'impresa di cui fa parte o l'organismo nazionale di accreditamento dà informazioni sul suo accreditamento all'autorità di notifica su richiesta di questa.

#### *Articolo 33*

##### **Domanda di notifica**

1. L'organismo di valutazione della conformità presenta domanda di notifica all'autorità di notifica dello Stato membro in cui è stabilito.

2. Tale domanda è corredata di una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo o dei moduli di valutazione della conformità e dell'indicazione del prodotto o dei prodotti per i quali l'organismo dichiara di essere competente, nonché, se disponibile, di un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento che attesti che l'organismo di valutazione della conformità è conforme alle prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

3. Qualora non possa produrre un certificato di accreditamento, l'organismo di valutazione della conformità fornisce all'autorità di notifica tutte le prove documentali necessarie per la verifica, il riconoscimento e il controllo periodico della sua conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.

#### *Articolo 34*

##### **Procedura di notifica**

1. L'autorità di notifica può notificare solo gli organismi di valutazione della conformità che soddisfano le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.
2. L'autorità di notifica procede alla notifica alla Commissione e agli altri Stati membri utilizzando l'apposito strumento elettronico sviluppato e gestito dalla Commissione.
3. La notifica include tutti i dettagli riguardanti le attività di valutazione della conformità, il modulo o i moduli di valutazione della conformità e l'indicazione del prodotto o prodotti interessati, nonché la relativa attestazione di competenza.
4. Qualora la notifica non sia basata sul certificato di accreditamento di cui all'articolo 33, paragrafo 2, l'autorità di notifica fornisce alla Commissione e agli altri Stati membri le prove documentali che attestano la competenza dell'organismo di valutazione della conformità nonché le disposizioni predisposte per fare in modo che tale organismo sia controllato periodicamente e continui a soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29.
5. L'organismo interessato può svolgere attività di organismo di valutazione della conformità notificato solo se né la Commissione né gli altri Stati membri sollevano obiezioni entro due settimane dalla notifica, qualora sia usato il certificato di accreditamento, o altrimenti entro due mesi dalla notifica.
6. Sono notificate alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali successive modifiche di rilievo della notifica.

#### *Articolo 35*

##### **Numeri di identificazione ed elenchi degli organismi di valutazione della conformità notificati**

1. La Commissione assegna un numero di identificazione all'organismo di valutazione della conformità notificato.  
All'organismo di valutazione della conformità notificato è assegnato un numero di identificazione unico anche se è notificato ai sensi di diversi atti dell'Unione.
2. La Commissione rende pubblico l'elenco degli organismi notificati a norma della presente direttiva, inclusi i numeri di identificazione loro assegnati e le attività per le quali sono stati notificati.  
La Commissione provvede a che detto elenco sia tenuto aggiornato.

#### *Articolo 36*

##### **Modifica della notifica**

1. L'autorità di notifica che ha accertato o è stata informata del fatto che l'organismo di valutazione della conformità notificato non soddisfa più le prescrizioni di cui agli articoli da 27 a 29, o non adempie ai suoi obblighi, limita, sospende o revoca la notifica, secondo i casi, in funzione della gravità dell'inosservanza delle prescrizioni o dell'inadempimento degli obblighi. Essa ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.
2. In caso di limitazione, sospensione o revoca della notifica, oppure di cessazione dell'attività dell'organismo di valutazione della conformità notificato, lo Stato membro di notifica prende le misure appropriate per garantire che le pratiche di tale organismo siano

evase da un altro organismo di valutazione della conformità notificato o siano messe a disposizione delle competenti autorità di notifica e di vigilanza sul mercato, su loro richiesta.

#### *Articolo 37*

##### **Contestazione della competenza degli organismi notificati**

1. La Commissione indaga su tutti i casi in cui abbia dubbi, o siano portati alla sua attenzione dubbi, circa la competenza dell'organismo di valutazione della conformità notificato o circa l'ottemperanza dell'organismo di valutazione della conformità notificato alle prescrizioni e responsabilità che gli incombono.

2. Lo Stato membro di notifica fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni relative alla base della notifica o del mantenimento della competenza dell'organismo interessato.

3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle indagini.

4. La Commissione, qualora accerti che l'organismo di valutazione della conformità notificato non soddisfa o non soddisfa più le prescrizioni per la notifica, ne informa lo Stato membro di notifica e gli chiede di prendere le misure correttive necessarie, inclusa all'occorrenza la revoca della notifica.

#### *Articolo 38*

##### **Obblighi operativi degli organismi notificati**

1. L'organismo notificato esegue le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità previste dalla pertinente STI.

2. La valutazione della conformità è eseguita in modo proporzionato, evitando oneri superflui per gli operatori economici. L'organismo di valutazione della conformità esegue le attività tenendo debitamente conto delle dimensioni dell'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità tecnologica del prodotto in questione e della natura seriale o di massa del processo di produzione.

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

3. L'organismo notificato che riscontra che le prescrizioni della pertinente STI o le corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche non sono state rispettate dal fabbricante, chiede a questi di prendere le misure correttive appropriate e non rilascia il certificato di conformità.

4. L'organismo notificato che, nel corso del controllo della conformità successivo al rilascio di un certificato, riscontra che un prodotto non è più conforme alla pertinente STI o alle corrispondenti norme armonizzate o specifiche tecniche chiede al fabbricante di prendere le misure correttive appropriate e all'occorrenza sospende o revoca il certificato.

5. In mancanza di misure correttive o se queste non producono l'effetto desiderato, l'organismo di valutazione della conformità notificato limita, sospende o revoca il certificato, secondo i casi.

#### Articolo 39

### **Obbligo di informazione a carico degli organismi notificati**

1. L'organismo notificato informa l'autorità di notifica:

a) di qualunque rifiuto, limitazione, sospensione o revoca del certificato;

b) di qualunque circostanza che incida sull'ambito d'applicazione e sulle condizioni della notifica;

c) di eventuali richieste di informazioni che ha ricevuto dalle autorità di vigilanza sul mercato in relazione ad attività di valutazione della conformità;

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

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

3. L'organismo notificato fornisce all'Agenzia gli attestati di verifica «CE» dei sottosistemi, i certificati «CE» di conformità dei componenti di interoperabilità e gli attestati «CE» di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità.

#### Articolo 40

### **Scambio di esperienze**

La Commissione provvede all'organizzazione di uno scambio di esperienze tra le autorità nazionali degli Stati membri responsabili della politica di notifica.

#### Articolo 41

### **Coordinamento degli organismi notificati**

La Commissione provvede a che siano predisposti un coordinamento e una cooperazione appropriati tra gli organismi notificati a norma della presente direttiva e che essi si esplichino adeguatamente sotto forma di gruppo settoriale di organismi notificati. L'Agenzia sostiene le attività degli organismi notificati in conformità all'articolo 20 del regolamento (UE) n. .../... [che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea].

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

↓2008/57/CE

## ~~CAPO VII~~

## ~~COMITATO E PROGRAMMA DI LAVORO~~

#### ~~Articolo 31~~

### ~~Programma di lavoro~~

~~1. La Commissione stabilisce un programma di lavoro che tenga conto dell'estensione dell'ambito di applicazione di cui all'articolo 8, della modifica delle STI prevista all'articolo 6, paragrafo 1, e degli altri compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva. La Commissione informa e coinvolge pienamente il comitato nell'elaborazione e nell'aggiornamento del programma.~~

~~2. Il programma di lavoro comprende in particolare le tappe seguenti:~~

~~a) elaborazione, sulla base di un progetto preparato dall'Agenzia, di un modello del sistema ferroviario comunitario, basato sull'elenco dei sottosistemi (allegato II) per garantire la coerenza tra le STI; questo modello deve in particolare contenere i diversi elementi costitutivi del sistema e le loro interfacce; esso servirà da quadro di riferimento per delimitare i campi di applicazione di ciascuna STI;~~

~~b) sviluppo di una struttura modello per l'elaborazione delle STI;~~

~~c) sviluppo di una metodologia per l'analisi costi-benefici delle soluzioni contemplate nelle STI;~~

