

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 ottobre 2010

che modifica le decisioni 2006/920/CE e 2008/231/CE relative alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità

[notificata con il numero C(2010) 7179]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/640/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1,

viste le raccomandazioni dell'Agenzia ferroviaria europea del 17 luglio 2009 concernenti delle regole coerenti in materia di ERTMS nelle STI «Controllo-comando e segnalamento» e «Esercizio e gestione del traffico» (ERA/REC/2009-02/INT), una versione rivista dell'allegato P della STI «Esercizio e gestione del traffico» per i sistemi ferroviari convenzionali e ad alta velocità (ERA/REC/2009-03/INT), una versione rivista dell'allegato T della STI «Esercizio e gestione del traffico» per il sistema ferroviario convenzionale (ERA/REC/2009-04/INT) e una modifica destinata ad armonizzare la direttiva 2007/59/CE e le STI «Esercizio e gestione del traffico» per quanto riguarda le disposizioni relative alle qualifiche degli agenti di condotta (ERA/REC/2009-05/INT),

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 12 del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁾ prevede che l'Agenzia ferroviaria europea (in appresso «l'Agenzia») assicura che le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) siano adeguate al progresso tecnico e all'evoluzione del mercato e alle esigenze a livello sociale e propone alla Commissione le modifiche delle STI che ritiene necessarie.
- (2) Con decisione C(2007) 3371 del 13 luglio 2007 la Commissione ha assegnato un mandato di riferimento all'Agenzia per lo svolgimento di talune attività previste

dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità⁽³⁾ e dalla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale⁽⁴⁾. In virtù di questo mandato, l'Agenzia è incaricata di effettuare la revisione della STI «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario convenzionale, adottata con decisione 2006/920/CE della Commissione⁽⁵⁾ e della STI riveduta sull'esercizio e la gestione del traffico ad alta velocità adottata con decisione 2008/231/CE della Commissione⁽⁶⁾; è stata inoltre incaricata di fornire pareri tecnici sugli errori critici e di pubblicare un elenco di errori secondari individuati.

- (3) Un sistema europeo di controllo dei treni (*European Train Control System* — «ETCS») ed un sistema mondiale per le comunicazioni mobili — Ferrovia (*Global System for Mobile communications* — *Railways* o «GSM-R») sono considerati strumenti importanti ai fini dell'armonizzazione del sistema ferroviario transeuropeo. È pertanto necessario armonizzare il più velocemente possibile le regole relative a questi sistemi. In applicazione di questo principio, i sistemi ETCS e GSM-R sono definiti nelle STI.
- (4) La coerenza e la chiarezza delle prescrizioni contenute nelle STI sono fondamentali. Ciò significa anche che le STI diverse non possono rinviare a prescrizioni tecniche che si trovano in fasi di sviluppo diverse. Tutte le STI devono fare riferimento a prescrizioni tecniche identiche.
- (5) Al fine di armonizzare le regole relative alle STI per i sistemi ferroviari transeuropei convenzionali e ad alta velocità, occorre pubblicare le regole relative agli aspetti operativi sotto forma di un documento tecnico nel sito Internet dell'Agenzia.

(1) GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.

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

(3) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

(4) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

(5) GU L 359 del 18.12.2006, pag. 1.

(6) GU L 84 del 26.3.2008, pag. 1.

- (6) È opportuno che la STI sull'esercizio e la gestione del traffico per il trasporto ferroviario convenzionale contenga lo stesso riferimento della STI riveduta sull'esercizio e la gestione del traffico per il trasporto ferroviario ad alta velocità.
- (7) La revisione del documento tecnico «Allegato A della STI-OPE» dovrebbe seguire la procedura di «Gestione del controllo del cambiamento — CCM» che si applica per convalidare le specifiche tecniche dell'ERMETS.
- (8) Ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, ad ogni veicolo deve essere attribuito un numero europeo di veicolo (NEV) al momento del rilascio della prima autorizzazione di messa in servizio. A norma della decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE ⁽¹⁾, il NEV è inserito nel registro nazionale dei veicoli che è tenuto ed aggiornato dall'organismo nazionale designato dallo Stato membro interessato.
- (9) Le prescrizioni relative all'individuazione dei veicoli di cui all'allegato P della STI «Esercizio e gestione del traffico» (per i sistemi ferroviari convenzionali e ad alta velocità) devono essere riviste anche per tenere conto dell'evoluzione del quadro giuridico costituito dalla direttiva 2008/57/CE e dalla decisione 2007/756/CE. Dato che vari codici tecnici sono soggetti ad evoluzione in funzione del progresso tecnico, è opportuno affidare all'Agenzia la pubblicazione e l'aggiornamento degli elenchi di questi codici.
- (10) Le prescrizioni in materia di prestazioni di frenatura sono ancora in fase di definizione nella STI «Esercizio e gestione del traffico» per il sistema ferroviario convenzionale. È opportuno armonizzare gli aspetti operativi delle prestazioni di frenatura.
- (11) Le prescrizioni in materia di competenze professionali, idoneità fisica e psicologica degli agenti di condotta sono stabilite nella direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾. Al fine di evitare sovrapposizioni e duplicazioni è opportuno che la STI «Esercizio e gestione del traffico» non comprenda le prescrizioni in questione.
- (12) Occorre pertanto modificare di conseguenza le decisioni 2006/920/CE e 2008/231/CE.

- (13) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Modifica della decisione 2006/920/CE

La decisione 2006/920/CE è modificata nel modo seguente.

- a) Sono inseriti i seguenti articoli 1 *bis* e 1 *ter*:

«Articolo 1 bis

Gestione dei codici tecnici

1. L'Agenzia ferroviaria europea (ERA) pubblica nel suo sito Internet gli elenchi dei codici tecnici di cui agli allegati P9, P10, P11, P12 e P13.

2. L'ERA tiene aggiornati gli elenchi di codici di cui al paragrafo 1 e informa la Commissione circa la loro evoluzione. La Commissione informa gli Stati membri sull'evoluzione di questi codici tecnici mediante il comitato istituito dall'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE.

Articolo 1 ter

Fino al 31 dicembre 2013, se un veicolo è venduto o dato in noleggio per un periodo ininterrotto superiore a 6 mesi e se nessun cambiamento interviene per quanto riguarda l'insieme delle caratteristiche tecniche per le quali la messa in servizio del veicolo è stata autorizzata, il numero europeo di veicolo (NEV) può essere modificato mediante una nuova immatricolazione del veicolo previo annullamento della prima immatricolazione.

Se questa nuova immatricolazione riguarda uno Stato membro diverso da quello della prima immatricolazione, l'organismo di immatricolazione competente per la nuova immatricolazione può chiedere una copia della documentazione concernente l'immatricolazione precedente.

Questo cambiamento di NEV non pregiudica l'applicazione degli articoli da 21 a 26 della direttiva 2008/57/CE per quanto riguarda le procedure di autorizzazione.

I costi amministrativi legati al cambiamento di NEV sono a carico della parte che richiede la modifica.»

- b) Gli allegati sono modificati come indicato nell'allegato I.

⁽¹⁾ GU L 305 del 23.11.2007, pag. 30.

⁽²⁾ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51.

*Articolo 2***Modifica della decisione 2008/231/CE**

La decisione 2008/231/CE è modificata nel modo seguente.

a) Sono inseriti i seguenti articoli 1 *bis* e 1 *ter*:

«*Articolo 1 bis*

Gestione dei codici tecnici

1. L'Agenzia ferroviaria europea (ERA) pubblica nel suo sito Internet gli elenchi dei codici tecnici di cui agli allegati P9, P10, P11, P12 e P13.

2. L'ERA tiene aggiornati gli elenchi di codici di cui al paragrafo 1 e informa la Commissione circa la loro evoluzione. La Commissione informa gli Stati membri sull'evoluzione di questi codici tecnici mediante il comitato istituito dall'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE.

Articolo 1 ter

Fino al 31 dicembre 2013, se un veicolo è venduto o dato in noleggio per un periodo ininterrotto superiore a 6 mesi e se nessun cambiamento interviene per quanto riguarda l'insieme delle caratteristiche tecniche per le quali la messa in servizio del veicolo è stata autorizzata, il numero europeo di veicolo (NEV) può essere modificato mediante una nuova immatricolazione del veicolo, previo annullamento della prima immatricolazione.

Se questa nuova immatricolazione riguarda uno Stato membro diverso da quello della prima immatricolazione, l'organi-

simo di immatricolazione competente per la nuova immatricolazione può chiedere una copia della documentazione concernente l'immatricolazione precedente.

Questo cambiamento di NEV non pregiudica l'applicazione degli articoli da 21 a 26 della direttiva 2008/57/CE per quanto riguarda le procedure di autorizzazione.

I costi amministrativi legati al cambiamento di NEV sono a carico della parte che richiede la modifica.»

b) Gli allegati sono modificati come indicato nell'allegato II.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il 25 ottobre 2010.

Il punto 6 dell'allegato I e il punto 5 dell'allegato II si applicano, tuttavia, a decorrere dal 1° gennaio 2014.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 ottobre 2010.

