

REGOLAMENTO (UE) 2015/924 DELLA COMMISSIONE**dell'8 giugno 2015****recante modifica del regolamento (UE) n. 321/2013 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «materiale rotabile — carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

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,

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 (l'Agenzia) provveda alla revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) alla luce del progresso tecnico e dell'evoluzione del mercato e delle esigenze a livello sociale e proponga alla Commissione i progetti di adeguamento delle STI che ritiene necessari.
- (2) Nella decisione C(2007)3371, del 13 luglio 2007, la Commissione ha assegnato all'Agenzia un mandato di riferimento per svolgere talune attività previste dalla direttiva 96/48/CE del Consiglio ⁽³⁾ e della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾. In base al suddetto mandato di riferimento, l'Agenzia era tenuta a rivedere la STI riguardante i carri merci di cui al regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione ⁽⁵⁾.
- (3) Il 21 gennaio 2014 l'Agenzia ha pubblicato un parere sull'estensione della marcatura «GE» dei carri (ERA-ADV-2014-1).
- (4) Il 21 maggio 2014 l'Agenzia ha pubblicato una raccomandazione sulle modifiche da apportare alla STI in merito alla valutazione da parte dell'organismo notificato dei ceppi dei freni in materiali compositi (ERA-REC-109-2014-REC).
- (5) È opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 321/2013.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 321/2013 è così modificato:

1) All'articolo 3 è aggiunta la seguente lettera c):

- «c) per quanto riguarda la marcatura “GE” illustrata al punto 5 dell'appendice C dell'allegato, i carri della flotta esistente che sono stati autorizzati a norma della decisione 2006/861/CE della Commissione, modificata dalla decisione 2009/107/CE, o della decisione 2006/861/CE, modificata dalle decisioni 2009/107/CE e 2012/464/UE e che soddisfano le condizioni di cui al punto 7.6.4 della decisione 2009/107/CE, possono ottenere la marcatura “GE” senza alcuna ulteriore valutazione da parte di terzi o nuova autorizzazione di messa in servizio. Le imprese ferroviarie rimangono responsabili dell'utilizzo di tale marcatura sui carri in funzione.»

⁽¹⁾ GUL 191 del 18.7.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (GUL 164 del 30.4.2004, pag. 1).

⁽³⁾ Direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (GUL 235 del 17.9.1996, pag. 6).

⁽⁴⁾ Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GUL 110 del 20.4.2001, pag. 1).

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione (GUL 104 del 12.4.2013, pag. 1).

2) Sono aggiunti i seguenti articoli 8 bis, 8 ter e 8 quater:

«Articolo 8 bis

1. In deroga alle disposizioni della sezione 6.3 dell'allegato, può essere rilasciato un certificato CE di verifica per un sottosistema contenente componenti corrispondenti al componente di interoperabilità "elemento di attrito per i sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota" che non dispongono di una dichiarazione CE di conformità durante un periodo transitorio di dieci anni dopo la data di applicazione del presente regolamento, se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) il componente è stato costruito prima della data di applicazione del presente regolamento;
- b) il componente di interoperabilità è stato usato in un sottosistema già approvato e messo in servizio in almeno uno Stato membro prima della data di applicazione del presente regolamento.

2. La produzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema che utilizza componenti di interoperabilità non certificati devono essere completati, compresa la concessione di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema, prima della scadenza del periodo transitorio di cui al paragrafo 1.

3. Durante il periodo transitorio di cui al paragrafo 1:

- a) le ragioni dell'assenza di certificazione di qualsiasi componente di interoperabilità devono essere adeguatamente individuate nella procedura di verifica per il sottosistema di cui al paragrafo 1; e
- b) le autorità nazionali di sicurezza segnalano nella loro relazione annuale di cui all'articolo 18 della direttiva 2004/49/CE, l'impiego di componenti di interoperabilità "elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota" non certificati nel contesto delle procedure di autorizzazione.

Articolo 8 ter

1. Fino alla scadenza del loro periodo di autorizzazione, i componenti di interoperabilità "elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota" elencati nell'appendice G dell'allegato non sono soggetti alla dichiarazione CE di conformità. Durante questo periodo gli "elementi di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota" elencati nell'appendice G dell'allegato sono ritenuti conformi al presente regolamento.

2. Dopo la scadenza del loro periodo di autorizzazione, i componenti di interoperabilità "elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota" elencati nell'appendice G dell'allegato devono essere coperti dalla dichiarazione CE di conformità.

Articolo 8 quater

1. In deroga alle disposizioni della sezione 6.3 dell'allegato, può essere rilasciato un certificato CE di verifica per un sottosistema contenente componenti corrispondenti al componente di interoperabilità "elemento di attrito per i sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota" che non dispongono di una dichiarazione CE di conformità durante un periodo transitorio di dieci anni dopo la scadenza del periodo di autorizzazione del componente di interoperabilità, se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) il componente è stato costruito prima della scadenza del periodo di autorizzazione del componente di interoperabilità;
- b) il componente di interoperabilità è stato utilizzato in un sottosistema già approvato e messo in servizio in almeno uno Stato membro prima della scadenza del suo periodo di autorizzazione.

