

Rettificazione della 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 la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 164 del 30 aprile 2004)

La direttiva 2004/50/CE va letta come segue:

**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 la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 71 e 156,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

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

considerando quanto segue:

(1) Ai sensi degli articoli 154 e 155 del trattato, la Comunità deve contribuire alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nel settore dei trasporti. Per conseguire tali obiettivi, la Comunità deve intraprendere ogni azione che si riveli necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche.

(2) Con riferimento al settore ferroviario, una prima misura è stata presa con l'adozione della direttiva 96/48/CE ⁽⁵⁾. Per realizzare gli obiettivi di detta direttiva, l'Associazione europea per l'interoperabilità ferroviaria (AEIF), designata quale organismo comune rappresentativo ai sensi di detta direttiva, ha elaborato progetti di specifiche tecniche di interoperabilità (STI) adottati dalla Commissione il 30 maggio 2002.

(3) Il 10 settembre 1999 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che forniva una prima valutazione dei progressi compiuti nella realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità. Nella risoluzione del 17 maggio 2000 ⁽⁶⁾ il Parlamento europeo ha chiesto alla Commissione di presentare proposte di modifica della direttiva 96/48/CE, sulla base del modello adottato per la direttiva 2001/16/CE ⁽⁷⁾.

(4) La direttiva 2001/16/CE introduce, così come la direttiva 96/48/CE, procedure comunitarie per l'elaborazione e l'adozione delle STI e regole comuni per la valutazione di conformità a tali STI. Il mandato per l'elaborazione del primo gruppo di STI è stato conferito all'AEIF, designata inoltre quale organismo comune rappresentativo.

(5) Lo sviluppo delle STI nel settore dell'alta velocità, l'applicazione della direttiva 96/48/CE a progetti concreti ed i lavori del comitato istituito ai sensi di detta direttiva hanno consentito di trarre alcuni insegnamenti e hanno indotto la Commissione a proporre alcune modifiche delle due direttive sull'interoperabilità del sistema ferroviario.

⁽¹⁾ GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 312.

⁽²⁾ GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131.

⁽³⁾ GU C 66 del 19.3.2003, pag. 5.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 gennaio 2003 (GU C 38 E del 12.2.2004, pag. 119), posizione comune del Consiglio del 26 giugno 2003 (GU C 270 E del 11.11.2003, pag. 7) e posizione del Parlamento europeo del 23 ottobre 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 22 aprile 2004 e decisione del Consiglio del 26 aprile 2004.

⁽⁵⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

⁽⁶⁾ GU C 59 del 23.2.2001, pag. 121.

⁽⁷⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

- (6) L'adozione del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea («regolamento sull'agenzia») ⁽¹⁾, e della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) ⁽²⁾, comporta la necessità di modificare alcune disposizioni delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. In particolare, una volta istituita l'Agenzia, sarà quest'ultima ad elaborare, su mandato della Commissione, qualsiasi progetto di adozione o revisione delle STI.
- (7) L'entrata in vigore delle direttive 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 ⁽³⁾, 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 ⁽⁴⁾ e 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 ⁽⁵⁾, incide sulla realizzazione dell'interoperabilità. L'estensione dei diritti di accesso, come per altri modi di trasporto, deve 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.
- (8) Il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti annuncia l'adozione della presente direttiva come elemento della strategia della Commissione per rilanciare le ferrovie e riequilibrare di conseguenza l'uso dei vari modi di trasporto, con l'obiettivo ultimo di decongestionare la rete viaria europea.
- (9) Le STI elaborate nell'ambito della direttiva 96/48/CE non riguardano espressamente gli interventi di rinnovo delle infrastrutture e del materiale rotabile, né le sostituzioni effettuate in sede di manutenzione preventiva. Poiché ciò è invece previsto nell'ambito della direttiva 2001/16/CE relativa al sistema ferroviario convenzionale, occorrerebbe armonizzare le due direttive su questo punto.
- (10) Lo sviluppo delle STI nel settore dell'alta velocità ha evidenziato la necessità di chiarire il rapporto tra i requisiti essenziali della direttiva 96/48/CE e le STI, da un lato, e le norme europee e altri documenti a carattere normativo, dall'altro. In particolare, occorrerebbe chiaramente distinguere tra le norme o parti di norme che è indispensabile rendere obbligatorie per conseguire gli obiettivi di detta direttiva e le norme «armonizzate» che sono state elaborate in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e di normalizzazione.
- (11) 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 direttiva 96/48/CE, 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.
- (12) 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.
- (13) È la STI a fissare tutte le condizioni che un componente di interoperabilità deve soddisfare, nonché la procedura da seguire per la valutazione della conformità. Occorre inoltre precisare che ogni componente deve essere sottoposto alla procedura di valutazione di conformità e di idoneità all'impiego indicata nelle STI ed essere munito del relativo certificato.
- (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 dovrebbe poi essere iscritto in un registro di immatricolazione nazionale. I registri nazionali dovrebbero essere accessibili a tutti gli Stati membri e ad alcuni operatori economici della Comunità e i relativi dati dovrebbero essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri dovrebbero formare oggetto di specifiche comuni, sia funzionali che tecniche.
- (15) È opportuno precisare il trattamento da riservare ai requisiti essenziali applicabili a un sottosistema ma non ancora oggetto di specifiche esaustive nella corrispondente STI. In questo caso è opportuno che gli organismi incaricati delle procedure di valutazione di conformità e di verifica siano quelli già notificati a norma dell'articolo 20 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