Per la Commissione

Siim KALLAS

Vicepresidente

ALLEGATO I

Gli allegati della decisione 2006/920/CE sono modificati come segue:

1) L'allegato è così modificato:

a) Il punto 2.2.1. è sostituito dal seguente:

«2.2.1. PERSONALE E TRENI

I punti 4.6 e 4.7 si applicano al personale addetto alle mansioni di sicurezza essenziali rappresentate dall'accompagnamento dei treni, qualora queste comportino l'attraversamento di uno o più confini di Stato e lo svolgimento delle mansioni assegnate al di là di una località indicata come "frontiera" nel prospetto informativo della rete di un gestore dell'infrastruttura e inclusa nell'autorizzazione di sicurezza dello stesso.

Inoltre il punto "4.6.2. Competenza linguistica" si applica agli agenti di condotta conformemente all'allegato VI, punto 8, della direttiva 2007/59/CE.

Il confine non si considera attraversato se l'attività dell'agente comporta unicamente l'espletamento delle mansioni assegnate fino alla località "di frontiera", secondo la descrizione di cui al primo comma della presente sezione.

Per il personale adibito alle mansioni di sicurezza essenziali rappresentate dall'autorizzazione alla partenza e dall'autorizzazione per il movimento dei treni, si applica il riconoscimento reciproco delle qualificazioni professionali e delle condizioni di salute e sicurezza tra Stati membri.

Per il personale addetto alle mansioni di sicurezza essenziali associate all'ultima preparazione del treno prima del previsto attraversamento di un confine e alla sua circolazione oltre la località "di frontiera" secondo la descrizione riportata al primo comma della presente sezione, si applica il paragrafo 4.6 con il riconoscimento reciproco delle condizioni di salute e sicurezza tra gli Stati membri. Un treno non è considerato in servizio transfrontaliero se tutti i veicoli in composizione al treno che attraversa il confine di Stato attraversano tale confine solo fino alla località "di frontiera", secondo la descrizione di cui al primo comma della presente sezione.

Queste prescrizioni sono sintetizzate nelle tabelle che seguono.

Personale adibito all'esercizio di treni che attraversano confini di Stato e proseguono oltre la località di frontiera

Missione	Qualificazioni professionali	Prescrizioni mediche
Accompagnamento di un treno	4.6	4.7
Autorizzazione per il movimento dei treni	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco
Preparazione dei treni	4.6	Riconoscimento reciproco
Autorizzazione alla partenza	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco

Personale adibito all'esercizio di treni che non attraversano confini di Stato o che li attraversano ma non proseguono oltre la località di frontiera

Missione	Qualificazioni professionali	Prescrizioni mediche
Accompagnamento di un treno	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco
Autorizzazione per il movimento dei treni	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco
Preparazione dei treni	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco
Autorizzazione alla partenza	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco»

b) Al punto 2.2.2, il quarto comma è sostituito dal seguente:

«L'allegato A della presente STI contiene ormai norme operative dettagliate per l'ETCS (Sistema europeo di controllo dei treni) e il GSM-R (Sistema globale per le comunicazioni mobili — ferrovie).»

c) Il punto 4.2.2.6.2 è sostituito dal seguente:

«4.2.2.6.2. Prestazioni di frenatura

Il gestore dell'infrastruttura deve fornire all'impresa ferroviaria le prestazioni effettive richieste. Queste informazioni devono comprendere, se necessario, le condizioni di utilizzazione dei sistemi di frenatura che possono avere un impatto sull'infrastruttura, come i freni magnetici, i freni per recupero e i freni a correnti parassite.

Spetta all'impresa ferroviaria provvedere affinché il treno abbia prestazioni di frenatura sufficienti; a tal fine indica al personale le regole da seguire per la frenatura.

Le regole in materia di prestazioni di frenatura devono essere gestite nell'ambito dei sistemi di gestione di sicurezza del gestore dell'infrastruttura e dell'impresa ferroviaria.

Ulteriori prescrizioni a questo riguardo sono contenute nell'allegato T.»

d) Il punto 4.3.2.6 è sostituito dal seguente:

«4.3.2.6. Uso delle sabbie. Elementi minimi di qualificazione professionale per la condotta dei treni

Esiste un'interfaccia tra l'allegato B (punto C1) della presente STI da una parte, e il punto 4.2.11 (Compatibilità con i sistemi di rilevamento dei treni lungo il binario) e il punto 4.1 dell'appendice 1 dell'allegato A (citato nel punto 4.3.1.10) della STI CR CCS dall'altra, relativamente all'uso della sabbatura.»

e) Il punto 4.3.3.11 è sostituito dal seguente:

«4.3.3.11. Composizione del treno, allegato L

Esiste un'interfaccia tra il punto 4.2.2.5 e l'allegato L della presente STI, e il punto 4.2.3.5. (Forze compressive longitudinali) della STI CR RST (Carri merci) relativamente alla condotta dei treni, alla manipolazione dei treni e alla distribuzione dei veicoli nel treno.

Esisterà un'interfaccia con le versioni future della STI RST nei punti che tratteranno dei mezzi di trazione e dei veicoli viaggiatori.»

f) Al punto 4.6.1, l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

«Gli elementi minimi della qualificazione professionale necessaria per i singoli compiti previsti sono indicati negli allegati J e L.»

g) I punti C e D del punto 4.6.3.1 sono sostituiti dai seguenti:

«C. Valutazione iniziale

- condizioni di base,
- programma di valutazione, comprensivo di dimostrazioni pratiche,
- qualificazione degli istruttori,
- rilascio di un certificato di competenza.

D. Mantenimento della competenza nel tempo

- principi per il mantenimento della competenza nel tempo,
- metodi da seguire,
- formalizzazione del processo di mantenimento della competenza,
- processo di valutazione.»

h) Il punto 4.6.3.2.3.1 è sostituito dal seguente:

«4.6.3.2.3.1. Conoscenza della linea

L'impresa ferroviaria definisce il processo di acquisizione e mantenimento della conoscenza delle linee percorse da parte del personale viaggiante. Tale processo:

- si basa sulle informazioni sulle linee fornite dal gestore dell'infrastruttura, e

— è conforme al processo descritto al punto 4.2.1 della presente STI.»

- i) Il punto 4.7.5.4 è soppresso.
- j) Il punto 4.7.6 è soppresso.
- k) Il punto 7.3.2 è sostituito dal seguente:

«7.3.2. ELENCO DI CASI SPECIFICI

Lasciato vuoto intenzionalmente.»

- 2) L'allegato A1 e l'allegato A2 sono sostituiti dall'allegato A seguente:

«ALLEGATO A

NORME DI ESERCIZIO PER L'ERTMS/ETCS E L'ERTMS/GSM-R

Le norme di esercizio per l'ERTMS/ETCS e l'ERTMS/GSM-R sono specificate nel documento tecnico "ETCS and GSM-R rules and principles — version 1" pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).»

- 3) Nell'allegato G la tabella è modificata come segue:
 - a) per il parametro «Condizioni di salute e sicurezza» nella colonna «Elementi da verificare per ciascun parametro», la voce «stato di gravidanza (agenti di condotta)» è soppressa;
 - b) per il parametro «Condizioni di salute e sicurezza», la linea che menziona «Requisiti speciali per il personale di condotta: vista, udito ed eloquio, misure antropometriche» è soppressa insieme al riferimento al punto 4.7.6.
- 4) L'allegato H è soppresso.
- 5) All'allegato N, l'ultima linea della tabella (4.7.6 — Requisiti specifici legati alle mansioni di condotta dei treni) è soppressa.
- 6) Gli allegati P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 e P13 sono sostituiti dagli allegati seguenti:

«ALLEGATO P

IDENTIFICAZIONE DEI VEICOLI

1. Osservazioni generali

Questo allegato descrive il numero europeo di veicolo e la marcatura connessa applicati in maniera visibile su ogni veicolo per consentire l'identificazione univoca dello stesso in esercizio. Non descrive altri numeri o marcature eventualmente incisi o apposti in maniera permanente sul telaio o sui componenti principali del veicolo durante la sua costruzione.

2. Numero europeo di veicolo e abbreviazioni connesse

A ciascun veicolo ferroviario è assegnato un numero di 12 cifre (detto numero europeo di veicolo — NEV) con la struttura seguente:

Materiale rotabile	Attitudine all'interoperabilità e tipo di veicolo [2 cifre]	Paese in cui il veicolo è immatricolato [2 cifre]	Caratteristiche tecniche [4 cifre]	Numero di serie [3 cifre]	Cifra di controllo [1 cifra]
Carri	da 00 a 09 da 10 a 19 da 20 a 29 da 30 a 39 da 40 a 49 da 80 a 89 [dettagli nell'allegato P6]	da 01 a 99 [dettagli nell'allegato P4]	da 0000 a 9999 [dettagli nell'allegato P9]	da 0000 a 999	da 0 a 9 [dettagli nell'allegato P3]
Veicoli viaggiatori rimorchiati	da 50 a 59 da 60 a 69 da 70 a 79 [dettagli nell'allegato P7]		da 0000 a 9999 [dettagli nell'allegato P10]	da 0000 a 999	

Materiale rotabile	Attitudine all'interoperabilità e tipo di veicolo [2 cifre]	Paese in cui il veicolo è immatricolato [2 cifre]	Caratteristiche tecniche [4 cifre]	Numero di serie [3 cifre]	Cifra di controllo [1 cifra]
Materiale di trazione e unità di un elettrotreno in una composizione fissa o prestabilita	da 90 a 99 [dettagli nell'allegato P8]		da 0000000 a 8999999 [il significato di queste cifre è definito dagli Stati membri, eventualmente con accordi bilaterali o multilaterali]		
Veicoli speciali			da 9000 a 9999 [dettagli nell'allegato P11]	da 000 a 999	

All'interno di ogni paese, le 7 cifre delle caratteristiche tecniche e del numero seriale sono sufficienti a identificare in modo univoco un veicolo all'interno di ogni gruppo di carrozze passeggeri rimorchiate e veicoli speciali (1).