~~d) adozione dei mandati necessari all'elaborazione delle STI;~~

~~e) identificazione dei parametri fondamentali per ciascuna STI;~~

~~f) approvazione dei progetti di programma per la standardizzazione;~~

~~g) gestione del periodo di transizione tra la data di entrata in vigore della direttiva 2004/50/CE e la pubblicazione delle STI, compresa l'adozione del repertorio di cui all'articolo 36.~~

↓2008/57/CE (adattato)  
⇒nuovo

## CAPO VIII

### REGISTRI DELLA RETE E DEI VEICOLI

Articolo ~~42~~<sup>32</sup>

#### Sistema di numerazione dei veicoli

1. Qualsiasi veicolo messo in servizio nel sistema ferroviario ~~della Comunità~~ ☒ dell'Unione ☒ reca un numero europeo del veicolo (NEV), che gli è attribuito ⇒ dall'autorità nazionale di sicurezza competente per territorio anteriormente alla prima messa in servizio ⇐ ~~al rilascio della prima autorizzazione di messa in servizio.~~

↓2008/57/CE

~~2. Il richiedente la prima autorizzazione è parimenti responsabile di apporre sul veicolo il NEV che è stato ad esso attribuito.~~

↓nuovo

L'impresa ferroviaria che utilizza il veicolo provvede a che sia contrassegnato con il NEV che gli è attribuito.

---

↓2008/57/CE

⇒nuovo

3. Il NEV è indicato nella ⇒ decisione 2007/756/CE ⇐ ~~STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.~~

---

↓2008/57/CE

⇒nuovo

4. Ad ogni veicolo è attribuito un solo NEV, salvo disposizione contraria della ⇒ decisione 2007/756/CE ⇐ ~~STI concernente l'esercizio e la gestione del traffico.~~

---

↓2008/57/CE (adattato)

5. In deroga al paragrafo 1, nel caso di veicoli utilizzati o destinati ad essere utilizzati da o verso paesi terzi il cui scartamento è diverso da quello della rete ferroviaria principale ~~della Comunità~~ ☒ dell'Unione ☒, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso.

---

↓2008/57/CE (adattato)

⇒nuovo

#### Articolo ~~433~~

### Registri nazionali dei veicoli

1. Ciascuno Stato membro tiene un registro dei veicoli ~~ferroviari di cui è autorizzato l'esercizio~~ ⇒ messi in servizio ⇐ sul suo territorio. Il registro soddisfa i criteri seguenti:

- a) rispetta le specifiche comuni definite al paragrafo 2;
  - b) è tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;
- 

↓2008/57/CE (adattato)

c) ~~deve essere~~ è accessibile alle autorità ☒ nazionali ☒ ~~preposte alla~~ di sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva [.../... sulla sicurezza delle ferrovie] 2004/49/CE, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi degli articoli 55 e 56 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico<sup>27</sup> dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE, nonché all'Agenzia, alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.

---

<sup>27</sup> GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

↓2008/57/CE

~~2. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, sulla base del progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati.~~

↓ nuovo

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati per i registri di immatricolazione nazionali. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

↓2008/57/CE

~~Per ciascun veicolo il registro contiene almeno le seguenti informazioni:~~

~~a) il NEV;~~

~~b) estremi della dichiarazione «CE» di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;~~

~~c) estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati indicato all'articolo 34;~~

~~d) generalità del proprietario del veicolo o del suo detentore;~~

~~e) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;~~

~~f) organismo responsabile della manutenzione.~~

↓2008/57/CE (adattato)

⇒ nuovo

3. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente all'autorità  nazionale di sicurezza  di qualsiasi ogni Stato membro  in cui il veicolo è stato messo in servizio  ~~di~~ ~~autorizzazione~~ qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione nazionale, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.

↓2008/57/CE

⇒ nuovo

4. Fintantoché i registri di immatricolazione nazionali degli Stati membri non sono collegati, ciascuno Stato membro aggiorna il proprio registro inserendovi le modifiche apportate da un altro Stato membro al suo registro, limitatamente ai dati che lo riguardano.

5. Nel caso di veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese terzo e ~~autorizzati~~  successivamente  in uno Stato membro ~~per la messa in servizio nel suo territorio~~, tale Stato membro assicura che i dati  sul veicolo  ~~elencati al paragrafo 2, lettere da d) a f),~~ possano essere ricercati tramite il registro di immatricolazione nazionale  o in virtù delle disposizioni di un accordo internazionale . ~~I dati di cui al paragrafo 2, lettera f), possono essere sostituiti da dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione.~~

↓2008/57/CE (adattato)  
⇒nuovo

**Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati ~~⊗~~ delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato ~~⊗~~**

↓2008/57/CE  
⇒nuovo

1. L'Agenzia istituisce e tiene un registro ~~dei~~ ⇒ delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato rilasciate a norma dell'articolo 22 ~~⊗~~ ~~tipi di veicoli ferroviari cui gli Stati membri hanno rilasciato l'autorizzazione di messa in servizio sulla rete ferroviaria della Comunità europea.~~ Il registro soddisfa i criteri seguenti:

- a) è pubblico ed accessibile ~~a tutti~~ per via elettronica;
- b) è conforme alle specifiche comuni definite al paragrafo ~~34~~;
- c) è collegato con tutti i registri di immatricolazione nazionali.

↓nuovo

2. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati per il registro delle autorizzazioni d'immissione del tipo di veicolo sul mercato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

↓2008/57/CE

~~2. Per ciascun tipo di veicolo il registro riporta le informazioni seguenti:~~

~~a) caratteristiche tecniche del tipo secondo le STI pertinenti;~~

~~b) nome del fabbricante;~~

~~c) date, estremi e Stati membri di rilascio delle autorizzazioni successive per il tipo di veicoli, con indicazione delle eventuali restrizioni o revoche.~~

~~3. In caso di concessione, modifica, sospensione o revoca di un'autorizzazione del tipo in uno Stato membro, l'autorità nazionale di sicurezza dello stesso ne informa l'Agenzia affinché questa possa aggiornare il registro.~~

~~4. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, sulla base del progetto di specifiche elaborato dall'Agenzia. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative e le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati.~~

↓ nuovo

1. Ciascuno Stato membro pubblica un registro dell'infrastruttura che indica i valori parametrici di rete per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati.
2. I valori parametrici iscritti nel registro dell'infrastruttura sono considerati in combinazione con i valori parametrici riportati nell'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato per verificare la compatibilità tecnica fra il veicolo e la rete.
3. Il registro dell'infrastruttura può prevedere condizioni di utilizzazione degli impianti fissi ed altre restrizioni.
4. Ciascuno Stato membro aggiorna il registro dell'infrastruttura a norma della decisione 2011/633/UE della Commissione.
5. Al registro dell'infrastruttura possono esserne associati altri, come un registro sull'accessibilità.
6. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione specifiche comuni su contenuto, formato dei dati, architettura funzionale e tecnica, modalità operative e norme per l'introduzione e la consultazione dei dati per il registro dell'infrastruttura. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

↓ 2008/57/CE

~~1. Ciascuno Stato membro provvede affinché sia pubblicato e aggiornato un registro dell'infrastruttura sulla base della periodicità di aggiornamento di cui al paragrafo 2. Detto registro riporta, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessati, le caratteristiche principali (per esempio, i parametri fondamentali) e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che debbono figurare nel registro dell'infrastruttura.~~

~~2. L'Agenzia elabora un progetto di specifiche su tale registro, concernenti la sua presentazione e il suo formato nonché la periodicità di aggiornamento e le modalità d'uso che lo caratterizzano, tenendo conto di un periodo di transizione appropriato per le infrastrutture messe in servizio prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. La Commissione adotta le specifiche secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3.~~

## **CAPO IX**

### **DISPOSIZIONI TRANSITORIE**

#### **Articolo 36**

##### **Progetto di repertorio**

~~1. L'Agenzia elabora, a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004, sulla scorta delle informazioni trasmesse dagli Stati membri nell'ambito dell'articolo 17, paragrafo 3, della presente direttiva, nonché dei documenti tecnici settoriali e dei testi dei pertinenti accordi internazionali, un progetto di repertorio delle norme tecniche che assicurano l'attuale livello di interoperabilità delle reti e dei veicoli che saranno aggiunti all'ambito di applicazione della presente direttiva come stabilito nell'articolo 1 della presente direttiva. Se~~

~~necessario, la Commissione adotta il repertorio secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 29, paragrafo 3, della presente direttiva.~~

~~2. Dopo l'adozione del repertorio, gli Stati membri informano la Commissione ogniqualvolta intendano adottare una disposizione nazionale o elaborare un progetto che si discostino dal repertorio.~~

↓2008/57/CE (adattato)

## **CAPO VIII**

### **DISPOSIZIONI ~~☒~~ TRANSITORIE E ~~☒~~ FINALI**

↓nuovo

#### *Articolo 46*

##### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 5, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e all'articolo 5, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'articolo 5, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

#### *Articolo 47*

##### **Procedura d'urgenza**

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 46, paragrafo 5. In tal caso, la Commissione abroga

l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni.