(1) Cfr. pagina 3 della presente Gazzetta ufficiale.

(2) Cfr. pagina 16 della presente Gazzetta ufficiale.

(3) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

(4) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

(5) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata dalla decisione 2002/844/CE (GU L 289 del 26.10.2002, pag. 30).

(16) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.

(17) È opportuno precisare la definizione di materiale rotabile di cui all'allegato I della direttiva 96/48/CE. Essa dovrebbe comprendere anche il materiale rotabile progettato per circolare unicamente su linee adattate per l'alta velocità, per velocità dell'ordine di 200 km/h.

(18) L'applicazione della presente direttiva dovrebbe far salvi, nella misura del possibile, i lavori già intrapresi nell'ambito delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, nonché l'applicazione delle suddette direttive da parte degli Stati membri in relazione ai progetti che sono ad uno stadio avanzato di sviluppo al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva.

(19) Poiché lo scopo dell'azione proposta, vale a dire l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa del suo carattere transeuropeo riconosciuto dal trattato, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(20) Le STI applicabili al sistema ferroviario ad alta velocità riguardanti l'infrastruttura, il materiale rotabile, l'energia, il controllo, il comando e il segnalamento, l'esercizio e la manutenzione sono state adottate il 30 maggio 2002 dalla Commissione. I progetti STI di cui all'articolo 1, paragrafo 5, e all'articolo 2, paragrafo 5, si riferiscono alla revisione di tali STI o all'adozione di nuove STI.

(21) Dato che un progetto di repertorio delle norme tecniche concernenti l'attuale livello di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale è stato elaborato come previsto dall'articolo 25 della direttiva 2001/16/CE, è necessario aggiornare tali norme tecniche per estendere l'ambito di applicazione di detta direttiva e prendere altresì in considerazione il primo gruppo di STI da adottare entro il 2004.

(22) Fatte salve le esenzioni dall'ambito di applicazione della direttiva 2001/16/CE, l'applicazione volontaria delle disposizioni pertinenti di detta direttiva da parte degli Stati membri, a livello nazionale, dovrebbe essere incoraggiata al fine di aumentare l'efficacia in termini di costi e le economie di scala nel settore manifatturiero.

(23) Occorre di conseguenza modificare le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 96/48/CE è così modificata:

1) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

1. La presente direttiva è volta a stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, quale descritto nell'allegato I.

Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di questo sistema che saranno messi in servizio dopo il 30 aprile 2004, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio del sistema.

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

- a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale nel territorio comunitario e con i paesi terzi;
- b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, esercizio, rinnovo e ristrutturazione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;
- c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.»

2) All'articolo 2, sono aggiunte le seguenti lettere:

- «j) "parametro fondamentale": ogni condizione regolamentare, tecnica o operativa critica per l'interoperabilità e che deve essere oggetto di una decisione o di una raccomandazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, prima dello sviluppo di progetti completi di STI;