Il numero è completato da marcature alfabetiche:

- marcature relative all'attitudine all'interoperabilità (dettagli nell'allegato P5);
- codice del paese di immatricolazione del veicolo (dettagli nell'allegato P4);
- marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (dettagli nell'allegato P1);
- sigla delle caratteristiche tecniche (dettagli nell'allegato P12 per i carri, nell'allegato P13 per i veicoli passeggeri rimorchiati).

3. Assegnazione del numero

Il numero europeo di veicolo deve essere assegnato conformemente alle regole di cui alla decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

Il numero europeo di veicolo deve essere modificato quando, a seguito di modifiche tecniche apportate al veicolo, non rispetta l'idoneità all'interoperabilità o le caratteristiche tecniche conformemente al presente allegato. Queste modifiche tecniche possono richiedere una nuova autorizzazione di messa in servizio conformemente agli articoli da 20 a 25 della direttiva 2008/57/CE sull'interoperabilità.

ALLEGATO P1

MARCATURA DELL'AMMINISTRAZIONE PROPRIETARIA DEL VEICOLO

1. Definizione di marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (MAPV)

La marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (MAPV) è un codice alfanumerico composto da un minimo di 2 e un massimo di 5 lettere (2). È apposta su ciascun veicolo ferroviario, vicino al numero europeo di veicolo, e identifica l'amministrazione proprietaria del veicolo quale risulta dall'iscrizione al registro di immatricolazione nazionale.

La MAPV è univoca in tutti i paesi in cui si applica la presente STI e in tutti i paesi che aderiscono a un accordo comportante l'applicazione del sistema di numerazione dei veicoli e marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo descritto nella presente STI.

2. Formato della marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo

La MAPV indica, possibilmente in modo riconoscibile, la denominazione completa o la sigla dell'amministrazione proprietaria del veicolo. Si possono utilizzare tutte e 26 le lettere dell'alfabeto latino. Le lettere della MAPV sono scritte in maiuscolo. Le lettere che non sono iniziali delle parole che compongono il nome dell'amministrazione proprietaria possono essere scritte in minuscolo. Ai fini del controllo dell'univocità, le lettere scritte in minuscolo sono considerate come scritte in maiuscolo.

Le lettere possono contenere segni diacritici (3). Ai fini del controllo dell'univocità non si tiene conto dei segni diacritici usati nelle lettere.

(1) Per i veicoli speciali, il numero deve essere univoco in ogni paese e composto dalla prima cifra e dalle ultime 5 cifre delle caratteristiche tecniche e del numero progressivo.

(2) La NMBS/SNCB può continuare ad usare una singola B cerchiata.

(3) I segni diacritici sono "segni di accento", come in Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Å ecc. Le lettere speciali quali Ø e Æ sono rappresentate con una lettera singola; nelle verifiche di univocità la Ø è considerata una O e la Æ una A.

Per i veicoli tenuti dagli intestatari aventi sede in un paese che non utilizza l'alfabeto latino, si può far seguire alla MAPV la traduzione della marcatura nell'alfabeto locale, separata da una barra ("/"). La MAPV scritta in caratteri locali non è presa in considerazione ai fini dell'elaborazione dei dati.

3. Disposizioni sull'assegnazione delle marcature dell'amministrazione proprietaria del veicolo

Ad un'amministrazione proprietaria di veicoli può essere assegnata più di una MAPV qualora:

- l'amministrazione proprietaria abbia una denominazione formale in più di una lingua,
- l'amministrazione proprietaria abbia fondati motivi per distinguere parchi veicoli separati all'interno della propria organizzazione.

È ammessa l'assegnazione di un'unica MAPV a un gruppo di imprese:

- appartenenti a un'unica struttura aziendale (ad esempio società holding),
- appartenenti a un'unica struttura aziendale che abbia affidato ad un'unica organizzazione al suo interno la gestione di tutti gli aspetti per conto di tutte le altre,
- che abbiano affidato ad un unico soggetto giuridico distinto la gestione di tutti gli aspetti per loro conto; in questo caso tale soggetto giuridico si configura come l'amministrazione proprietaria.

4. Registro delle marcature delle amministrazioni proprietarie dei veicoli e procedura di assegnazione

Il registro delle MAPV è pubblico ed è aggiornato in tempo reale.

Le richieste di MAPV sono presentate all'autorità nazionale competente del richiedente e quindi trasmesse all'ERA. Le MAPV possono essere utilizzate solo dopo la loro pubblicazione da parte dell'ERA.

Se l'intestatario di una MAPV cessa di utilizzarla, ne dà comunicazione all'autorità nazionale competente, la quale trasmette l'informazione all'ERA. La MAPV viene quindi revocata non appena l'amministrazione proprietaria dimostri di aver modificato la marcatura in tutti i veicoli su cui era apposta. La stessa marcatura non può essere riassegnata per i 10 anni successivi, a meno che non venga nuovamente assegnata all'intestatario originario o, su sua richiesta, a un altro intestatario.

Una MAPV può essere trasferita dall'intestatario a un altro intestatario, che diventa il successore legale dell'intestatario originario. La MAPV rimane valida quando l'intestatario assume una nuova denominazione priva di elementi di somiglianza con la MAPV.

ALLEGATO P2

ISCRIZIONE DEL NUMERO E MARCATURA ALFABETICA CONNESSA SULLA CASSA

1. Disposizioni generali inerenti alle marcature esterne

Le lettere maiuscole e le cifre che compongono le scritte previste dalla marcatura devono avere un'altezza minima di 80 mm, in carattere sans serif di qualità "corrispondenza". Un'altezza inferiore è consentita solo se non esiste altra possibilità che apporre le scritte sui longheroni del telaio.

La marcatura è collocata ad un'altezza non superiore a 2 metri dal livello delle rotaie.

2. Carri

La marcatura è stampigliata sulla cassa del carro nel modo seguente:

23.	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

Se le casse dei carri non offrono una superficie sufficiente per questo tipo di disposizione, in particolare nel caso dei carri pianale, la marcatura è disposta nel modo seguente:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks

Nel caso in cui su un carro siano iscritte una o più lettere caratteristiche a valore nazionale, queste seguono le lettere caratteristiche a valore internazionale, da cui sono separate mediante un trattino:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks-xy

3. Carrozze e veicoli passeggeri rimorchiati

Il numero è apposto sulle due fiancate del veicolo nel modo seguente:

E-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B¹⁰ tu

La marcatura del paese di immatricolazione del veicolo e quella delle caratteristiche tecniche sono apposte subito prima, subito dopo o subito sotto il numero europeo di veicolo.

Nel caso di carrozze con cabina per l'agente di condotta, il numero di veicolo europeo è riportato anche all'interno della cabina.

4. Locomotive, automotrici e veicoli speciali

Il numero europeo di veicolo deve essere riportato sulle due fiancate del mezzo di trazione nel modo seguente;

92 10 1108 062-6

Il numero di veicolo europeo è riportato anche all'interno di ciascuna cabina dei mezzi di trazione.

L'amministrazione proprietaria può aggiungere, in caratteri di dimensioni superiori a quelle del numero europeo di veicolo, un proprio numero (composto generalmente dalle cifre del numero di serie più un codice alfabetico) utile per l'esercizio. La collocazione di tale numero è lasciata alla scelta dell'amministrazione proprietaria; tuttavia il numero NEV deve essere sempre facilmente distinguibile dalla numerazione propria dell'amministrazione proprietaria.

ALLEGATO P3

REGOLE PER IL CALCOLO DELLA CIFRA DI CONTROLLO (CIFRA 12)

La cifra di controllo si calcola nel modo seguente:

- si lasciano inalterate le cifre del numero di base in posizione pari (partendo da destra),
- si moltiplicano per 2 le cifre del numero di base in posizione dispari (partendo da destra),
- si calcola quindi la somma delle cifre in posizione pari e dei prodotti parziali ottenuti moltiplicando per 2 le cifre in posizione dispari,
- si considera la cifra delle unità della somma così ottenuta,
- la cifra di controllo è data dalle unità che mancano per arrivare a 10; se la cifra dell'unità è zero, anche la cifra di controllo è zero.

Esempi

1 — Numero di base	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Fattore di moltiplicazione	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Somma: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

La cifra delle unità della somma è 2.

La cifra di controllo è 8 e il numero di base diventa quindi il numero di immatricolazione 33 84 4796 100 - 8.

2 — Numero di base	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Fattore di moltiplicazione	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Somma: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

La cifra delle unità della somma è 0.

La cifra di controllo è 0 e il numero di base diventa quindi il numero di immatricolazione 31 51 3320 198 - 0.