---

↓2008/57/CE (adattato)  
⇒nuovo

#### Articolo 48~~29~~

##### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE (in appresso «il comitato»). ⇒ Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. ⇐

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano ~~gli~~ l'articolo ⇐ 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 ⇐ ~~3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano ~~gli~~ l'articolo ⇐ 5 del regolamento (UE) n. 182/2011 ⇐ ~~5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

---

↓nuovo

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011.

---

↓2008/57/CE

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

~~4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

~~5. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi 1, 2, 4 e 6, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.~~

#### Articolo 30

##### **Compiti complementari**

~~1. La Commissione può sottoporre al comitato qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva.~~

~~2. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario, comprese le questioni concernenti l'interoperabilità tra il sistema ferroviario della Comunità e quello di paesi terzi.~~

~~3. Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, concernenti l'adeguamento degli allegati da II a IX, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 29, paragrafo 4.~~

~~4. Il comitato, ove necessario, può creare gruppi di lavoro che lo assistano nell'espletamento dei suoi compiti, in particolare per assicurare il coordinamento degli organismi notificati.~~

---

↓2008/57/CE

⇒nuovo

~~Articolo 49~~<sup>37</sup>

### Motivazione

Ogni decisione presa in applicazione della presente direttiva e concernente la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, la verifica dei sottosistemi facenti parte del sistema ferroviario nonché in applicazione degli articoli ~~67~~, ~~12~~, ~~114~~ e ~~161~~<sup>9</sup>, è motivata in modo preciso. Essa è notificata all'interessato al più presto, con l'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali tali mezzi devono essere esperiti.

~~Articolo 50~~<sup>39</sup>

### Relazioni e informazione

1. Ogni tre anni, e per la prima volta ⇒ tre anni dopo la pubblicazione della presente direttiva ⇐ ~~il 19 luglio 2011~~, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario. Detta relazione contiene anche un'analisi dei casi previsti all'articolo ~~79~~ ⇒ e dell'applicazione del capo V ⇐.

~~2. La Commissione, entro il 19 luglio 2013, pubblica una relazione comprendente un'analisi dell'applicazione del capo V e dei miglioramenti nel riconoscimento transnazionale dei veicoli ferroviari nella Comunità in termini di lunghezza e costi delle procedure per i richiedenti. Se del caso, la relazione valuta anche l'impatto delle varie opzioni in vista di un'ulteriore semplificazione delle procedure relative all'autorizzazione dei veicoli. In tal caso sono analizzate diverse opzioni concernenti la cooperazione tra le autorità nazionali di sicurezza e l'Agenzia.~~

---

↓2008/57/CE (adattato)

~~32.~~ L'Agenzia elabora e aggiorna periodicamente uno strumento capace di fornire, su richiesta di uno Stato membro o della Commissione, ☒ una panoramica ☒ ~~un prospetto~~ del livello di interoperabilità del sistema ferroviario. Tale strumento si avvale delle informazioni incluse nei registri previsti ~~al capo VII agli articoli 33, 34 e 35.~~

---

↓nuovo

~~Articolo 51~~

### Regime transitorio di messa in servizio dei veicoli

1. Gli Stati membri possono continuare a applicare le disposizioni del capo V della direttiva 2008/57/CE fino al [due anni dopo la data di entrata in vigore].

2. Le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli rilasciate ai sensi del paragrafo 1, comprese quelle rilasciate in virtù di accordi internazionali, in particolare il RIC (regolamento internazionale carrozze) e il RIV (regolamento internazionale veicoli), restano valide alle condizioni alle quali sono state rilasciate.

3. Per poter essere utilizzato su una o più reti non contemplate dall'autorizzazione preesistente, il veicolo la cui messa in servizio è autorizzata a norma dei paragrafi 1 e 2 deve ottenere l'autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato. La messa in servizio su tali reti supplementari è subordinata al rispetto dell'articolo 21.

#### *Articolo 52*

#### **Altre disposizioni transitorie**

Gli allegati IV, V, VI, VII e IX della direttiva 2008/57/CE si applicano fino alla data di applicazione dei corrispondenti atti di esecuzione di cui all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 14, paragrafo 8, all'articolo 15, paragrafo 7 e all'articolo 7, paragrafo 3, della presente direttiva.

#### *Articolo 53*

#### **Raccomandazioni e pareri dell'Agenzia**

L'Agenzia formula raccomandazioni e pareri, in conformità all'articolo 15 del regolamento .../... [regolamento sull'Agenzia], ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Tali raccomandazioni e pareri costituiscono la base di qualsiasi misura adottata dall'Unione a norma della presente direttiva.

↓2008/57/CE (adattato)  
⇒nuovo

#### *Articolo ~~54~~<sup>38</sup>*

#### **Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi ~~all'articolo 1, all'articolo 2, all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafi 2, 5, 6 e 8, all'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 9 e 10, agli articoli 7, 8 e 9, all'articolo 11, paragrafi 4 e 5, all'articolo 12, all'articolo 13, paragrafo 5, agli articoli 15, 16 e 17, all'articolo 18, paragrafi 1, 2, 4 e 5, all'articolo 19, paragrafo 3, agli articoli da 20 a 27, all'articolo 28, paragrafi 4 e 6, agli articoli da 32 a 35~~ ⇒ all'articolo 1, all'articolo 2, all'articolo 7, paragrafi da 1 a 4, all'articolo 11, paragrafo 1, all'articolo 13, all'articolo 14, paragrafi da 1 a 7, all'articolo 15, paragrafi da 1 a 6, agli articoli da 17 a 21, all'articolo 22, paragrafi da 3 a 7, agli articoli da 23 a 36, all'articolo 37, paragrafo 2, agli articoli 38 e 39, agli articoli da 41 a 43, all'articolo 45, paragrafi da 1 a 5, all'articolo 51 e agli allegati da I a III entro [due anni dopo la data di entrata in vigore] ⇐ ~~entro il 19 luglio 2010~~. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali misure ⇒ e una tavola di concordanza tra esse e la presente direttiva. La tavola di concordanza è necessaria per permettere a tutti gli interessati d'individuare chiaramente le pertinenti disposizioni vigenti a livello nazionale in applicazione della presente direttiva. ⇐

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione

ufficiale. ☒Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, devono essere intesi come riferimenti fatti alla presente direttiva. ☒ Le modalità di tale riferimento ☒ e la formulazione di tale indicazione ☒ sono decise dagli Stati membri.

---

↓2008/57/CE

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

---

↓2008/57/CE (adattato)

23. Gli obblighi di recepimento e applicazione ☒ dell'articolo 13, dell'articolo 14, paragrafi da 1 a 7, dell'articolo 15, paragrafi da 1 a 6, degli articoli da 17 a 21, degli articoli 42 e 43, dell'articolo 45, paragrafi da 1 a 5 e dell'articolo 51 ☒ ~~dei capi IV, V, VII e VIII~~ della presente direttiva non si applicano alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario nei loro rispettivi territori.

---

↓2008/57/CE (adattato)

Tuttavia, non appena un organismo pubblico o privato presenta una domanda ufficiale di costruire una linea ferroviaria in vista del suo esercizio da parte di una o più imprese ferroviarie, lo Stato membro interessato adotta la legislazione atta ad applicare ~~i capi~~ ☒ gli articoli ☒ di cui al primo comma entro un anno dalla ricezione della domanda.