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- k) "caso specifico": ogni parte del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che necessita di disposizioni particolari nelle STI, temporanee o definitive, a causa di vincoli geografici, topografici, relativi all'ambiente urbano o quelli relativi alla compatibilità con il sistema esistente. Ciò può comprendere in particolare le linee e le reti ferroviarie isolate dalla rete del resto del territorio comunitario, la sagoma, lo scartamento o l'interasse tra i binari;
- l) "ristrutturazione": lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- m) "sostituzione nell'ambito di una manutenzione": sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nel quadro di una manutenzione preventiva o correttiva;
- n) "rinnovo": lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
- o) "sistema ferroviario esistente": l'insieme costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprende le linee e gli impianti fissi della rete ferroviaria esistente e il materiale rotabile esistente di qualsiasi categoria e origine che percorre dette infrastrutture;
- p) "messa in servizio": insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo nello stato di funzionamento di progetto.»
- 3) All'articolo 2, la lettera h) è soppressa.
- 4) L'articolo 5 è modificato come segue:
- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- «1. Ogni sottosistema 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 rivedere una STI e la scelta del suo ambito di applicazione tecnico e geografico richiede un mandato a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.»
- b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:
- «3. Nella misura necessaria a conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 ogni STI:
- a) definisce l'ambito di applicazione interessato (parte della rete o del materiale rotabile di cui all'allegato I, sottosistema o parte di sottosistema di cui all'allegato II);
- b) precisa i requisiti essenziali per il sottosistema interessato e le loro interfacce verso gli altri sottosistemi;
- c) definisce le specifiche funzionali e tecniche che il sottosistema e le sue interfacce devono rispettare verso gli altri sottosistemi. Se necessario, le specifiche possono variare a seconda dell'utilizzazione del sottosistema, per esempio a seconda delle categorie di linee e/o di materiale rotabile di cui all'allegato I;
- d) determina i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee, che sono necessari per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;
- e) indicano, 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 93/465/CEE;
- f) indica la strategia di attuazione delle STI. In particolare, è necessario precisare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato delle STI;
- g) indica, per il personale interessato, le competenze professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del lavoro richieste per la gestione e la manutenzione del sottosistema nonché per l'attuazione delle STI.»
- c) è inserito il paragrafo seguente:
- «6. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva. In questo caso, le norme o specifiche europee (o le singole parti richiamate) si considerano come allegate alla STI in questione e diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di norme o specifiche europee 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.»

5) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

1. I progetti di STI e le successive modifiche delle STI sono elaborati su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Essi sono elaborati sotto la responsabilità dell'Agenzia a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia) (*) e in cooperazione con i gruppi di lavoro citati in detti articoli.

Le STI sono adottate e rivedute secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Esse sono pubblicate dalla Commissione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. L'Agenzia è incaricata di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI e di presentare ogni raccomandazione utile al comitato di cui all'articolo 21, al fine di tener conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali.

3. Ogni progetto di STI è elaborato in due fasi.

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. Viene adottata una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2; se necessario, dovranno essere previsti casi specifici.

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 svolti, dei gruppi di lavoro già istituiti e dei lavori di ricerca riconosciuti. Al progetto di STI è acclusa un'analisi globale dei costi e dei vantaggi prevedibili dell'attuazione delle STI; tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

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.

5. Il comitato di cui all'articolo 21 è regolarmente informato sui lavori di elaborazione delle STI e nel corso di questi lavori può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile per la progettazione delle STI e la valutazione dei costi e dei vantaggi. In particolare, il comitato può chiedere,

su richiesta di uno Stato membro, che vengano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei vantaggi di dette soluzioni alternative figurino nella relazione allegata al progetto di STI.

6. All'atto dell'adozione di ciascuna STI, la sua data di entrata in vigore è fissata secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Qualora debbano essere messi in servizio contemporaneamente vari sottosistemi per motivi di compatibilità tecnica, le date di entrata in vigore delle STI corrispondenti devono coincidere.

7. 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.

L'elenco delle associazioni e delle organizzazioni da consultare è messo a punto dal comitato di cui all'articolo 21 prima dell'adozione del mandato di revisione delle STI e può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o della Commissione.

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 5, paragrafo 3, lettera g).

A tal fine le parti sociali sono consultate prima che il progetto di STI sia presentato al comitato di cui all'articolo 21 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 (**). Le parti sociali esprimono il loro parere entro tre mesi.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

(**) GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.»

6) L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

Uno Stato membro può non applicare una o più STI, incluse quelle relative al materiale rotabile, nei casi e nelle condizioni seguenti:

a) per un progetto di creazione di una nuova linea, di rinnovo o di ristrutturazione di una linea 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 ristrutturazione di una linea esistente quando la sagoma, lo scartamento o l'interesse dei binari o la tensione elettrica previsti da queste STI sono incompatibili con quelli della linea esistente;
- c) per un progetto di creazione di una nuova linea o per un progetto concernente il rinnovo o la ristrutturazione di una linea esistente realizzato nel territorio dello Stato membro quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare dalla rete ferroviaria del resto del territorio comunitario;
- d) per ogni progetto concernente il rinnovo, l'estensione o la ristrutturazione di una linea 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.

In tutti i casi, lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione e le trasmette un fascicolo indicante le STI o le parti di STI che desidera non siano applicate e le corrispondenti specifiche che desidera applicare. La Commissione analizza le misure previste dallo Stato membro. Nei casi di cui alle lettere b) e d) la Commissione decide secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2; se necessario, è formulata una raccomandazione sulle specifiche da applicare. Tuttavia, nel caso di cui alla lettera b) la decisione della Commissione non riguarda la sagoma e lo scartamento dei binari.»