ALLEGATO P4**CODICI DEI PAESI DI IMMATRICOLAZIONE DEI VEICOLI (CIFRE 3-4 E SIGLA)**

Le informazioni riguardanti paesi terzi sono riportate unicamente a titolo informativo.

Paesi	Codice alfabetico del paese (1)	Codice numerico del paese	Paesi	Codice alfabetico del paese (1)	Codice numerico del paese
Albania	AL	41	Egitto	ET	90
Algeria	DZ	92	Estonia	EST	26
Armenia	AM	58	Finlandia	FIN	10
Austria	A	81	Francia	F	87
Azerbaijan	AZ	57	Georgia	GE	28
Bielorussia	BY	21	Germania	D	80
Belgio	B	88	Grecia	GR	73
Bosnia-Erzegovina	BIH	49	Ungheria	H	55
Bulgaria	BG	52	Iran	IR	96
Cina	RC	33	Iraq	IRQ (1)	99
Croazia	HR	78	Irlanda	IRL	60
Cuba	CU (1)	40	Israele	IL	95
Cipro	CY		Italia	I	83
Repubblica ceca	CZ	54	Giappone	J	42
Danimarca	DK	86	Kazakistan	KZ	27

Paesi	Codice alfabetico del paese (1)	Codice numerico del paese	Paesi	Codice alfabetico del paese (1)	Codice numerico del paese
Kirgizstan	KS	59	Romania	RO	53
Lettonia	LV	25	Russia	RUS	20
Libano	RL	98	Serbia	SRB	72
Liechtenstein	FL		Slovacchia	SK	56
Lituania	LT	24	Slovenia	SLO	79
Lussemburgo	L	82	Corea del Sud	ROK	61
Macedonia	MK	65	Spagna	E	71
Malta	M		Svezia	SE	74
Moldova	MD (1)	23	Svizzera	CH	85
Monaco	MC		Siria	SYR	97
Mongolia	MGL	31	Tagikistan	TJ	66
Montenegro	ME	62	Tunisia	TN	91
Marocco	MA	93	Turchia	TR	75
Paesi Bassi	NL	84	Turkmenistan	TM	67
Corea del Nord	PRK (1)	30	Ucraina	UA	22
Norvegia	N	76	Regno Unito	GB	70
Polonia	PL	51	Uzbekistan	UZ	29
Portogallo	P	94	Vietnam	VN (1)	32

(1) Conformemente al sistema di codici alfabetici descritto nell'appendice 4 della Convenzione del 1949 e nell'articolo 45, paragrafo 4, della Convenzione del 1968 sulla circolazione stradale.

ALLEGATO P5

MARCATURA ALFABETICA DELL'ATTITUDINE ALL'INTEROPERABILITÀ

“TEN”: Veicolo che soddisfa i criteri seguenti:

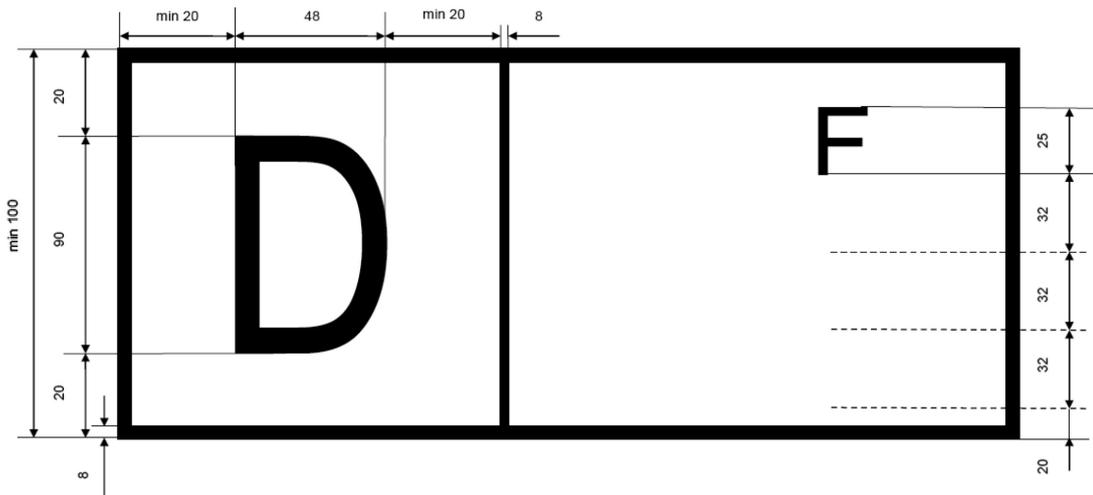
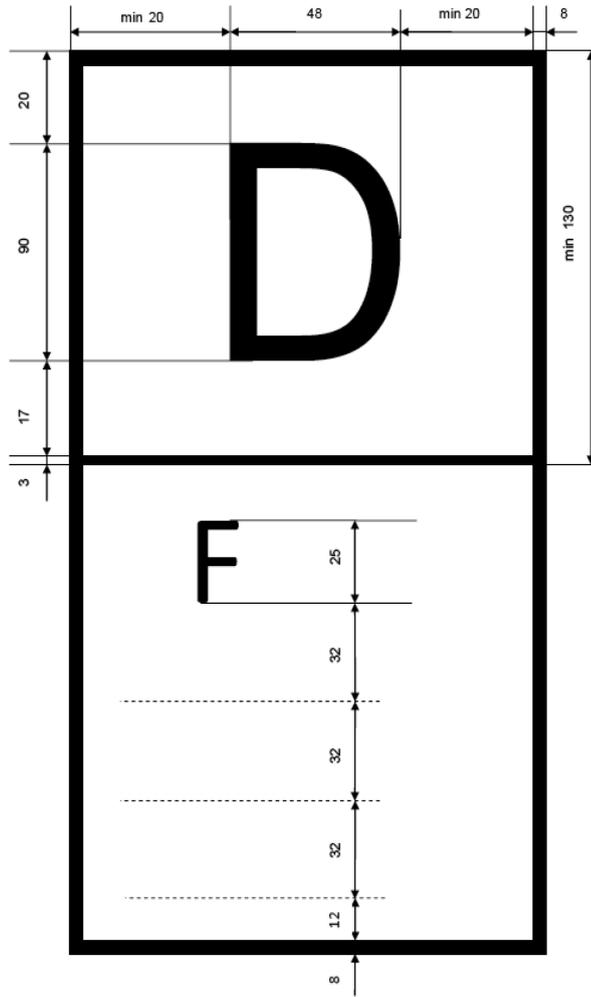
- il veicolo è conforme a tutte le STI pertinenti in vigore al momento della messa in servizio ed è autorizzato a essere messo in servizio ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE,
- il veicolo è provvisto di un'autorizzazione valida in tutti gli Stati membri in conformità dell'articolo 23, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE o, in alternativa, ha ottenuto autorizzazioni individuali da tutti gli Stati membri.

“PPV/PPW”: Veicolo che risulta conforme all'accordo PPV/PPW o PGW (negli Stati aderenti all'OSJD)

(originale: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Note:

- a) I veicoli con marcatura TEN corrispondono al codice, compreso fra 0 e 3, della prima cifra nel numero del veicolo di cui all'allegato P6.
- b) I veicoli che non sono autorizzati all'esercizio in tutti gli Stati membri devono recare una marcatura indicante gli Stati membri in cui sono autorizzati. L'elenco degli Stati membri che autorizzano l'esercizio del veicolo deve essere contrassegnato utilizzando uno dei disegni riportati di seguito, in cui la D rappresenta lo Stato membro che ha rilasciato la prima autorizzazione (la Germania, in questo caso) e la F rappresenta lo Stato membro che ha rilasciato la seconda autorizzazione (la Francia, in questo caso). Gli Stati membri sono codificati in conformità dell'allegato P4. La marcatura può riguardare i veicoli che sono conformi alla STI o no. Questi veicoli corrispondono ai codici 4 o 8 della prima cifra nel numero del veicolo di cui all'allegato P6.



CODICI DI INTEROPERABILITÀ USATI PER I CARRI (CIFRE 1-2)

	2 ^a cifra		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2 ^a cifra	
	1 ^a cifra													1 ^a cifra
		Scartamento	Fisso o variabile	Fisso	Variabile	Fisso	Variabile	Fisso	Variabile	Fisso	Variabile	Fisso o variabile	Scartamento	
TEN ^(a) : e/o COTIF ^(b) e/o PPV/PPW	0	Ad assi	Da non utilizzare	TEN ^(a) e/o carri COTIF		Da non utilizzare ^(d)						Carri PPV/PPW (scartamento variabile)	Ad assi	0
	1	A carrelli											A carrelli	1
TEN ^(a) e/o COTIF ^(b) e/o PPV/PPW	2	Ad assi		TEN ^(a) e/o carri COTIF						Carri PPV/PPW (scartamento fisso)	Ad assi	2		
	3	A carrelli									A carrelli	3		
Altri carri	4	Ad assi ^(c)	Carri utilizzati per la manuten- zione	Altri carri						Carri con nu- merazione spe- ciale per carat- teristiche tecni- che che non sono messi in servizio nell'UE	Ad assi	4		
	8	A carrelli ^(c)									A carrelli	8		
		Traffico	Traffico interno o traffico internazionale con accordi speciali											
	1 ^a cifra	2 ^a cifra	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2 ^a cifra	1 ^a cifra

^(a) Carri autorizzati a recare la marcatura TEN, cfr. allegato P5.