*Articolo ~~55~~*

**Abrogazione**

---

↓2008/57/CE (adattato)

⇒nuovo

La direttiva ~~96/48/CE e 2001/16/CE~~ sono 2008/57/CE ☒, modificata dalle direttive elencate nell'allegato ~~IVIX~~, parte A, ☒ è abrogata a decorrere dal ⇒ [due anni dopo la data di entrata in vigore] ⇐ ~~19 luglio 2010~~, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento nella legislazione nazionale ~~e di applicazione~~ delle ~~summenzionate~~ direttive ☒ indicati nell'allegato ~~IVIX~~, parte B ☒.

I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato ~~VXI~~.

~~L'articolo 14 della direttiva 2004/49/CE è abrogato con effetto dal 19 luglio 2008.~~

*Articolo ~~56~~*

**Entrata in vigore**

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

---

↓ nuovo

Gli articoli da 3 a 10, l'articolo 11, paragrafi 2, 3 e 4, e gli articoli 12 e 16 si applicano a decorrere dal [due anni dopo la data di entrata in vigore].

---

↓ 2008/57/CE

*Articolo ~~5742~~*

**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo  
Il presidente*

*Per il Consiglio  
Il presidente*

## ALLEGATO I

⇒ Elementi del sistema ferroviario dell'Unione ⇐ ~~AMBITO DI APPLICAZIONE~~

### ~~1. SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE~~

#### 1.1. Rete

~~La rete del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale è quella delle linee convenzionali della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE.~~

Ai fini della presente direttiva, ~~questa~~ la rete  dell'Unione comprende  ~~può essere~~ suddivisa secondo le categorie seguenti:

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

- i nodi «passeggeri»;
- i nodi merci, compresi i terminali intermodali;
- le linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

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

## 4.2. Veicoli

↓2008/57/CE

⇒ nuovo

⇒ Ai fini della presente direttiva, i veicoli dell'Unione ~~Il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale~~ comprendono tutti i veicoli atti a circolare su tutta o parte della rete ~~transeuropea convenzionale~~ dell'Unione ~~Il sistema ferroviario transeuropeo convenzionale~~, tra cui:

↓ nuovo

- locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le macchine di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici, le vetture passeggeri;
- carri merci, compresi i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;
- veicoli speciali, quali le macchine su rotaie.

Ciascuna di tali categorie può essere suddivisa in:

- veicoli ad uso internazionale;
- veicoli ad uso nazionale.

Le STI indicano i requisiti da rispettare ai fini dell'utilizzazione in condizioni di sicurezza di detti veicoli sulle diverse categorie di linee.

↓2008/57/CE

~~i veicoli ad alta velocità progettati per circolare ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h,~~

~~i veicoli ad alta velocità progettati per circolare ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee appositamente costruite o adattate, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee,~~

~~treni automotori termici o elettrici,~~

~~macchine di trazione termiche o elettriche,~~

~~vetture passeggeri,~~

~~carri merci, compresi i veicoli progettati per il trasporto di autocarri.~~

~~Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili può essere incluso.~~

~~Ciascuna di tali categorie può essere suddivisa in:~~

~~veicoli ad uso internazionale;~~

~~veicoli ad uso nazionale.~~

~~Per i veicoli progettati per circolare ad una velocità massima inferiore a 200 km/h atti a circolare sulle linee ad alta velocità, le STI indicano i requisiti da rispettare per assicurare l'utilizzazione sicura di tali veicoli sulle linee ad alta velocità.~~

## **2. SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ**

### **2.1. Rete**

La rete del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è quella delle linee ad alta velocità della rete transeuropea dei trasporti individuate nella decisione n. 1692/96/CE.

Le linee ad alta velocità comprendono:

le linee appositamente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h,

le linee appositamente adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,

le linee appositamente adattate per l'alta velocità, aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminal, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità.

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

### **2.2. Veicoli**

Il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità comprende i veicoli progettati per circolare:

ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità, pur permettendo, in determinate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h,

o ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee di cui al punto 2.1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

Inoltre i veicoli progettati per circolare ad una velocità massima inferiore a 200 km/h atti a circolare su tutta o parte della rete transeuropea ad alta velocità, se compatibili con il livello delle prestazioni di tale rete, soddisfano i requisiti volti ad assicurare l'utilizzazione sicura su tale rete. A tal fine le STI per i veicoli convenzionali specificano anche i requisiti di utilizzazione sicura dei veicoli convenzionali sulle reti ad alta velocità.

## **3. COMPATIBILITÀ DEL SISTEMA FERROVIARIO**

La qualità del trasporto ferroviario europeo necessita tra l'altro di una forte compatibilità tra le caratteristiche della rete (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle dei veicoli (comprese le parti caricate a bordo di tutti i sottosistemi interessati). Da questa coerenza dipendono i livelli di prestazioni, sicurezza, qualità del servizio e relativi costi.

## **4. ESTENSIONE DELL'AMBITO DI APPLICAZIONE**

### **4.1. Sottocategorie di reti e veicoli**

L'ambito di applicazione delle STI è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario come indicato all'articolo 1, paragrafo 4. Ai fini dell'efficacia rispetto al costo dell'interoperabilità possono essere elaborate, se del caso, nuove sottocategorie per tutte le categorie di reti e veicoli indicate nel presente allegato. Se necessario, le specifiche funzionali e tecniche di cui all'articolo 5, paragrafo 3, possono variare a seconda della sottocategoria.

### **4.2. Salvaguardie relative ai costi**

Ai fini dell'analisi costi-benefici delle misure proposte si terrà conto, tra l'altro, di quanto segue:

- costo della misura proposta,
- benefici per l'interoperabilità derivanti dall'estensione dell'ambito di applicazione a particolari sottocategorie di reti e veicoli,
- riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego dei veicoli,
- riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio in virtù di una maggiore concorrenza tra fabbricanti e imprese di manutenzione,
- benefici per l'ambiente, grazie a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,
- maggiore sicurezza dell'esercizio.

Inoltre, tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

## **ALLEGATO II**

### ***SOTTOSISTEMI***

#### ***1. Elenco dei sottosistemi***

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

a) settori di natura strutturale:

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

b) settori di natura funzionale:

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

#### ***2. Descrizione dei sottosistemi***

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

##### ***2.1. Infrastrutture***

Le strade ferrate, l'insieme dei binari, le opere di ingegneria (ponti, gallerie, ecc.), ☒ i componenti delle stazioni collegati all'uso ferroviario (tra cui accessi, marciapiedi, zone di accesso, zone di servizio, servizi igienici e sistemi informativi e i relativi elementi di accessibilità per le persone a mobilità ridotta e le persone con disabilità) ☒ ~~le relative infrastrutture nelle stazioni (marciapiedi, zone di accesso, tenendo presenti le esigenze delle persone a mobilità ridotta, ecc.), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.~~

## 2.2. Energia

Il sistema di elettrificazione incluso il materiale aereo e l'apparecchiatura a terra di misurazione del consumo di energia elettrica.

## 2.3. Controllo-comando e segnalamento a terra

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

## 2.4. Controllo-comando e segnalamento di bordo

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

## 2.5. Esercizio e gestione del traffico

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

~~Tutte le~~ Le qualifiche professionali necessarie per assicurare  tutti i tipi di servizi ferroviari  servizi transfrontalieri.

## 2.6. Applicazioni telematiche

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

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

## 2.7. Materiale rotabile

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

## 2.8. Manutenzione

Le procedure, le apparecchiature associate, gli impianti logistici di manutenzione, le riserve che permettono di garantire le operazioni di manutenzione correttiva e preventiva a carattere

obbligatorio, previste per garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario e le prestazioni necessarie.

**ALLEGATO III**  
**REQUISITI ESSENZIALI**

**1. REQUISITI DI PORTATA GENERALE**

**1.1. Sicurezza**

1.1.1. La progettazione, la costruzione o l'assemblaggio ~~la fabbricazione~~, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.