- 7) All'articolo 9 è aggiunto il comma seguente:

«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.»

- 8) L'articolo 10 è modificato come segue:

- a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«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.»

- b) Il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri ritengono che un componente d'interoperabilità soddisfa i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni.»

- c) i paragrafi 4 e 5 sono abrogati.

- 9) L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

Qualora ad uno Stato membro o alla Commissione risulti che determinate specifiche europee utilizzate direttamente o indirettamente ai fini della presente direttiva non soddisfano i requisiti essenziali, il ritiro parziale o totale di tali specifiche dalle pubblicazioni in cui sono iscritte, o la loro modifica, può essere deciso secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, previa consultazione del comitato istituito dalla 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 (*).

(*) GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37. Direttiva modificata dalla direttiva 98/48/CE (GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18).»

- 10) L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

«Articolo 14

1. Spetta a ogni Stato membro autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che sono situati o gestiti nel suo territorio.

A tal fine, ogni Stato membro adotta tutte le misure opportune affinché questi sottosistemi possano essere messi in servizio soltanto se progettati, costruiti e installati in modo da non compromettere il rispetto dei pertinenti requisiti essenziali nel momento in cui siano integrati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

In particolare, ogni Stato membro verifica la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale sono integrati.

2. Spetta ad ogni Stato membro verificare, al momento della messa in servizio e in seguito regolarmente, che questi sottosistemi sono gestiti e mantenuti a norma dei requisiti essenziali ad essi applicabili. A tal fine si utilizzano le procedure di valutazione e di verifica previste nelle pertinenti STI strutturali e funzionali.

3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione il gestore dell'infrastruttura o l'impresa ferroviaria depositano 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 ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire dei lavori previsti.

4. Quando autorizzano la messa in servizio di materiale rotabile, gli Stati membri hanno la responsabilità di garantire che a ciascun veicolo sia attribuito un codice di identificazione alfanumerico. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale che deve soddisfare i seguenti criteri:

- a) deve rispettare le specifiche comuni definite nel paragrafo 5;
- b) deve essere tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;
- c) deve essere accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (*), nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi dell'articolo 30 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 (**), all'Agenzia, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.

Nel caso di materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso. Ciononostante, allorché uno Stato membro ha autorizzato la messa in servizio di tali veicoli nel suo territorio, deve essere possibile ricercare i dati corrispondenti, elencati nel paragrafo 5, lettere c), d) ed e), tramite il registro.

5. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, 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. Il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- a) estremi della dichiarazione "CE" di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
- b) estremi del registro del materiale rotabile di cui all'articolo 22 bis;
- c) generalità del proprietario del veicolo o del soggetto che lo acquisisce in leasing;

d) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

e) dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione del veicolo.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

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

11) All'articolo 15 è aggiunto il comma seguente:

«In particolare essi non possono esigere verifiche che sono già state compiute nell'ambito della procedura relativa alla dichiarazione "CE" di verifica.»

12) All'articolo 16, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In mancanza di STI e compresi i casi in cui è stata notificata una deroga ai sensi dell'articolo 7, gli Stati membri trasmettono agli altri Stati membri e alla Commissione, per ogni sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali. Tale notifica deve aver luogo entro il 30 aprile 2005 e successivamente ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche viene modificato. In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.»

13) All'articolo 17 è aggiunto il comma seguente:

«In questo caso, le STI sono oggetto di revisione ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi sono chiaramente individuati in un allegato della STI. Per tali aspetti si applica l'articolo 16, paragrafo 3.»

14) All'articolo 18, paragrafo 2, è aggiunto il comma seguente:

«Esso comprende anche la verifica delle interfacce del sottosistema in questione rispetto al sistema in cui viene integrato, sulla scorta delle informazioni disponibili nella relativa STI e nei registri di cui all'articolo 22 bis.»

15) All'articolo 20, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«5. La Commissione istituisce un gruppo di coordinamento degli organismi notificati (in seguito denominato: "il 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 relativa 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 21 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 21.»

16) L'articolo 21 è sostituito dal seguente:

«Articolo 21

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (*), tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.
4. Il comitato, ove necessario, può creare gruppi di lavoro che lo assistono nell'espletamento dei suoi compiti, in particolare per assicurare il coordinamento degli organismi notificati.

(*) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.»

17) Sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 21 bis

1. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, comprese le questioni concernenti l'interoperabilità tra tale sistema e quello di paesi terzi.
2. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva. Se necessario, la Commissione adotta una raccomandazione di attuazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Articolo 21 ter

1. Di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, la Commissione può decidere, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, di affidare l'elaborazione di una STI su un tema complementare, purché essa riguardi uno dei sottosistemi di cui all'allegato II.

2. Secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, il comitato stabilisce sulla base di una proposta della Commissione, un programma di lavoro conforme agli obiettivi della presente direttiva e della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (*).

Articolo 21 quater

Gli allegati dal II al VI possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

(*) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.»

18) È inserito l'articolo seguente:

«Articolo 22 bis

1. Gli Stati membri provvedono affinché siano pubblicati e aggiornati annualmente registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile che presentino, per ciascun sottosistema o parte di sottosistema interessato, 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 devono figurare nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile.
2. Copia di questi registri è trasmessa agli Stati membri interessati e all'agenzia e deve essere messa a disposizione delle parti interessate, inclusi almeno i soggetti professionali che operano nel settore.»

19) L'allegato I è sostituito dal testo che figura nell'allegato I della presente direttiva;

20) L'allegato II è sostituito dal testo che figura nell'allegato II della presente direttiva;

21) All'allegato III è aggiunto il punto seguente:

«2.4.4. Controllo

I treni devono essere equipaggiati di un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.»

22) Al punto 2 dell'allegato VII è aggiunto il comma seguente:

«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 del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (*) e dei certificati di sicurezza nell'ambito della proposta di direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle ispezioni in caso di incidenti.

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

Articolo 2

La direttiva 2001/16/CE è modificata come segue:

- 1) Il titolo è sostituito dal seguente: «Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale».
- 2) L'articolo 1 è modificato come segue:
 - a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. La presente direttiva è volta a stabilire le condizioni da soddisfare per realizzare nel territorio comunitario l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale quale descritto all'allegato I. Dette condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovo, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di questo sistema messi in servizio dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio e alla manutenzione.»
 - b) la frase introduttiva del paragrafo 2 è sostituita dalla seguente:

«2. Il perseguimento di tale obiettivo deve portare alla definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica e consentire di:»
 - c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«3. L'ambito di applicazione della presente direttiva è progressivamente esteso a tutto il sistema ferroviario convenzionale, inclusi i raccordi ferroviari di accesso ai principali servizi nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, ad eccezione delle infrastrutture e del materiale rotabile destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico o delle infrastrutture che sono isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, e fatte salve le deroghe all'applicazione delle STI elencate nell'articolo 7.

La presente direttiva è applicata alle parti della rete non ancora contemplate dal paragrafo 1, solo a decorrere dalla data di entrata in vigore delle STI corrispondenti

che saranno adottate secondo la procedura descritta in appresso e per gli ambiti di applicazione da essi fissati.

La Commissione adotta, secondo le procedure di cui all'articolo 21, paragrafo 2, entro il 1° gennaio 2006 un programma di lavoro per l'elaborazione di nuove STI e/o la revisione di STI già adottate allo scopo di contemplare le linee e il materiale rotabile non ancora contemplati.

Tale programma di lavoro indicherà un primo gruppo di nuove STI e/o modifiche di STI da elaborare entro il gennaio 2009, fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 5, relativo alla possibilità di prevedere casi specifici e l'articolo 7 che consente deroghe in circostanze particolari. La scelta degli aspetti che saranno contemplati dalle STI si baserà sul rapporto costo/efficacia previsto per ciascuna misura proposta e sul principio della proporzionalità delle misure adottate a livello comunitario. A tal fine si terrà 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.

Dopo l'elaborazione di questo primo gruppo di STI, l'identificazione delle priorità per l'elaborazione di nuove STI o la revisione delle STI esistenti è effettuata secondo le procedure di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Lo Stato membro non è tenuto ad applicare il presente paragrafo 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.»

3) L'articolo 2 è così modificato:

- a) la lettera h) è soppressa.
- b) le lettere l) e m) sono sostituite dalle seguenti:
 - «l) "ristrutturazione": lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che migliora l'insieme delle prestazioni del sottosistema;
 - m) "rinnovo": lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano nel loro insieme le prestazioni del sottosistema;»
- c) sono aggiunte le seguenti lettere:
 - «o) "sostituzione nell'ambito di una manutenzione": sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nell'ambito di una manutenzione preventiva o correttiva;

p) "messa in servizio": insieme delle operazioni mediante le quali un sottosistema è messo nello stato di funzionamento di progetto»;

4) L'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Ogni sottosistema 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 rivedere una STI e la scelta del suo ambito di applicazione tecnico e geografico richiede un mandato a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.»

b) al paragrafo 3, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) indicano, 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 93/465/CEE;»

c) è aggiunto il paragrafo seguente:

«7. Le STI possono fare un esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee qualora ciò sia strettamente necessario per conseguire gli obiettivi della presente direttiva. In questo caso, le norme o specifiche europee (o le singole parti richiamate) si considerano allegate alla STI in questione e diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di norme o specifiche europee 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.»

5) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

1. I progetti di STI e le successive modifiche delle STI sono elaborati su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Essi sono elaborati sotto la responsabilità dell'Agenzia a norma degli articoli 3 e 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (regolamento sull'agenzia) (*) e in cooperazione con i gruppi citati in detti articoli.

Le STI sono adottate e rivedute secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Esse sono pubblicate dalla Commissione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. L'Agenzia è incaricata di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI e di presentare ogni raccomandazione utile al comitato di cui all'articolo 21, al fine di tener conto dell'evoluzione tecnologica o delle esigenze sociali.

3. Ogni progetto di STI è elaborato in due fasi.

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. Viene adottata una decisione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2; se necessario, dovranno essere previsti casi specifici.

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 indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

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.

5. Il comitato di cui all'articolo 21 è regolarmente informato sui lavori di elaborazione delle STI e nel corso di questi lavori può formulare qualsiasi mandato o raccomandazione utile per la progettazione delle STI e la valutazione dei costi e dei vantaggi. In particolare, il comitato può chiedere, su richiesta di uno Stato membro, che vengano esaminate soluzioni alternative e che l'analisi dei costi e dei vantaggi di dette soluzioni alternative figurino nella relazione allegata al progetto di STI.

6. All'atto dell'adozione di ciascuna STI, la sua data di entrata in vigore è fissata secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Qualora debbano essere messi in funzione contemporaneamente vari sottosistemi per motivi di compatibilità tecnica, le date di entrata in vigore delle STI corrispondenti devono coincidere.

7. 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.

L'elenco delle associazioni e delle organizzazioni da consultare è messo a punto dal comitato di cui all'articolo 21 prima dell'adozione del mandato della prima STI e può essere riesaminato e aggiornato su richiesta di uno Stato membro o della Commissione.

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 5, paragrafo 3, lettera g).

A tal fine le parti sociali sono consultate prima che il progetto di STI sia presentato al comitato di cui all'articolo 21 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 (**). Le parti sociali esprimono il loro parere entro tre mesi.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

(**) GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.»

6) All'articolo 7, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) per un progetto di creazione di una nuova linea, di rinnovo o di ristrutturazione di una linea 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;»

7) L'articolo 10 è modificato come segue:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«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.»

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Gli Stati membri ritengono che un componente d'interoperabilità soddisfa i requisiti essenziali se è conforme alle condizioni stabilite dalla relativa STI o alle specifiche europee elaborate per soddisfare tali condizioni.»

c) i paragrafi 4 e 5 sono soppressi;

8) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

«Articolo 11

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 ritiro parziale o totale di tali specifiche dalle pubblicazioni in cui sono iscritte o la loro modifica può essere deciso secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, previa consultazione del comitato istituito dalla direttiva 98/34/CE.»

9) L'articolo 14 è così modificato:

a) al paragrafo 2 è aggiunto il comma seguente:

«A tal fine si ricorre alle procedure di valutazione e di verifica previste nelle STI strutturali e funzionali in questione.»

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In caso di rinnovo o di ristrutturazione il gestore dell'infrastruttura o l'impresa ferroviaria depositano 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 ogni qualvolta il livello di sicurezza globale del sottosistema interessato possa risentire dei lavori previsti. Qualora sia necessaria una nuova autorizzazione, lo Stato membro decide in quale misura le STI debbano essere applicate al progetto e notifica la sua decisione alla Commissione e agli altri Stati membri.»

c) sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«4. Quando autorizzano la messa in servizio di materiale rotabile, gli Stati membri hanno la responsabilità di garantire che a ciascun veicolo sia attribuito un codice di identificazione alfanumerico. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale che deve soddisfare i seguenti criteri:

a) deve rispettare le specifiche comuni definite nel paragrafo 5;

- b) deve essere tenuto e aggiornato da un organismo indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria;
- c) deve essere accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi designati a norma degli articoli 16 e 21 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) (*), nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione designati ai sensi dell'articolo 30 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 (**), all'Agenzia, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.

Nel caso di materiale rotabile messo in servizio per la prima volta in un paese terzo, gli Stati membri possono accettare veicoli chiaramente identificati in base a un sistema di codifica diverso. Ciononostante, allorché uno Stato membro ha autorizzato la messa in servizio di tali veicoli nel suo territorio, deve essere possibile ricercare i dati corrispondenti, elencati nel paragrafo 5, lettere c), d) ed e), tramite il registro.

5. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, 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. Il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- a) estremi della dichiarazione "CE" di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;
- b) estremi del registro del materiale rotabile indicato nell'articolo 24;
- c) generalità del proprietario del veicolo o del soggetto che lo acquisisce in leasing;
- d) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;
- e) dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione del veicolo.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

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

10) All'articolo 16, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. In mancanza di STI e compresi i casi in cui è stata notificata una deroga ai sensi dell'articolo 7, gli Stati membri trasmettono agli altri Stati membri e alla Commissione, per ogni

sottosistema, un elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali. Tale notifica deve aver luogo prima del 30 aprile 2005 e successivamente ogniqualvolta l'elenco delle norme tecniche è modificato. In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali norme tecniche, la procedura di verifica di cui all'articolo 18.»

11) All'articolo 17 è aggiunto il comma seguente:

«In questo caso, le STI sono oggetto di revisione secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Se determinati aspetti tecnici corrispondenti ad alcuni requisiti essenziali non possono essere espressamente trattati in una STI, essi vengono chiaramente individuati in un allegato della STI. Per tali aspetti si applica l'articolo 16, paragrafo 3.»

12) All'articolo 20, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

«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 21 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 21.»

13) All'articolo 21 è aggiunto il paragrafo seguente:

«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.»

14) Sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 21 bis

La Commissione può sottoporre al comitato qualsiasi questione relativa all'attuazione della presente direttiva. Se necessario, essa formula una raccomandazione di attuazione secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Articolo 21 ter

Gli allegati dal II al VI possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.»

15) L'articolo 23 è sostituito dal seguente:

«Articolo 23

1. L'ordine di priorità per l'adozione delle STI, fatto salvo l'ordine di adozione dei mandati di cui all'articolo 6, paragrafo 1, è il seguente:

a) il primo gruppo di STI riguarda il controllo-comando e il segnalamento, le applicazioni telematiche per il trasporto merci, l'esercizio e la gestione del traffico (comprese le qualifiche del personale per i servizi transfrontalieri nel rispetto dei criteri stabiliti negli allegati II e III), i carri merci, il rumore riconducibile al materiale rotabile e all'infrastruttura. Per quanto riguarda il materiale rotabile, è sviluppata prioritariamente la normativa applicabile a quello destinato ad uso internazionale;

b) inoltre, gli aspetti seguenti debbono essere trattati in funzione delle risorse della Commissione e dell'agenzia: applicazioni telematiche per i passeggeri, manutenzione, con particolare riguardo alla sicurezza, vetture passeggeri, locomotori e automotrici, infrastruttura, energia, inquinamento atmosferico. Per quanto riguarda il materiale rotabile, è sviluppata prioritariamente la normativa applicabile a quello destinato ad uso internazionale;

c) su richiesta della Commissione, di uno Stato membro o dell'agenzia il comitato può decidere, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, di elaborare una STI su un tema complementare, purché essa riguardi uno dei sottosistemi di cui all'allegato II.

2. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, stabilisce un programma di lavoro che rispetti l'ordine di priorità di cui al paragrafo 1 e quello degli altri compiti ad essa assegnati dalla presente direttiva.

Le STI che figurano nel primo gruppo di cui al paragrafo 1, lettera a), sono elaborate entro il 20 aprile 2004.

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

a) elaborazione, sulla base di un progetto preparato dall'agenzia, di un'architettura rappresentativa del sistema ferroviario convenzionale, basata sull'elenco dei sottosistemi (allegato II) per garantire la coerenza tra le STI. Questa architettura deve in particolare contenere i diversi elementi costitutivi del sistema e le loro interfacce; essa servirà da quadro di riferimento per delimitare i campi di applicazione di ciascuna STI;

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

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

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

e) adozione 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 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 la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (*) e la pubblicazione delle STI, compresa l'adozione del repertorio di cui all'articolo 25.

(*) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114.»

16) All'articolo 24, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Copia di questi registri è trasmessa agli Stati membri interessati e all'Agenzia e deve essere messa a disposizione delle parti interessate, inclusi almeno i soggetti professionali che operano nel settore.»

17) All'articolo 25, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«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 16, paragrafo 3, 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 linee e del materiale rotabile che saranno aggiunti all'ambito di applicazione della presente direttiva come stabilito nell'articolo 1, paragrafo 3. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, esamina tale progetto e decide se esso possa costituire un repertorio in attesa dell'adozione delle STI.»

18) L'allegato I è sostituito dal testo che figura nell'allegato III della presente direttiva.

19) All'allegato III è aggiunto il punto seguente:

«2.4.4. Controlli

I treni devono essere equipaggiati di un dispositivo di registrazione. I dati raccolti da tale dispositivo e il trattamento delle informazioni devono essere armonizzati.»