^(b) Compresi carri che, a norma dei regolamenti esistenti, recano le cifre definite nella presente tabella. COTIF, veicolo conforme alla regolamentazione COTIF in vigore alla data di messa in servizio.

^(c) Scartamento fisso o variabile.

^(d) Tranne per i carri per la serie I (carri refrigeranti), da non utilizzare per dei veicoli nuovi messi in servizio.

CODICI DI ATTITUDINE AL TRAFFICO INTERNAZIONALE USATI PER I VEICOLI VIAGGIATORI RIMORCHIATI (CIFRE 1-2)

2 ^a cifra 1 ^a cifra	Traffico interno	STI ^(a) e/o COTIF ^(b) e/o PPW				Traffico interno o traffico internazionale con accordi speciali	TEN ^(a) e/o COTIF ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Veicoli per traffico nazionale	Veicoli a scartamento fisso dotati di aria condizionata (compresi i carri per trasporto auto)	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) non dotati di aria condizionata	Da non utilizzare	Veicoli a scartamento variabile (1435/1668) non dotati di aria condizionata	Veicoli storici	Da non utilizzare ^(c)	Veicoli a scartamento fisso	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) mediante cambio carrelli	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) con assi a scartamento variabile
6	Veicoli di servizio	Veicoli a scartamento fisso dotati di aria condizionata	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) dotati di aria condizionata	Veicoli di servizio	Veicoli a scartamento variabile (1435/1668) dotati di aria condizionata	Veicoli per trasporto auto	Da non utilizzare ^(c)			
7	Veicoli dotati di aria condizionata e pressurizzati	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Veicoli a scartamento fisso dotati di aria condizionata e pressurizzati	Da non utilizzare	Altri veicoli	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Da non utilizzare

^(a) Conformità alla STI applicabile, cfr. allegato P5.

^(b) Compresi veicoli che, a norma dei regolamenti esistenti, recano le cifre definite nella presente tabella. COTIF, veicolo conforme alla regolamentazione COTIF in vigore alla data di messa in servizio.

^(c) tranne per i carri a scartamento fisso (56) e a scartamento variabile (66) già in servizio, da non utilizzare per veicoli nuovi.

ALLEGATO P8

TIPI DI MATERIALE DI TRAZIONE E UNITÀ DI UN ELETTROTRENO IN UNA COMPOSIZIONE FISSA O PRESTABILITA (CIFRE 1-2)

La prima cifra è «9».

Se la seconda cifra descrive il tipo di mezzo di trazione, è obbligatorio usare i seguenti codici:

Codice	Tipo generale di veicolo
0	Varie
1	Locomotiva elettrica
2	Locomotiva diesel
3	Complesso a trazione elettrica (EMU) (ad alta velocità) [veicolo automotore o rimorchio]
4	Complesso a trazione elettrica (EMU) (escluso per alte velocità) [veicolo automotore o rimorchio]
5	Complesso a trazione diesel (DMU) [veicolo automotore o rimorchio]
6	Rimorchio specializzato
7	Locomotiva elettrica di manovra
8	Locomotiva diesel di manovra
9	Veicolo speciale

ALLEGATO P9

MARCATURA NUMERICA UNIFORME DEI CARRI (CIFRE DA 5 A 8)

Il presente allegato contiene la marcatura numerica associata alle caratteristiche tecniche principali del carro ed è pubblicato nel sito dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la loro pubblicazione da parte di ERA.

ALLEGATO P10

CODICI DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEL MATERIALE PASSEGGERI TRAINATO (CIFRE 5-6)

L'allegato P10 è pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la loro pubblicazione da parte di ERA.

ALLEGATO P11

CODICI DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI SPECIALI (CIFRE DA 6 A 8)

L'allegato P11 è pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la loro pubblicazione da parte di ERA.

ALLEGATO P12

MARCATURA LETTERALE DEI CARRI AD ESCLUSIONE DEI CARRI ARTICOLATI E MULTIPLI

L'allegato P12 è pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la loro pubblicazione da parte di ERA.

ALLEGATO P13

MARCATURA LETTERALE PER MATERIALE PASSEGGERI TRAINATO

L'allegato P13 è pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la loro pubblicazione da parte dell'ERA.»

- 7) L'allegato P14 è abrogato.
- 8) L'allegato T è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO T

PRESTAZIONI DI FRENATURA**Ruolo del gestore dell'infrastruttura**

Il gestore dell'infrastruttura informa l'impresa ferroviaria circa le prestazioni di frenatura necessarie per ogni linea e circa le caratteristiche di queste linee. Quando calcola le prestazioni di frenatura necessarie, il gestore dell'infrastruttura deve fare in modo di includere dei margini di sicurezza per tenere conto dell'impatto delle caratteristiche e degli impianti fissi del binario.

Le prestazioni di frenatura necessarie sono espresse, in linea di massima, in percentuale di massa frenata, tranne se il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria hanno deciso di utilizzare un'altra unità di misura per esprimere le prestazioni di frenatura (ad esempio tonnellate frenate, forza di frenatura, valori di decelerazione, profili di decelerazione).

Per gli elettrotreni e le composizioni di treni fisse, il gestore dell'infrastruttura trasmette le prestazioni di frenatura necessarie in valori di decelerazione se richiesto dall'impresa ferroviaria.

Ruolo dell'impresa ferroviaria

L'impresa ferroviaria garantisce che ogni treno abbia le prestazioni di frenatura richieste o prestazioni superiori. Pertanto l'impresa ferroviaria calcola le prestazioni di frenatura tenendo conto della composizione del treno.

L'impresa ferroviaria deve tenere conto delle prestazioni di frenatura del veicolo o dell'elettrotreno al momento della messa in servizio. Deve tenere conto anche dei margini legati al materiale rotabile, come l'affidabilità e le disponibilità dei freni. L'impresa ferroviaria deve tenere conto anche delle informazioni relative alle caratteristiche della strada che hanno un impatto sul comportamento del treno al momento della regolazione delle prestazioni di frenatura per fermare e mettere in sicurezza un treno.

Le prestazioni di frenatura che risultano dal controllo del treno effettivo (come la composizione del treno, la disponibilità di un sistema di frenatura, la regolazione dei freni) saranno utilizzate come valore di input per qualsiasi regola operativa da applicare successivamente al treno.

Prestazioni di frenatura richieste non raggiunte.

Il gestore dell'infrastruttura deve definire delle regole applicabili qualora un treno non rispetti le prescrizioni in materia di prestazioni di frenatura; deve comunicare queste regole alle imprese ferroviarie.

Se un treno non soddisfa le prescrizioni di frenatura applicabili alle linee che serve l'impresa ferroviaria deve rispettare i vincoli che ne risultano, come i limiti di velocità.»

9) L'allegato U è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO U

ELENCO DEI PUNTI IN FASE DI DEFINIZIONE

Punto 4.2.2 — Documento di composizione del treno

Allegato B (cfr. paragrafo 4.4 della presente STI): — Altre regole intese ad assicurare un funzionamento coerente dei vari sottosistemi strutturali nuovi

Allegato R (cfr. paragrafo 4.2.3.2 della presente STI): — Identificazione dei treni

Allegato S (cfr. paragrafo 4.2.2.1.3 della presente STI): — Visibilità dei treni — coda».

ALLEGATO II

Gli allegati della decisione 2008/231/CE sono modificati come segue:

1) L'allegato è così modificato:

a) Il punto 2.2.1 è sostituito dal seguente:

«2.2.1. Personale e treni

I punti 4.6 e 4.7 si applicano al personale addetto alle mansioni di sicurezza essenziali rappresentate dall'accompagnamento dei treni, qualora queste comportino l'attraversamento di uno o più confini di Stato e lo svolgimento delle mansioni assegnate al di là di una località indicata come "frontiera" nel prospetto informativo della rete di un gestore dell'infrastruttura e inclusa nell'autorizzazione di sicurezza dello stesso.

Inoltre il punto "4.6.2. Competenza linguistica" si applica agli agenti di condotta conformemente all'allegato VI, punto 8, della direttiva 2007/59/CE.

Il confine non si considera attraversato se l'attività dell'agente comporta unicamente l'espletamento delle mansioni assegnate fino alla località "di frontiera", secondo la descrizione di cui al primo comma della presente sezione.

Per il personale adibito alle mansioni di sicurezza essenziali rappresentate dall'autorizzazione alla partenza e dall'autorizzazione per il movimento dei treni, si applica il riconoscimento reciproco delle qualificazioni professionali e delle condizioni di salute e sicurezza tra Stati membri.

Per il personale addetto alle mansioni di sicurezza essenziali associate all'ultima preparazione del treno prima del previsto attraversamento di un confine e alla sua circolazione oltre la località "di frontiera" secondo la descrizione riportata al primo comma della presente sezione, si applica il paragrafo 4.6 con il riconoscimento reciproco delle condizioni di salute e sicurezza tra gli Stati membri. Un treno non è considerato in servizio transfrontaliero se tutti i veicoli in composizione al treno che attraversa il confine di Stato attraversano tale confine solo fino alla località "di frontiera", secondo la descrizione di cui al primo comma della presente sezione.

Queste prescrizioni sono sintetizzate nelle tabelle che seguono.