1.1.2. I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata. I parametri delle apparecchiature di frenatura devono garantire che è sia possibile l'arresto nella distanza di frenata prevista alla velocità massima autorizzata.

1.1.3. I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.

1.1.4. La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatte allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.

1.1.5. I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere l'utilizzazione sicura dei dispositivi né la salute o la sicurezza degli utenti se usati in modo prevedibile sebbene non conforme alle istruzioni indicate.

**1.2. Affidabilità e disponibilità**

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

**1.3. Salute**

1.3.1. I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.

1.3.2. La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

**1.4. Protezione dell'ambiente**

1.4.1. L'impatto ambientale legato alla realizzazione e all'esercizio del sistema ferroviario deve essere valutato e considerato al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni ~~comunitarie~~  dell'Unione  vigenti.

1.4.2. I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.

1.4.3. Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.4.4. L'esercizio del sistema ferroviario deve rispettare la normativa esistente in materia di rumore.

1.4.5. L'esercizio del sistema ferroviario non deve provocare nel suolo un livello di vibrazioni inaccettabile per le attività e l'ambiente attraversato nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

## **1.5. Compatibilità tecnica**

Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario.

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

## **2. REQUISITI PARTICOLARI DI OGNI SOTTOSISTEMA**

### **2.1. Infrastrutture**

#### **2.1.1. Sicurezza**

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

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

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

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

### **2.2. Energia**

#### **2.2.1. Sicurezza**

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

#### **2.2.2. Protezione dell'ambiente**

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

#### **2.2.3. Compatibilità tecnica**

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

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

### **2.3. Controllo-comando e segnalamento**

#### **2.3.1. Sicurezza**

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

#### **2.3.2. Compatibilità tecnica**

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

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

### **2.4. Materiale rotabile**

#### **2.4.1. Sicurezza**

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

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

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

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

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

Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di chiusura e di apertura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

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

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

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

#### **2.4.2. Affidabilità e disponibilità**

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, trazione, frenatura e controllo-comando deve permettere, in situazioni degradate specifiche, la continuazione del

funzionamento del treno senza conseguenze nefaste per le apparecchiature che restano in servizio.

#### 2.4.3. Compatibilità tecnica

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

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

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

#### 2.4.4. Controllo

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

### **2.5. Manutenzione**

#### 2.5.1. Salute e sicurezza

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

#### 2.5.2. Protezione dell'ambiente

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

#### 2.5.3. Compatibilità tecnica

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

### **2.6. Esercizio e gestione del traffico**

#### 2.6.1. Sicurezza

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

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

#### 2.6.2. Affidabilità e disponibilità

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

#### 2.6.3. Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle norme operative delle reti e delle qualifiche del personale di macchina, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione deve garantire un

esercizio efficiente del sistema ferroviario, tenuto conto delle diverse esigenze dei servizi transfrontalieri e interni.

## **2.7. Applicazioni telematiche per i passeggeri e il trasporto merci**

### **2.7.1. Compatibilità tecnica**

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

Bisogna garantire per queste applicazioni:

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

### **2.7.2. Affidabilità e disponibilità**

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

### **2.7.3. Salute**

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

### **2.7.4. Sicurezza**

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

## **ALLEGATO IV**

### **DICHIARAZIONE «CE» DI CONFORMITÀ E IDONEITÀ ALL'IMPIEGO DEI COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ**

#### **1. COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ**

La dichiarazione «CE» si applica ai componenti di interoperabilità che servono all'interoperabilità del sistema ferroviario, di cui all'articolo 3. Questi componenti di interoperabilità possono essere:

##### **1.1. Componenti comuni**

Sono i componenti non tipici del sistema ferroviario che possono essere utilizzati come tali in altri settori.

##### **1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche**

Sono i componenti non tipici come tali del sistema ferroviario ma che devono offrire prestazioni specifiche se utilizzati nel settore ferroviario.

##### **1.3. Componenti specifici**

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

#### **2. AMBITO DI APPLICAZIONE**

La dichiarazione «CE» concerne:

la valutazione da parte di uno o più organismi notificati della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare, oppure

la valutazione/l'apprezzamento da parte di uno o più organismi notificati dell'idoneità all'impiego di un componente di interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare quando sono coinvolte delle interfacce, rispetto alle specifiche tecniche a carattere funzionale che devono essere verificate.

Le procedure di valutazione svolte dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si richiamano ai moduli definiti nella decisione 93/465/CEE secondo le modalità indicate nelle STI.

#### **3. CONTENUTO DELLA DICHIARAZIONE «CE»**

La dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

Tale dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua delle istruzioni per l'uso e comprendere i seguenti elementi:

riferimenti della direttiva,

nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la ragione sociale del fabbricante);

~~descrizione del componente di interoperabilità (marchio, tipo, ecc.);~~

~~indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'impiego (articolo 13);~~

~~ogni descrizione pertinente cui risponde il componente di interoperabilità, in particolare le condizioni di impiego;~~

~~nome e indirizzo dello/degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita per la conformità o l'idoneità all'impiego e data del certificato di esame con, eventualmente, la durata e le condizioni di validità del certificato;~~

~~se del caso, il riferimento delle specifiche europee;~~

~~identificazione del firmatario abilitato ad impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.~~

## **ALLEGATO V**

### **DICHIARAZIONE DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI**

#### **1. Dichiarazione «CE» di verifica dei sottosistemi**

~~La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.~~

~~La suddetta dichiarazione deve basarsi sulle informazioni derivanti dalla procedura di verifica «CE» relativa ai sottosistemi definita al punto 2 dell'allegato VI. Deve essere redatta nella stessa lingua del fascicolo tecnico e comprendere almeno gli elementi seguenti:~~

~~— riferimenti della direttiva,~~

~~— nome e indirizzo del soggetto contraente o del fabbricante o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea (indicare la denominazione sociale e l'indirizzo completo e, nel caso del mandatario, indicare anche la denominazione sociale del soggetto contraente o del fabbricante),~~

~~— una breve descrizione del sottosistema,~~

~~— nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha compiuto la verifica «CE» di cui all'articolo 18,~~

~~— riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica,~~

~~— tutte le disposizioni pertinenti, provvisorie o definitive, cui deve rispondere il sottosistema, in particolare, ove necessario, le limitazioni o condizioni di esercizio,~~

~~— se provvisoria; durata di validità della dichiarazione «CE»,~~

~~— identificazione del firmatario.~~

~~Quando nell'allegato VI si fa riferimento alla dichiarazione DIV «CE», a tale dichiarazione si applicano le disposizioni del presente punto.~~

#### **2. Di verifica di sottosistemi nel caso di norme nazionali**

~~Quando nell'allegato VI si fa riferimento alla dichiarazione di verifica di sottosistemi nel caso di norme nazionali, a tale dichiarazione si applicano mutatis mutandi le disposizioni del punto 1.~~

## ALLEGATO VI

### PROCEDURA DI VERIFICA DEI SOTTOSISTEMI

#### 1. PRINCIPI GENERALI

~~La procedura di verifica di un sottosistema prevede la verifica e l'attestazione che un sottosistema:~~

~~è progettato, costruito e installato in modo da soddisfare i requisiti essenziali che lo riguardano, e~~

~~può essere autorizzato a entrare in servizio.~~

#### 2. PROCEDURA DI VERIFICA "CE"

##### 2.1. Introduzione

~~La verifica "CE" è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta che il sottosistema è:~~

~~conforme alle disposizioni delle relative STI,~~

~~conforme agli altri regolamenti derivati dal trattato.~~

##### 2.2. Parti del sottosistema e fasi

###### 2.2.1 Dichiarazione intermedia di verifica (DIV)

~~Se viene specificato nelle STI o, se opportuno, su richiesta del richiedente, il sottosistema potrebbe essere suddiviso in determinate parti o verificato in certe fasi della procedura di verifica.~~

~~La dichiarazione intermedia di verifica (DIV) è la procedura con la quale un organismo notificato verifica e attesta determinate parti del sottosistema o determinate fasi della procedura di verifica.~~

~~Ogni DIV porta al rilascio di un attestato DIV "CE" da parte dell'organismo notificato scelto dal richiedente, che a sua volta, se possibile, redige una dichiarazione DIV "CE". L'attestato DIV e la dichiarazione DIV devono indicare le STI di riferimento per la valutazione di conformità.~~