20) All'allegato VII punto 2 è aggiunto il comma seguente:

«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 del Consiglio, del 19 giugno 1985, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (*) e dei certificati di sicurezza nell'ambito della direttiva 2004/49/CE, nonché dai soggetti incaricati delle indagini in caso di incidenti.

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

21) L'allegato VIII è abrogato.

Articolo 3

La Commissione adotta tutte le misure necessarie affinché l'applicazione della presente direttiva faccia salvi, nella misura del possibile, i lavori di elaborazione delle STI per i quali sia già stato conferito un mandato in base alle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e non pregiudichi i progetti che si trovino in una fase avanzata di sviluppo al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 4

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 30 aprile 2006. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

Articolo 5

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 29 aprile 2004.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
P. COX

Per il Consiglio
Il presidente
M. McDOWELL

ALLEGATO I

«ALLEGATO I

IL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

1. LE INFRASTRUTTURE

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità sono le infrastrutture delle linee della rete europea dei trasporti individuate 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 (*), o nei successivi aggiornamenti conseguenti alle revisioni di cui all'articolo 21 di detta decisione.

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.

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

2. IL MATERIALE ROTABILE

Il materiale rotabile di cui alla presente direttiva comprende i treni 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 della sezione 1, se compatibile con il livello delle prestazioni di dette linee.

3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle del materiale rotabile (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.

(*) GUL 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE (GUL 185 del 6.7.2001, pag. 1).»

ALLEGATO II

«ALLEGATO II

SOTTOSISTEMI

1. ELENCO DEI SOTTOSISTEMI

Ai fini della presente direttiva, il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è suddiviso nei seguenti sottosistemi, corrispondenti a:

- a) settori di natura strutturale:
 - infrastrutture,
 - energia,
 - controllo-comando e segnalamento,
 - esercizio e gestione del traffico,
 - materiale rotabile;
- b) settori di natura funzionale:
 - manutenzione,
 - applicazioni telematiche per i passeggeri e le merci.

2. ASPETTI DA CONSIDERARE

Per ciascun sottosistema, l'elenco degli aspetti legati all'interoperabilità è individuato nei mandati conferiti all'Agenzia per l'elaborazione dei progetti di STI.

Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, i mandati sono definiti secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

Se necessario, l'elenco degli aspetti legati all'interoperabilità individuati nei mandati è precisato dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera c).»

ALLEGATO III

«ALLEGATO I

SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

1. INFRASTRUTTURE

Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale saranno le infrastrutture delle linee della rete transeuropea dei trasporti individuate 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 (*) o riprese in qualsiasi aggiornamento di detta decisione risultante dalla revisione prevista al suo articolo 21.

Ai fini della presente direttiva, questa rete può essere suddivisa secondo le categorie seguenti:

- linee previste per il traffico “passeggeri”,
- linee previste per il traffico misto (passeggeri, merci),
- linee specialmente concepite o adattate per il traffico “merci”,
- nodi “passeggeri”,
- nodi merci, compresi i terminali intermodali,
- linee di collegamento degli elementi sopra elencati.

Queste infrastrutture comprendono 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.

2. MATERIALE ROTABILE

Il materiale rotabile comprenderà tutti i materiali atti a circolare su tutta o parte della rete ferroviaria transeuropea convenzionale, compresi:

- treni automotori termici o elettrici,
- macchine di trazione termiche o elettriche,
- vetture passeggeri,
- carri merci, compreso il materiale rotabile progettato per il trasporto di autocarri.

Il materiale di costruzione e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie mobili è incluso ma non costituisce la prima priorità.

Ciascuna di tali categorie è suddivisa in:

- materiale rotabile ad uso internazionale,
- materiale rotabile ad uso nazionale.

3. COERENZA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENZIONALE

La qualità del trasporto ferroviario europeo dipende, tra gli altri fattori, dal raggiungimento di una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura (nel senso lato del termine, ossia comprendente le parti fisse di tutti i sottosistemi interessati) e quelle del materiale rotabile (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

1. **Sottocategorie di linee e di materiale rotabile**

Ai fini dell'efficacia rispetto al costo dell'interoperabilità possono essere elaborate, se del caso, nuove sottocategorie per tutte le categorie di linee e materiale rotabile indicate nell'allegato III. Se necessario, le specifiche funzionali e tecniche di cui all'articolo 5, paragrafo 3, possono variare a seconda della sottocategoria.

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,
- riduzione degli oneri e dei costi di capitale in virtù di economie di scala e di un migliore impiego del materiale rotabile,
- 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.

(*) GUL 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata dalla decisione n. 1346/2001/CE (GUL 185 del 6.7.2001, pag. 1).»