Personale adibito all'esercizio di treni che attraversano confini di Stato e proseguono oltre la località di frontiera

Missione	Qualificazioni professionali	Prescrizioni mediche
Accompagnamento di un treno	4.6	4.7
Autorizzazione per il movimento dei treni	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco
Preparazione dei treni	4.6	Riconoscimento reciproco
Autorizzazione alla partenza	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco

Personale adibito all'esercizio di treni che non attraversano confini di Stato o che li attraversano ma non proseguono oltre le località di frontiera

Missione	Qualificazioni professionali	Requisiti medici
Accompagnamento di un treno	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco
Autorizzazione per il movimento dei treni	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco
Preparazione dei treni	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco
Autorizzazione alla partenza	Riconoscimento reciproco	Riconoscimento reciproco»

b) Al punto 4.2.2.1.2, l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

«I requisiti dettagliati a questo riguardo sono contenuti nel punto 4.3.3.3.1.»

c) Il punto 4.3.2.6 è sostituito dal seguente:

«4.3.2.6. Uso delle sabbie. Elementi minimi di qualificazione professionale per la condotta dei treni

Esiste un'interfaccia tra l'allegato B (punto C1) della presente STI da una parte, e il punto 4.2.11 (Compatibilità con i sistemi di rilevamento dei treni lungo il binario) e il punto 4.1 dell'appendice 1 dell'allegato A (citato nel punto 4.3.1.10) della STI HS CCS dall'altra, relativamente all'uso della sabbatura.»

d) Il punto 4.3.3.2 è sostituito dal seguente:

«4.3.3.2. Requisiti per i veicoli viaggiatori

Esistono interfacce tra il punto 4.2.2.4 della presente STI OPE e i punti 4.2.2.4 (porte), 4.2.5.3 (allarmi), 4.3.5.17 (allarme passeggeri) e 4.2.7.1 (uscite di emergenza) della STI RST dell'alta velocità.»

e) Il punto 4.3.3.9 è sostituito dal seguente:

«4.3.3.9. Sabbatura

Esiste un'interfaccia tra l'allegato B (punto C1) della presente STI da una parte, e il punto 4.2.3.10 della STI RST ad alta velocità dall'altra, relativamente all'uso delle sabbie.»

f) Il punto 4.3.3.10 è sostituito dal seguente:

«4.3.3.10. Composizione del treno, allegato J

Esistono delle interfacce tra il punto 4.2.2.5 e l'allegato J della presente STI con i paragrafi 4.2.1.2 (Caratteristiche progettuali dei treni) e 4.2.7.10 (Principi di monitoraggio e diagnostica) della STI RST ad alta velocità in relazione alle conoscenze del personale dei treni sulle funzionalità del materiale rotabile.»

g) Il punto 4.3.3.12 è sostituito dal seguente:

«4.3.3.12. Registrazione dei dati

Esiste un'interfaccia tra il punto 4.2.3.5.2 (Registrazione dei dati di supervisione a bordo del treno) della presente STI e il punto 4.2.7.10 (Sorveglianza e principi diagnostici) della STI RST dell'alta velocità.»

h) Al punto 4.6.1, l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

«Gli elementi minimi della qualificazione professionale necessaria per i singoli compiti previsti sono indicati negli allegati J e L.»

i) I punti C e D del punto 4.6.3.1 sono sostituiti dai seguenti:

«C. Valutazione iniziale

- condizioni di base,
- programma di valutazione, comprensivo di dimostrazioni pratiche,
- qualificazione degli istruttori,
- rilascio di un certificato di competenza.

D. Mantenimento della competenza

- principi per il mantenimento della competenza nel tempo,
- metodi da seguire,
- formalizzazione del processo di mantenimento della competenza,
- processo di valutazione.»

j) Il punto 4.6.3.2.3.1 è sostituito dal seguente:

«4.6.3.2.3.1. Conoscenza della linea

L'impresa ferroviaria definisce il processo di acquisizione e mantenimento della conoscenza delle linee percorse. Tale processo:

- si basa sulle informazioni sulle linee fornite dal gestore dell'infrastruttura, e

— è conforme al processo descritto al paragrafo 4.2.1 della presente STI.»

- k) Il punto 4.7.5.4 è soppresso.
- l) Il punto 4.7.6 è soppresso.
- m) Il punto 7.3.2. è sostituito dal seguente:
- «7.3.2 Elenco di casi specifici
Lasciato vuoto intenzionalmente.»
- 2) Nell'allegato G la tabella è modificata come segue:
- a) per il parametro «Condizioni di salute e sicurezza» nella colonna «Elementi da verificare per ciascun parametro», la voce «stato di gravidanza (agenti di condotta)» è soppressa;
- b) per il parametro «Condizioni di salute e sicurezza», la linea che menziona «Requisiti speciali per il personale di condotta: vista, udito ed eloquio, misure antropometriche» è soppressa insieme al riferimento al punto 4.7.6.
- 3) L'allegato H è soppresso.
- 4) All'allegato N, l'ultima linea della tabella (4.7.6 — Requisiti specifici legati alle mansioni di condotta dei treni) è soppressa.
- 5) Gli allegati P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 e P13 sono sostituiti dagli allegati seguenti:

«ALLEGATO P

IDENTIFICAZIONE DEI VEICOLI

1. Osservazioni generali

Questo allegato descrive il numero europeo di veicolo e la marcatura connessa applicati in maniera visibile su ogni veicolo per consentire l'identificazione univoca dello stesso in esercizio. Non descrive altri numeri o marcature eventualmente incisi o apposti in maniera permanente sul telaio o sui componenti principali del veicolo durante la sua costruzione.

2. Numero europeo di veicolo ed abbreviazioni connesse

A ciascun veicolo ferroviario è assegnato un numero di 12 cifre (detto numero europeo di veicolo — NEV) con la struttura seguente:

Materiale rotabile	Attitudine all'interoperabilità e tipo di veicolo [2 cifre]	Paese in cui il veicolo è registrato [2 cifre]	Requisiti tecnici caratteristiche [4 cifre]	Numero seriale [3 cifre]	Cifra di controllo [1 cifra]
Carri	da 00 a 09 da 10 a 19 da 20 a 29 da 30 a 39 da 40 a 49 da 80 a 89 [dettagli nell'allegato P6]	da 01 a 99 [dettagli nell'allegato P4]	da 0000 a 9999 [dettagli nell'allegato P9]	da 000 a 999	da 0 a 9 [dettagli nell'allegato P3]
Veicoli viaggiatori rimorchiati	da 50 a 59 da 60 a 69 da 70 a 79 [dettagli nell'allegato P7]		da 0000 a 9999 [dettagli nell'allegato P10]	da 000 a 999	
Materiale di trazione e unità di un elettrotreno in una composizione fissa o prestabilita	da 90 a 99 [dettagli nell'allegato P8]		da 0000000 a 8999999 [il significato di queste cifre è definito dagli Stati membri, eventualmente con accordi bilaterali o multilaterali]		
Veicoli speciali			da 9000 a 9999 [dettagli nell'allegato P11]	da 000 a 999	

All'interno di ogni paese, le 7 cifre delle caratteristiche tecniche e del numero progressivo sono sufficienti a identificare in modo univoco un veicolo all'intero di ogni gruppo di carrozze passeggeri rimorchiate, e veicoli speciali ⁽¹⁾.

Il numero è completato da marcature alfabetiche:

- a) marcature relative all'attitudine all'interoperabilità (dettagli nell'allegato P5);
- b) codice del paese di immatricolazione del veicolo (dettagli nell'allegato P4);
- c) marcatura del proprietario del veicolo (dettagli nell'allegato P1);
- d) sigla delle caratteristiche tecniche (dettagli nell'allegato P12 per i carri; nell'allegato P13 per i veicoli passeggeri rimorchiati).

3. Assegnazione del numero

Il numero di veicolo europeo deve essere assegnato conformemente alle regole di cui alla decisione 2007/756/CE della Commissione, del 9 novembre 2007, che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 14, paragrafi 4 e 5, delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

Il numero europeo di veicolo deve essere modificato quando, a causa di modifiche tecniche apportate al veicolo, non rispetta l'idoneità all'interoperabilità o le caratteristiche tecniche conformemente al presente allegato. Queste modifiche tecniche possono richiedere una nuova autorizzazione di messa in servizio conformemente agli articoli da 20 a 25 della direttiva 2008/57/CE sull'interoperabilità.

ALLEGATO P1

MARCATURA DELL'AMMINISTRAZIONE PROPRIETARIA DEL VEICOLO

1. Definizione di marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (MAPV)

La marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo (MAPV) è un codice alfanumerico composto da un minimo di 2 e un massimo di 5 lettere ⁽²⁾. È apposta su ciascun veicolo ferroviario, vicino al numero del veicolo, e identifica l'amministrazione proprietaria del veicolo quale risulta dall'iscrizione al registro del materiale rotabile.

La MAPV è univoca in tutti i paesi in cui si applica la presente STI e in tutti i paesi che aderiscono a un accordo comportante l'applicazione del sistema di numerazione dei veicoli e marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo descritto nella presente STI.