###### 2.2.2 Parti del sottosistema

~~Il richiedente può chiedere una DIV per ogni parte. Ogni parte verrà verificata in ogni fase come previsto al punto 2.2.3.~~

###### 2.2.3 Fasi della procedura di verifica

~~Il sottosistema, o talune parti del sottosistema, vengono verificate ad ognuna delle seguenti fasi:~~

~~progettazione generale,~~

~~– produzione: realizzazione, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di genio civile, la fabbricazione, il montaggio dei componenti e la regolazione del tutto,~~

~~prove finali.~~

~~Il richiedente può chiedere una DIV per la fase di progettazione (incluse le prove del tipo) e per la fase di produzione.~~

### ~~2.3. Attestato di verifica~~

~~2.3.1. L'organismo notificato responsabile della verifica "CE" esamina la progettazione, la produzione e la prova finale del sottosistema e redige l'attestato di verifica "CE" destinato al richiedente, che a sua volta redige la dichiarazione di verifica "CE". L'attestato di verifica CE deve indicare le STI di riferimento per la valutazione di conformità.~~

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

~~2.3.2. Quando sono stati emessi degli attestati DIV "CE" l'organismo notificato responsabile per la verifica "CE" del sottosistema tiene conto di questi attestati DIV "CE" e, prima di emettere l'attestato di verifica "CE":~~

~~verifica che gli attestati DIV "CE" riguardino correttamente le pertinenti disposizioni delle STI,~~

~~verifica tutti gli aspetti che non sono considerati dagli attestati DIV "CE", e~~

~~verifica la prova finale dell'insieme del sottosistema.~~

### ~~2.4. Documentazione tecnica~~

~~La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica "CE" deve contenere quanto segue:~~

~~le caratteristiche tecniche relative al progetto incluse le progettazioni di massima e di dettaglio relative all'esecuzione, gli schemi degli impianti elettrici e idraulici, gli schemi dei circuiti di comando, la descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, la documentazione relativa a funzionamento e manutenzione, ecc., pertinenti al sottosistema in questione,~~

~~l'elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera d), incorporati nel sottosistema,~~

~~le copie delle dichiarazioni "CE" di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti a norma dell'articolo 13 della direttiva, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami svolti da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;~~

~~se disponibili, lo o gli attestato(i) DIV "CE" e, in tal caso, se pertinenti, la o le dichiarazioni DIV "CE" che accompagnano l'attestato "CE" di verifica, inclusi i risultati della verifica della loro validità da parte dell'organismo notificato;~~

~~l'attestato "CE" di verifica, accompagnato dalle corrispondenti note di calcolo e vistato dall'organismo notificato incaricato della verifica "CE", che dichiara la conformità del sottosistema alle prescrizioni delle pertinenti STI e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte, l'attestato di verifica "CE" deve essere inoltre accompagnato dai rapporti di ispezione e audit redatti dallo stesso organismo nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 2.5.3 e 2.5.4,~~

~~gli attestati “CE” emessi in conformità all’ulteriore legislazione derivata dal trattato;~~

~~quando è previsto l’inserimento in condizioni di sicurezza ai sensi del regolamento della Commissione (CE) n. 352/2009<sup>31</sup>, il richiedente include nella documentazione tecnica la relazione del valutatore sui metodi comuni di sicurezza sulla valutazione dei rischi di cui all’articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE.~~

## ~~2.5. Controllo~~

~~2.5.1. L’obiettivo della sorveglianza “CE” è quello di garantire che durante la realizzazione del sottosistema siano soddisfatti gli obblighi derivanti dalla documentazione tecnica.~~

~~2.5.2. L’organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario, agli impianti di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l’espletamento della sua missione. L’organismo notificato deve ricevere dal richiedente ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.~~

~~2.5.3. L’organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione svolge periodicamente degli audit per garantire il rispetto delle disposizioni delle pertinenti STI. Esso fornisce in tale occasione un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione e può esserne richiesta la presenza durante certe fasi del cantiere.~~

~~2.5.4. L’organismo notificato può inoltre compiere visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l’organismo notificato può procedere ad audit completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione.~~

~~2.5.5. Ai fini del rilascio della dichiarazione “CE” di idoneità all’impiego di cui all’allegato IV, punto 2, l’organismo notificato controlla ogni sottosistema in cui è stato montato un componente di interoperabilità al fine di valutarne, quando ciò sia richiesto dalla STI pertinente, l’idoneità all’impiego nell’ambiente ferroviario cui è destinato.~~

## ~~2.6. Deposito~~

~~La documentazione completa di cui al punto 2.4 è depositata presso il richiedente, a sostegno dell’attestato DIV “CE”, se disponibile, rilasciato dall’organismo notificato che ne è responsabile o a sostegno dell’attestato di verifica rilasciato dall’organismo notificato responsabile della verifica “CE” del sottosistema. La documentazione è allegata alla dichiarazione di verifica “CE” che il richiedente invia all’autorità competente presso la quale deposita la domanda di autorizzazione per la messa in servizio.~~

~~Una copia della documentazione è conservata dal richiedente per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è trasmessa agli altri Stati membri che ne fanno richiesta.~~

## ~~2.7. Pubblicazione~~

~~Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:~~

~~le domande di verifica “CE” e DIV ricevute;~~

~~la domanda di valutazione di conformità e/o di idoneità all’impiego di componenti di interoperabilità;~~

<sup>31</sup> ~~GU L 108 del 22.4.2009, pag. 4.~~

~~gli attestati DIV “CE” rilasciati o rifiutati,~~

~~gli attestati “CE” di conformità e/o di idoneità all’impiego rilasciati o rifiutati,~~

~~gli attestati di verifica “CE” rilasciati o rifiutati.~~

### ~~2.8. Lingue~~

~~La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica “CE” sono redatte in una lingua ufficiale UE dello Stato membro dove è stabilito il richiedente oppure in una lingua ufficiale UE accettata da quest’ultimo.~~

## ~~3. PROCEDURA DI VERIFICA NEL CASO DI NORME NAZIONALI~~

### ~~3.1. Introduzione~~

~~La procedura di verifica nel caso di norme nazionali è la procedura con la quale l’organismo designato ai sensi dell’articolo 17, paragrafo 3, (organismo designato) verifica e attesta che il sottosistema è conforme alle norme nazionali notificate conformemente all’articolo 17, paragrafo 3.~~

### ~~3.2. Attestato di verifica~~

~~L’organismo designato responsabile della procedura di verifica nel caso di norme nazionali redige l’attestato di verifica destinato al richiedente.~~

~~L’attestato contiene un riferimento preciso alle norme nazionali la cui conformità è stata esaminata dall’organismo designato nel processo di verifica, incluse quelle relative a parti soggette a deroga da una STI, ristrutturazione o rinnovo.~~

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

### ~~3.3. Documentazione tecnica~~

~~La documentazione tecnica che accompagna l’attestato di verifica nel caso di norme nazionali deve essere inclusa nella documentazione tecnica di cui al punto 2.4 e contenere i dati tecnici pertinenti per la valutazione della conformità del sottosistema alle norme nazionali.~~

**ALLEGATO VII**

**PARAMETRI DA CONTROLLARE PER LA MESSA IN SERVIZIO DI VEICOLI  
NON CONFORMI ALLE STI E PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE  
NORME NAZIONALI**

**1. Elenco dei parametri**

**1.1. Documentazione generale**

~~Documentazione generale (comprendente la descrizione di veicolo nuovo, rinnovato o ristrutturato e l'uso che si prevede di farne, informazioni relative a progettazione, riparazione, esercizio e manutenzione, la documentazione tecnica, ecc.)~~

**1.2. Struttura e parti meccaniche**

~~Integrità meccanica e interfaccia tra veicoli (tra cui respingenti e organi di trazione, passerelle), forza della struttura e delle finiture del veicolo (come i sedili), capacità di carico, sicurezza passiva (compresa la resistenza alla collisione interna ed esterna)~~