2. Formato della marcatura dell'amministrazione proprietaria del veicolo

La MAPV indica, possibilmente in modo riconoscibile, la denominazione completa o la sigla dell'amministrazione proprietaria del veicolo. Si possono utilizzare tutte e 26 le lettere dell'alfabeto latino. Le lettere della MAPV sono scritte in maiuscolo. Le lettere che non sono iniziali delle parole che compongono il nome dell'amministrazione proprietaria possono essere scritte in minuscolo, ai fini del controllo dell'univocità, le lettere scritte in minuscolo sono considerate come scritte in maiuscolo.

Le lettere possono contenere segni diacritici ⁽³⁾. Ai fini del controllo dell'univocità non si tiene conto dei segni diacritici usati nelle lettere.

Per i veicoli detenuti degli intestatari aventi sede in un paese che non utilizza l'alfabeto latino, si può far seguire alla MAPV la traduzione della marcatura nell'alfabeto locale, separata da una barra ("/"). La MAPV scritta in caratteri locali non è presa in considerazione ai fini dell'elaborazione dei dati.

3. Disposizioni sull'assegnazione delle marcature dell'amministrazione proprietaria del veicolo

Ad un'amministrazione proprietaria di veicoli può essere assegnata più di una MAPV qualora:

- l'amministrazione proprietaria abbia una denominazione formale in più di una lingua,
- l'amministrazione proprietaria abbia fondati motivi per distinguere parchi veicoli separati all'interno della propria organizzazione.

È ammessa l'assegnazione di un'unica MAPV a un gruppo di imprese:

- appartenenti a un'unica struttura aziendale (ad esempio società holding),

⁽¹⁾ Per i veicoli speciali, il numero deve essere univoco in ogni paese e composto dalla prima cifra e dalle ultime 5 cifre delle caratteristiche tecniche e del numero progressivo.

⁽²⁾ La NMBS/SNCB può continuare ad usare una singola B cerchiata.

⁽³⁾ I segni diacritici sono "segni di accento", come in Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Å ecc. Le lettere speciali quali Ø e Æ sono rappresentate con una lettera singola; nelle verifiche di univocità la Ø è considerata una O e la Æ una A.

- appartenenti a un'unica struttura aziendale che abbia affidato ad un'unica organizzazione al suo interno la gestione di tutti gli aspetti per conto di tutte le altre,
- che abbiano affidato ad un'unica persona giuridica distinta la gestione di tutti gli aspetti per loro conto; in questo caso tale persona giuridica si configura come l'amministrazione proprietaria.

4. Registro delle marcature delle amministrazioni proprietarie dei veicoli e procedura di assegnazione

Il registro delle MAPV è pubblico ed è aggiornato in tempo reale.

Le richieste di MAPV sono presentate all'autorità nazionale competente del richiedente e quindi trasmesse all'ERA. Le MAPV possono essere utilizzate solo dopo la loro pubblicazione da parte dell'ERA.

Se l'intestatario di una MAPV cessa di utilizzarla, ne dà comunicazione all'autorità nazionale competente, la quale trasmette l'informazione all'ERA. La MAPV viene quindi revocata non appena l'amministrazione proprietaria dimostri di aver modificato la marcatura in tutti i veicoli su cui era apposta. La stessa marcatura non può essere riassegnata per i 10 anni successivi, a meno che non venga nuovamente assegnata all'intestatario originario o, su sua richiesta, a un altro intestatario.

Una MAPV può essere trasferita dall'intestatario a un altro intestatario, che diventa il successore legale dell'intestatario originario. La MAPV rimane valida quando l'intestatario assume una nuova denominazione priva di elementi di somiglianza con la MAPV.

ALLEGATO P2

ISCRIZIONE DEL NUMERO E MARCATURA ALFABETICA CONNESSA SULLA PARETE O SPONDA LATERALE

1. Disposizioni generali inerenti alle marcature esterne

Le lettere maiuscole e le cifre che compongono le scritte previste dalla marcatura devono avere un'altezza minima di 80 mm, in carattere sans serif di qualità "corrispondenza". Un'altezza inferiore è consentita solo se non esiste altra possibilità che apporre le scritte sui longheroni del telaio.

La marcatura è collocata ad un'altezza non superiore a 2 metri dal livello delle rotaie.

2. Carri

La marcatura è stampigliata sulla cassa del carro nel modo seguente:

23.	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

Se le casse dei carri non offrono una superficie sufficiente per questo tipo di disposizione, in particolare nel caso dei carri pianale, la marcatura è disposta nel modo seguente:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks

Nel caso in cui su un carro siano iscritte una o più lettere caratteristiche a valore nazionale, queste seguono le lettere caratteristiche a valore internazionale, da cui sono separate mediante un trattino:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks-xy

2 — Numero di base	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Fattore di moltiplicazione	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Somma: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

La cifra delle unità della somma è 0.

La cifra di controllo è 0 e il numero di base diventa quindi il numero di immatricolazione 31 51 3320 198 - 0.

ALLEGATO P4

CODICI DEI PAESI DI IMMATRICOLAZIONE DEI VEICOLI (CIFRE 3-4 E SIGLA)

Le informazioni riguardanti paesi terzi sono riportate unicamente a titolo informativo.

Paesi	Codice alfabetico del paese (1)	Codice numerico del paese
Albania	AL	41
Algeria	DZ	92
Armenia	AM	58
Austria	A	81
Azerbaijan	AZ	57
Bielorussia	BY	21
Belgio	B	88
Bosnia-Erzegovina	BIH	49
Bulgaria	BG	52
Cina	RC	33
Croazia	HR	78
Cuba	CU (1)	40
Cipro	CY	
Repubblica ceca	CZ	54
Danimarca	DK	86
Egitto	ET	90
Estonia	EST	26
Finlandia	FIN	10
Francia	F	87
Georgia	GE	28

Paesi	Codice alfabetico del paese (1)	Codice numerico del paese
Germania	D	80
Grecia	GR	73
Ungheria	H	55
Iran	IR	96
Iraq	IRQ (1)	99
Irlanda	IRL	60
Israele	IL	95
Italia	I	83
Giappone	J	42
Kazakistan	KZ	27
Kirgizstan	KS	59
Lettonia	LV	25
Libano	RL	98
Liechtenstein	FL	
Lituania	LT	24
Lussemburgo	L	82
Macedonia	MK	65
Malta	M	
Moldova	MD (1)	23
Monaco	MC	

Paesi	Codice alfabetico del paese ⁽¹⁾	Codice numerico del paese
Mongolia	MGL	31
Montenegro	ME	62
Morocco	MA	93
Paesi Bassi	NL	84
Corea del Nord	PRK ⁽¹⁾	30
Norvegia	N	76
Poland	PL	51
Polonia	P	94
Romania	RO	53
Russia	RUS	20
Serbia	SRB	72
Slovacchia	SK	56
Slovenia	SLO	79

Paesi	Codice alfabetico del paese ⁽¹⁾	Codice numerico del paese
Corea del Sud	ROK	61
Spagna	E	71
Svezia	SE	74
Svizzera	CH	85
Siria	SYR	97
Tagikistan	TJ	66
Tunisia	TN	91
Turchia	TR	75
Turkmenistan	TM	67
Ucraina	UA	22
Regno Unito	GB	70
Uzbekistan	UZ	29
Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

⁽¹⁾ Conforme al sistema di codici alfabetici descritto nell'appendice 4 della Convenzione del 1949 e nell'articolo 45, paragrafo 4, della Convenzione del 1968 sulla circolazione stradale.

ALLEGATO P5

MARCATURA ALFABETICA DELL'ATTITUDINE ALL'INTEROPERABILITÀ

“TEN”: Veicolo che soddisfa le seguenti condizioni:

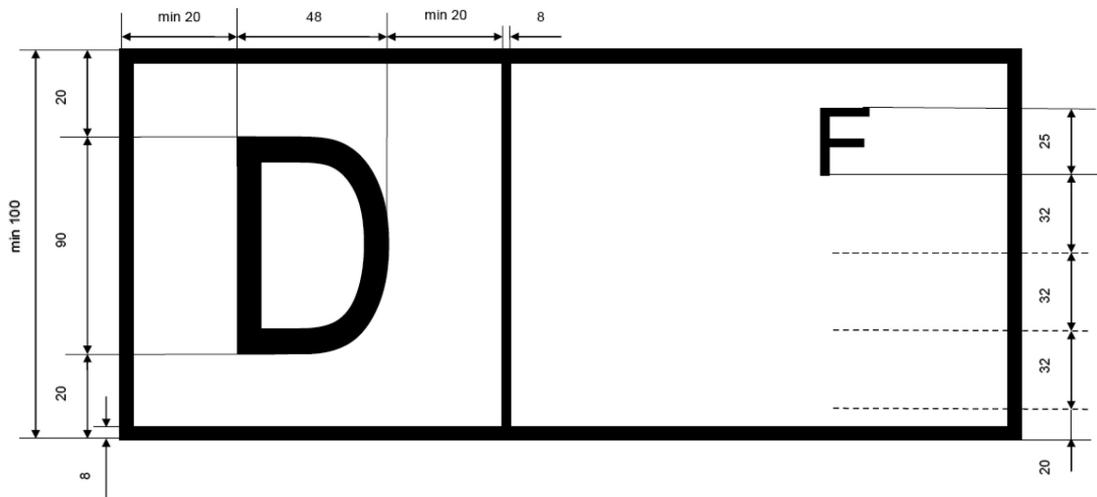
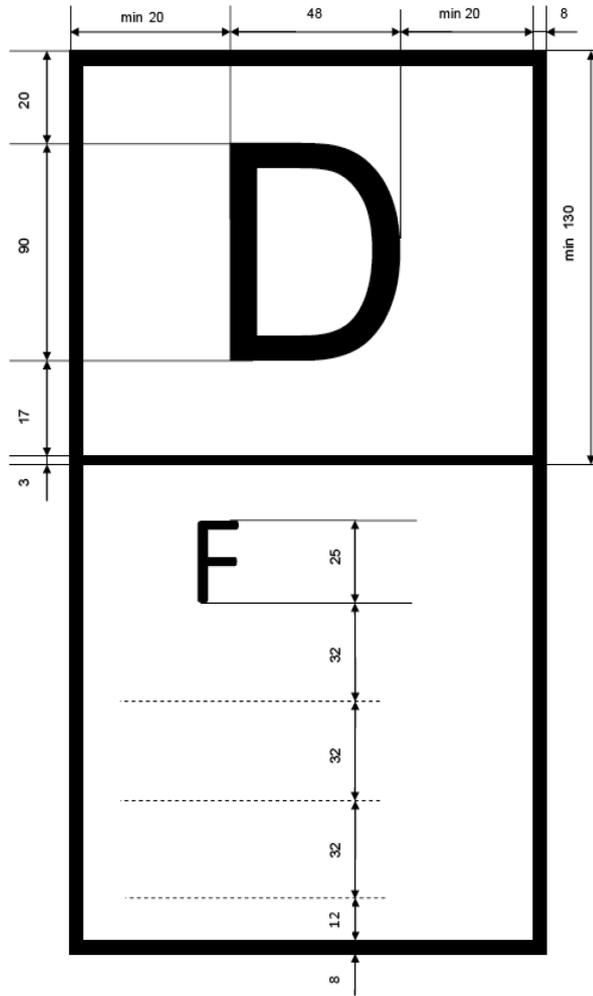
- il veicolo è conforme a tutte le STI pertinenti in vigore al momento della messa in servizio ed è autorizzato a essere messo in servizio ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE,
- il veicolo è provvisto di un'autorizzazione valida in tutti gli Stati membri in conformità dell'articolo 23, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE o, in alternativa, ha ottenuto autorizzazioni individuali da tutti gli Stati membri.

“PPV/PPW”: Veicolo che risulta conforme all'accordo PPV/PPW o PGW (negli Stati aderenti all'OSJD)

(originale: PPV/PPW:ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Note:

- (a) I veicoli con marcatura TEN corrispondono al codice, compreso fra 0 e 3, della prima cifra nel numero del veicolo di cui all'allegato P6.
- (b) I veicoli che non sono autorizzati all'esercizio in tutti gli Stati membri devono recare una marcatura indicante gli Stati membri in cui sono autorizzati. L'elenco degli Stati membri che autorizzano l'esercizio del veicolo deve essere contrassegnato utilizzando uno dei disegni riportati di seguito, in cui la D rappresenta lo Stato membro che ha rilasciato la prima autorizzazione (la Germania, in questo caso) e la F rappresenta lo Stato membro che ha rilasciato la seconda autorizzazione (la Francia, in questo caso). Gli Stati membri sono codificati in conformità dell'allegato P4. La marcatura può riguardare i veicoli che sono conformi alla STI o no. Questi veicoli corrispondono ai codici 4 o 8 della prima cifra nel numero del veicolo di cui all'allegato P6.



CODICI DI INTEROPERABILITÀ USATI PER I CARRI (CIFRE 1-2)

	2 ^a cifra		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2 ^a cifra	
	1 ^a cifra	Scartamento											Scartamento	1 ^a cifra
TEN ^(a) e/o COTIF ^(b) e/o PPV/PPW	0	Ad assi	Da non utilizzare	TEN ^(a) e/o carri COTIF		Da non utilizzare ^(d)						Carri PPV/ PPW (scartamento variabile)	Ad assi	0
	1	A carrelli											A carrelli	1
TEN ^(a) e/o COTIF ^(b) e/o PPV/PPW	2	Ad assi	Da non utilizzare	TEN ^(a) e/o carri COTIF						Carri PPV/ PPW (scartamento fisso)	Ad assi	2		
	3	A carrelli									A carrelli	3		
Altri carri	4	Ad assi ^(c)	Carri utilizzati per la manuten- zione	Altri carri						Carri con numerazione speciale per caratteristiche tecniche che non sono messi in servizio nell'UE	Ad assi	4		
	8	A carrelli ^(c)										A carrelli	8	
		Traffico	Traffico interno o traffico internazionale con accordi speciali											
	1 ^a cifra	2 ^a cifra	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2 ^a cifra	1 ^a cifra

^(a) Carri autorizzati a recare la marcatura TEN, cfr. allegato P5.

^(b) Compresi veicoli che, a norma dei regolamenti esistenti, recano le cifre definite nella presente tabella. COTIF: veicolo conforme alla regolamentazione COTIF in vigore alla data di messa in servizio.

^(c) Scartamento fisso o variabile.

^(d) Tranne per i carri per la serie I (carri refrigeranti), da non utilizzare per dei veicoli nuovi messi in servizio.

CODICI DI ATTITUDINE AL TRAFFICO INTERNAZIONALE USATI PER I VEICOLI VIAGGIATORI RIMORCHIATI (CIFRE 1-2)

2 ^a cifra 1 ^a cifra	Traffico interno	TSI ^(a) e/o COTIF ^(b) e/o PPW				Traffico interno o traffico internazionale con accordi speciali	TEN ^(a) e/o CO-TIF ^(b)	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Veicoli per traffico nazionale	Veicoli a scartamento fisso senza aria condizionata (compresi i carri per trasporto auto)	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) senza aria condizionata	Da non utilizzare	Veicoli a scartamento variabile (1435/1668) senza aria condizionata	Veicoli storici	Da non utilizzare ^(c)	Veicoli a scartamento fisso	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) mediante cambio carrelli	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) mediante cambio assi
6	Veicoli di servizio	Veicoli a scartamento fisso dotati di aria condizionata	Veicoli a scartamento variabile (1435/1520) dotati di aria condizionata	Veicoli di servizio	Veicoli a scartamento variabile (1435/1668) dotati di aria condizionata	Veicoli per trasporto auto	Da non utilizzare ^(c)			
7	Veicoli dotati di aria condizionata e pressurizzati	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Veicoli a scartamento fisso dotati di aria condizionata e pressurizzati	Da non utilizzare	Altri veicoli	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Da non utilizzare	Da non utilizzare

^(a) Conformità alla STI applicabile, cfr. allegato P5.

^(b) Compresi veicoli che, a norma dei regolamenti esistenti, recano le cifre definite nella presente tabella.. COTIF: veicolo conforme alla regolamentazione COTIF in vigore alla data di messa in servizio.

^(c) Tranne per i carri a scartamento fisso (56) e a scartamento variabile (66) già in servizio, da non utilizzare per veicoli nuovi.

ALLEGATO P8

TIPI DI MATERIALE DI TRAZIONE E UNITÀ DI UN ELETTROTRENO IN UNA COMPOSIZIONE FISSA O PRESTABILITA (CIFRE 1-2)

La prima cifra è "9".

Se la seconda cifra descrive il tipo di mezzo di trazione, è obbligatorio usare i seguenti codici:

Codice	Tipo generale di veicolo
0	Varie
1	Locomotiva elettrica
2	Locomotiva diesel
3	Complesso a trazione elettrica (EMU) (per alte velocità) [veicolo automotore o rimorchio]
4	Complesso a trazione elettrica (EMU) (escluso per alte velocità) [veicolo automotore o rimorchio]
5	Complesso a trazione diesel (DMU) [veicolo automotore o rimorchio]
6	Rimorchio specializzato
7	Locomotiva elettrica di manovra
8	Locomotiva diesel di manovra
9	Veicolo speciale

ALLEGATO P9

MARCATURA NUMERICA UNIFORME DEI CARRI (CIFRE DA 5 A 8)

Il presente allegato contiene la marcatura numerica associata alle caratteristiche tecniche principali del carro ed è pubblicato nel sito dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.

ALLEGATO P10

CODICI DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEL MATERIALE PASSEGGERI TRAINATO (CIFRE 5-6)

L'allegato P10 è pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.

ALLEGATO P11

CODICI DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI SPECIALI (CIFRE DA 6 A 8)

L'allegato P11 è pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.

*ALLEGATO P12***MARCATURA LETTERALE DEI CARRI AD ESCLUSIONE DEI CARRI ARTICOLATI E MULTIPLI**

L'allegato P12 è pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.

*ALLEGATO P13***MARCATURA LETTERALE PER MATERIALE PASSEGGERI TRAINATO**

L'allegato P13 è pubblicato nel sito Internet dell'ERA (www.era.europa.eu).

La domanda per ottenere un nuovo codice è presentata presso l'organismo di immatricolazione (di cui alla decisione 2007/756/CE) ed è inviata all'ERA. Un codice nuovo può essere utilizzato solo dopo la pubblicazione da parte dell'ERA.»

- 6) L'allegato P14 è abrogato.
-