**1.3. Interazione ruota-rotaia e scartamento**

~~Interfacce meccaniche all'infrastruttura (tra cui comportamento statico e dinamico, distanze funzionali, scartamento e organi di rotolamento, ecc.)~~

**1.4. Impianto di frenatura**

~~Elementi del dispositivo di frenatura (tra cui dispositivo contro lo slittamento delle ruote, comando della frenatura e prestazioni in situazione di esercizio, di emergenza e di parcheggio)~~

**1.5. Elementi relativi ai passeggeri**

~~Strutture e ambienti per i passeggeri (tra cui finestre e porte a loro disposizione, requisiti per le persone a mobilità ridotta, ecc.)~~

**1.6. Condizioni ambientali ed effetti aerodinamici**

~~Impatto dell'ambiente sul veicolo e del veicolo sull'ambiente (tra cui condizioni aerodinamiche e interfaccia del veicolo con la parte a terra del sistema ferroviario nonché con l'ambiente esterno)~~

**1.7. Dispositivo di avviso esterno, segnaletica, requisiti per le funzioni e l'integrità del software**

~~Dispositivi di avviso esterni, segnaletica, funzioni e integrità del software, come le funzioni in materia di sicurezza che incidono sul comportamento del treno, tra cui il sistema di trasmissione delle informazioni nel treno~~

**1.8. Alimentazione elettrica a bordo e sistemi di controllo**

~~Sistemi di propulsione, elettrici e di controllo a bordo, nonché interfaccia del veicolo con l'impianto di alimentazione elettrica e tutti gli aspetti della compatibilità elettromagnetica~~

#### ~~1.9. Strutture per il personale, interfacce e ambiente~~

~~Strutture di bordo, interfacce, condizioni di lavoro e ambiente per il personale (incluse le cabine di guida, l'interfaccia macchina/macchinista)~~

#### ~~1.10. Protezione antincendio ed evacuazione~~

#### ~~1.11. Manutenzione~~

~~Strutture a bordo e interfacce per la manutenzione~~

#### ~~1.12. Controllo, comando e segnalamento a bordo~~

~~Tutte le apparecchiature di bordo necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete e loro effetti sulla parte a terra del sistema ferroviario~~

#### ~~1.13. Requisiti operativi specifici~~

~~Requisiti operativi specifici per i veicoli (anche in condizioni di degrado, recupero del veicolo ecc.)~~

#### ~~1.14. Elementi relativi alle merci~~

~~Requisiti e ambiente specifici per le merci (comprese le strutture specifiche necessarie per le merci pericolose)~~

~~Spiegazioni ed esempi in precedenza evidenziati in corsivo sono forniti a titolo puramente indicativo e non costituiscono definizioni dei parametri.~~

↓2008/57/CE

## ~~2. Classificazione delle norme~~

~~Le norme nazionali relative ai parametri di cui alla Sezione 1 sono suddivise nei tre gruppi seguenti. la loro verifica fa parte dei controlli che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura istituiranno di comune accordo.~~

### ~~Gruppo A~~

~~Il gruppo A comprende:~~

~~norme internazionali,~~

~~norme nazionali ritenute equivalenti, sul piano della sicurezza ferroviaria, alle norme nazionali di altri Stati membri.~~

### ~~Gruppo B~~

~~Il gruppo B comprende tutte le norme che non rientrano nel gruppo A o nel gruppo C, o che non sono ancora state classificate come appartenenti a uno di questi gruppi.~~

### ~~Gruppo C~~

~~Il gruppo C comprende le norme che sono strettamente necessarie e corrispondenti alle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura ai fini di un'utilizzazione sicura e interoperabile nella rete di cui trattasi (ad esempio, l'ingombro).~~

## ALLEGATO VII

### CRITERI MINIMI CHE GLI STATI DEVONO PRENDERE IN CONSIDERAZIONE PER LA NOTIFICA DEGLI ORGANISMI

~~1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire né direttamente né come mandatari nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi né nell'esercizio. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante e l'organismo.~~

~~2. L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire le operazioni di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare a carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche.~~

~~In particolare, l'organismo e il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nell'ambito della presente direttiva, delle licenze nell'ambito della direttiva 95/18/CE e dei certificati di sicurezza nell'ambito della direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.~~

~~3. L'organismo deve disporre del personale e dei mezzi necessari per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione delle verifiche; esso deve anche avere accesso al materiale necessario per le verifiche eccezionali.~~

~~4. Il personale incaricato dei controlli deve possedere:~~

- ~~— una buona formazione tecnica e professionale,~~
- ~~— una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che esso effettua ed una pratica sufficiente di tali controlli,~~
- ~~— l'idoneità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.~~

~~5. Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli svolti né dei risultati di questi ultimi.~~

~~6. L'organismo deve sottoscrivere un'assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base al diritto nazionale oppure i controlli siano compiuti direttamente dallo Stato membro.~~

~~7. Il personale dell'organismo è legato dal segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni (salvo nei confronti delle autorità amministrative e degli organismi di indagine sugli incidenti competenti dello Stato in cui esercita le sue attività nonché degli organismi di indagine sugli incidenti responsabili in materia di incidenti causati da guasti di componenti o sottosistemi di interoperabilità verificati), nel quadro della presente direttiva o di qualsiasi disposizione di diritto interno che le dia effetto.~~

↓2008/57/CE

## ALLEGATO IX

## **DOCUMENTAZIONE PER RICHIESTA DI UNA DEROGA**

Al momento della presentazione della richiesta di deroga gli Stati membri devono fornire i documenti seguenti:

a) una lettera formale in cui comunicano alla Commissione la deroga richiesta;

b) un fascicolo, allegato alla lettera, comprendente almeno:

la descrizione dei lavori, beni e servizi oggetto della deroga, precisando le date principali, la collocazione geografica e il settore funzionale e tecnico;

un riferimento preciso alle STI (o alle relative parti) per cui è richiesta una deroga;

un riferimento preciso e dettagliato delle disposizioni alternative che saranno applicate;

per le domande presentate nell'ambito dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), la giustificazione della fase avanzata di sviluppo del progetto;

la giustificazione della deroga, comprese le ragioni principali di carattere tecnico, economico, commerciale, operativo e/o amministrativo;

qualsiasi altro elemento che giustifichi la richiesta di deroga;

– una descrizione delle misure che lo Stato membro intende adottare per promuovere l'interoperabilità finale del progetto. La descrizione non è richiesta in caso di deroga minore.

La documentazione deve essere fornita su carta e in formato elettronico per permetterne la distribuzione fra i membri del comitato.

**ALLEGATO IV**

**PARTE A**

Direttive abrogate

ed elenco delle modificazioni successive

(di cui all'articolo 5540)

<p><del>Direttiva 96/48/CE</del>  <input checked="" type="checkbox"/> 2008/57/CE <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> (GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1) <input checked="" type="checkbox"/></p>
<p><del>Direttiva 2001/16/CE</del>  <input checked="" type="checkbox"/> 2009/131/CE <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> (GU L 273 del 17.10.2009, pag. 12) <input checked="" type="checkbox"/></p>
<p><del>Direttiva 2004/49/CE</del>  <input checked="" type="checkbox"/> 2011/18/UE <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><del>Solo l'articolo 14</del>  <input checked="" type="checkbox"/> (GU L 57 del 2.3.2011, pag. 21) <input checked="" type="checkbox"/></p>

**PARTE B**

**Termini per il recepimento nella legislazione nazionale**

(di cui all'articolo 5540)

Direttiva	Termine ultimo per il recepimento
<p><del>96/48/CE</del>  <input checked="" type="checkbox"/> 2008/57/CE <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><del>9 aprile 1999</del> <input checked="" type="checkbox"/> 19 luglio 2010 <input checked="" type="checkbox"/></p>
<p><del>2001/16/CE</del>  <input checked="" type="checkbox"/> 2009/131/CE <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><del>20 aprile 2003</del> <input checked="" type="checkbox"/> 19 luglio 2010 <input checked="" type="checkbox"/></p>
<p><del>2004/49/CE</del>  <input checked="" type="checkbox"/> 2011/18/UE <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><del>30 aprile 2006</del> <input checked="" type="checkbox"/> 31 dicembre 2011 <input checked="" type="checkbox"/></p>

**ALLEGATO XI**

**TAVOLA DI CONCORDANZA**

Direttiva 96/48/CE	Direttiva 2001/16/CE	Presente direttiva
<del>Articolo 1, paragrafo 1</del>	<del>Articolo 1, paragrafo 1</del>	<del>Articolo 1, paragrafo 1</del>
<del>Articolo 1, paragrafo 2</del>	<del>Articolo 1, paragrafo 2</del>	<del>Articolo 1, paragrafo 2</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 1, paragrafo 3
<del>—</del>	Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 4
<del>Articolo 2, frase introduttiva</del>	<del>Articolo 2, frase introduttiva</del>	<del>Articolo 2, frase introduttiva</del>
<del>Articolo 2, lettere da a) a l)</del>	<del>Articolo 2, lettere da a) a l)</del>	Articolo 2, lettere a), b) e da e) a m)
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 2, lettere c) e d)
<del>Articolo 2, lettera n)</del>	<del>Articolo 2, lettera m)</del>	Articolo 2, lettera n)
<del>Articolo 2, lettera o)</del>	<del>Articolo 2, lettera n)</del>	Articolo 2, lettera o)
<del>Articolo 2, lettera m)</del>	<del>Articolo 2, lettera o)</del>	Articolo 2, lettera p)
<del>Articolo 2, lettera p)</del>	<del>Articolo 2, lettera p)</del>	Articolo 2, lettera q)
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 2, lettere da r) a z)
<del>Articoli 3, 4 e 5</del>	<del>Articoli 3, 4 e 5</del>	Articoli 3, 4 e 5, paragrafi da 1 a 5
<del>Articolo 5, paragrafo 6</del>	<del>Articolo 5, paragrafo 7</del>	Articolo 5, paragrafo 7
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 5, paragrafo 6
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 5, paragrafo 8
<del>Articolo 6, paragrafi da 1 a 8</del>	<del>Articolo 6, paragrafi da 1 a 8</del>	Articolo 6, paragrafi da 1 a 8
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 6, paragrafi 9 e 10
<del>—</del>	<del>—</del>	Articoli 7 e 8
<del>Articolo 7</del>	<del>Articolo 7</del>	Articolo 9
<del>Articolo 8</del>	<del>Articolo 8</del>	Articolo 10, paragrafo 1

Articolo 9	Articolo 9	Articolo 10, paragrafo 2
<del>Articolo 10, paragrafi da 1 a 3</del>	<del>Articolo 10, paragrafi da 1 a 3</del>	<del>Articolo 11, paragrafi da 1 a 3</del>
<del>—</del>	Articolo 10, paragrafo 6	Articolo 11, paragrafo 4
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 11, paragrafo 5
Articoli da 11 a 13	Articoli da 11 a 13	Articoli da 12 a 14
Articolo 14, paragrafi 1 e 2	Articolo 14, paragrafi 1 e 2	Articolo 15, paragrafi 1 e 2
Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 20
Articolo 14, paragrafi 4 e 5	Articolo 14, paragrafi 4 e 5	Articolo 33
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 15, paragrafi 2 e 3
Articoli 15 e 16	Articoli 15 e 16	Articoli 16 e 17
Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 17, paragrafo 3
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>—</del>
<del>Articolo 18, paragrafi da 1 a 3</del>	<del>Articolo 18, paragrafi da 1 a 3</del>	<del>Articolo 18, paragrafi da 1 a 3</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 18, paragrafi 4 e 5
Articolo 19	Articolo 19	Articolo 19
Articolo 20	Articolo 20	Articolo 28
<del>—</del>	<del>—</del>	Articoli da 21 a 27
<del>Articolo 21, paragrafi da 1 a 3</del>	<del>Articolo 21, paragrafi da 1 a 3</del>	<del>Articolo 29, paragrafi da 1 a 3</del>
<del>—</del>	<del>—</del>	Articolo 29, paragrafi 4 e 5
<del>—</del>	<del>—</del>	<del>—</del>
Articolo 21 bis, paragrafo 1	Articolo 22	Articolo 30, paragrafo 2
Articolo 21, paragrafo 4	Articolo 21, paragrafo 4	Articolo 30, paragrafo 4
Articolo 21 bis, paragrafo 2	Articolo 21 bis	Articolo 30, paragrafo 1
Articolo 21 ter	<del>—</del>	<del>—</del>
Articolo 21 quater	Articolo 21 ter	Articolo 30, paragrafo 3

<del>Articolo 22</del>	<del>Articolo 26</del>	<del>Articolo 37</del>
<del>Articolo 22 bis</del>	<del>Articolo 24</del>	<del>Articoli 34 e 35</del>
<del>---</del>	<del>---</del>	<del>Articolo 32</del>
<del>---</del>	<del>Articolo 23</del>	<del>Articolo 31</del>
<del>---</del>	<del>Articolo 25</del>	<del>Articolo 36</del>
<del>Articolo 23</del>	<del>Articolo 27</del>	<del>Articolo 38</del>
<del>Articolo 24</del>	<del>Articolo 28</del>	<del>Articolo 39</del>
<del>---</del>	<del>---</del>	<del>Articolo 40</del>
<del>Articolo 25</del>	<del>Articolo 29</del>	<del>Articolo 41</del>
<del>Articolo 26</del>	<del>Articolo 30</del>	<del>Articolo 42</del>
<del>Allegati da I a VI</del>	<del>Allegati da I a VI</del>	<del>Allegati da I a VI</del>
<del>---</del>	<del>---</del>	<del>Allegato VII</del>
<del>Allegato VII</del>	<del>Allegato VII</del>	<del>Allegato VIII</del>
<del>---</del>	<del>---</del>	<del>Allegati da IX a XI</del>



**ALLEGATO V**  
**TAVOLA DI CONCORDANZA**

Direttiva 2008/57/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, lettere da a) a z)	Articolo 2, punti da 1) a 24)
-----	Articolo 2, punti da 25) a 41)
Articolo 3	-----
Articolo 4	Articolo 3
Articolo 5, paragrafi da 1 a 3,	Articolo 4, paragrafi da 1 a 3,

lettera g)	lettera g)
-----	Articolo 4, paragrafo 3, lettere h) e i)
Articolo 5, paragrafi da 4 a 8	Articolo 4, paragrafi da 4 a 8
Articolo 6	Articolo 5
Articolo 7	Articolo 6
Articolo 8	-----
Articolo 9	Articolo 7
Articolo 10	Articolo 8
Articolo 11	Articolo 9
Articolo 12	-----
Articolo 13	Articolo 10
Articolo 14	Articolo 11
Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 18, paragrafo 3 e articolo 19, paragrafo 2
Articolo 15, paragrafi 2 e 3	-----
Articolo 16	Articolo 12
Articolo 17	Articoli 13 e 14
Articolo 18	Articolo 15
Articolo 19	Articolo 16
-----	Articolo 17
-----	Articolo 18 (tranne paragrafo 3)

-----	Articoli 19 e 20
Articolo 20	-----
Articolo 21	Articolo 21
Articoli da 22 a 25	----
Articolo 26	Articolo 22
Articolo 27	Articolo 14, paragrafo 8
Articolo 28 e Allegato VIII	Articoli da 23 a 41
Articolo 29	Articolo 48
Articoli 30 e 31	-----
Articolo 32	Articolo 42
Articolo 33	Articolo 43
Articolo 34	Articolo 44
Articolo 35	Articolo 45
Articolo 36	-----
-----	Articoli 46 e 47
Articolo 37	Articolo 49
Articolo 38	Articolo 54
Articolo 39	Articolo 50
-----	Articoli 51 e 52
-----	Articolo 53
Articolo 40	Articolo 55

Articolo 41	Articolo 56
Articolo 42	Articolo 57
Allegati da I a III	Allegati da I a III
Allegato IV	Articolo 8, paragrafo 2
Allegati V e VI	Articolo 15, paragrafo 7
Allegato VII	Articolo 14, paragrafo 8
Allegato VIII	Articoli 27, 28 e 29
Allegato IX	Articolo 7, paragrafo 3
Allegato X	Allegato IV
Allegato XI	Allegato V