2. La produzione, la ristrutturazione o il rinnovo di un sottosistema che utilizza componenti di interoperabilità non certificati devono essere completati, compresa la concessione di autorizzazione di messa in servizio del sottosistema, prima della scadenza del periodo transitorio di cui al paragrafo 1.

3. Durante il periodo transitorio di cui al paragrafo 1:

- a) le ragioni dell'assenza di certificazione di qualsiasi componente di interoperabilità devono essere adeguatamente individuate nella procedura di verifica per il sottosistema di cui al paragrafo 1; e
- b) le autorità nazionali di sicurezza segnalano nella loro relazione annuale di cui all'articolo 18 della direttiva 2004/49/CE, l'impiego di componenti di interoperabilità non certificati "elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota" nel contesto delle procedure di autorizzazione.»;

3) È inserito il seguente articolo 9 bis:

«Articolo 9 bis

Il certificato di esame del tipo o della progettazione del componente di interoperabilità “elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota” è valido per un periodo di 10 anni. In questo periodo è consentita la messa in servizio di nuovi componenti dello stesso tipo sulla base di una dichiarazione CE di conformità che faccia riferimento al certificato di esame del tipo o della progettazione.»

4) All'articolo 10, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. L'ERA pubblica sul proprio sito Internet l'elenco approvato integralmente dei ceppi dei freni in materiale composito destinati al trasporto internazionale di cui all'appendice G dell'allegato, per il periodo in cui tali ceppi dei freni non sono coperti dalle dichiarazioni CE.»

5) È inserito il seguente articolo 10 bis:

«Articolo 10 bis

1. Per mantenersi al passo del progresso tecnologico possono essere necessarie soluzioni innovative che non sono conformi alle specifiche di cui all'allegato o alle quali non possono essere applicati i metodi di valutazione illustrati nell'allegato. In tal caso, è necessario sviluppare nuove specifiche e/o nuovi metodi di valutazione associati a tali soluzioni innovative.

2. Le soluzioni innovative possono riguardare il sottosistema “Materiale rotabile — carri merci”, le sue parti e i suoi componenti di interoperabilità.

3. Qualora sia proposta una soluzione innovativa, il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato stabiliti nell'Unione dichiarano in che modo essa si discosta dalle pertinenti disposizioni della STI, o integra queste ultime, e sottopongono tali informazioni alla Commissione che le analizza.

4. La Commissione esprime un parere sulla soluzione innovativa proposta. In caso di parere favorevole, le opportune specifiche funzionali e di interfaccia e il metodo di valutazione che devono essere inclusi nella STI per consentire l'uso di tale soluzione innovativa sono elaborati e successivamente integrati nella STI in sede di processo di revisione effettuato a norma dell'articolo 6 della direttiva 2008/57/CE. Se il parere è negativo, la soluzione innovativa proposta non viene applicata.

5. In attesa della revisione della STI, il parere favorevole della Commissione è considerato accettabile ai fini della conformità ai requisiti essenziali della direttiva 2008/57/CE e può quindi essere utilizzato per la valutazione del sottosistema.»

6) L'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013 è modificato in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio 2015.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'8 giugno 2015

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

L'allegato del regolamento (UE) n. 321/2013 (STI WAG) è così modificato:

- 1) Al capitolo 3 «Requisiti essenziali», è inserita la seguente riga nella tabella 1 sotto la riga contenente il testo «4.2.4.3.4» nella casella alla colonna «Punto»:

«4.2.4.3.5	Elementi di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.4.1				2.4.3»
------------	---	----------------------------	--	--	--	--------

- 2) Il capitolo 4 «Caratteristiche del sottosistema» è modificato come segue:

a) al punto 4.2.1., il terzo comma è soppresso;

b) è inserito il seguente punto 4.2.4.3.5:

«4.2.4.3.5. *Elementi di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota*

L'elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota (ceppi dei freni) generano forze frenanti per attrito se entrano in contatto con la superficie di rotolamento della ruota.

Se si utilizzano sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota, le caratteristiche dell'elemento di attrito contribuiscono in maniera affidabile a ottenere l'efficienza dei freni prevista.

La dimostrazione di conformità è illustrata al punto 6.1.2.5 della presente STI.»;

- 3) Il capitolo 5 «Componenti di interoperabilità» è modificato come segue:

a) Il punto 5.2 è sostituito dal testo seguente:

«5.2. **Soluzioni innovative**

Come indicato all'articolo 10 bis, l'adozione di soluzioni innovative può richiedere nuove specifiche e/o nuovi metodi di valutazione. Tali specifiche e metodi di valutazione devono essere elaborati mediante il processo descritto al punto 6.1.3 ogniqualvolta si preveda una soluzione innovativa per un componente di interoperabilità.»;

b) è aggiunto il seguente punto 5.3.4 bis:

«5.3.4 bis.

Elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota

L'elemento di attrito per i sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota è progettato e valutato per un ambito di utilizzo definito da:

- i coefficienti di attrito dinamico e le loro fasce di tolleranza,
- il coefficiente minimo di attrito statico,
- le forze frenanti massime consentite applicate all'elemento,
- l'idoneità del rilevamento treno mediante sistemi basati su circuiti di binario;
- l'idoneità a condizioni ambientali rigide.

L'elemento di attrito per i sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota deve essere conforme ai requisiti definiti al punto 4.2.4.3.5. Tali requisiti devono essere valutati a livello di componente di interoperabilità.»;

- 4) Il capitolo 6 «Valutazione della conformità e verifica CE» è modificato come segue:

a) Nella tabella 8 è aggiunta la nuova riga seguente sotto la riga contenente il testo «Modulo CH1»:

«Modulo CV	Omologazione in condizioni di pieno esercizio (idoneità all'impiego)»
------------	---

b) la tabella 9 è così modificata:

«Tabella 9

Moduli da applicare per i componenti di interoperabilità

Punto	Componente	Moduli					
		CA1 o CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1	Organo di rotolamento		X	X		X	
	Organo di rotolamento — comprovato	X			X		
4.2.3.6.2	Sale montate	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3	Ruota	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.4	Asse	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5	Elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5	Segnale di coda	X			X		

(*) I moduli CA1, CA2 o CH possono essere usati soltanto nel caso di prodotti immessi sul mercato, e quindi fabbricati, prima dell'entrata in vigore della presente STI, purché il fabbricante dimostri agli organismi notificati che la revisione del progetto e l'esame del tipo sono stati eseguiti per precedenti richieste in condizioni analoghe, e sono conformi ai requisiti della presente STI; tale dimostrazione deve essere documentata ed è considerata alla stregua della prova fornita dal modulo CB o dell'esame del progetto conformemente al modulo CH1.

(**) Il modulo CV viene utilizzato nel caso in cui il fabbricante dell'elemento di attrito per i sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota non abbia un ritorno di esperienza sufficiente (in base al proprio giudizio) per il progetto proposto»;

c) dopo il punto 6.1.2.4, è inserito il seguente punto 6.1.2.5:

«6.1.2.5. Elementi di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota

La dimostrazione della conformità degli elementi di attrito per i sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota è effettuata mediante la determinazione delle seguenti proprietà degli elementi di attrito conformemente al documento tecnico dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA) ERA/TD/2013-02/INT versione 2.0 del XX.XX.2014 pubblicato sul sito Internet dell'ERA (<http://www.era.europa.eu>):

- efficienza dell'attrito dinamico (capitolo 4),
- coefficiente di attrito statico (capitolo 5),
- caratteristiche meccaniche comprese le proprietà relative alla prova di resistenza al taglio e alla prova di resistenza alla flessione (capitolo 6).

La dimostrazione delle seguenti idoneità deve essere effettuata in conformità ai capitoli 7 e/o 8 del documento tecnico dell'ERA ERA/TD/2013-02/INT versione 2.0 del XX.XX.2014 pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia (<http://www.era.europa.eu>), se l'elemento di attrito è destinato a:

- rilevamento treno mediante sistemi basati su circuiti di binario, e/o
- condizioni ambientali rigide.

Se il fabbricante non dispone di un sufficiente ritorno di esperienza (in base al proprio giudizio) per il progetto proposto, la procedura di omologazione in condizioni di pieno esercizio (modulo CV) deve rientrare nella procedura di valutazione dell'idoneità all'impiego. Prima di iniziare le prove in pieno esercizio, occorre utilizzare un modulo adatto (CB o CH1) per certificare il progetto del componente di interoperabilità.

Le prove in esercizio sono organizzate su richiesta dal fabbricante, che deve ottenere l'accordo di un'impresa ferroviaria che contribuirà a tale valutazione.

L'idoneità del rilevamento treno mediante sistemi basati su circuiti di binario per gli elementi di attrito, destinati ad essere utilizzati nei sottosistemi oltre il campo di applicazione definito nel capitolo 7 del documento tecnico dell'ERA ERA/TD/2013-02/INT versione 2.0 del XX.XX.2014 pubblicato sul sito Internet dell'ERA (<http://www.era.europa.eu>), può essere dimostrata grazie alla procedura per le soluzioni innovative descritta al punto 6.1.3.

L'idoneità per condizioni ambientali rigide mediante una prova al dinamometro per gli elementi di attrito, destinati ad essere utilizzati nei sottosistemi oltre il campo di applicazione di cui al punto 8.2.1 del documento tecnico dell'ERA ERA/TD/2013-02/INT versione 2.0 del XX.XX.2014 pubblicato sul sito web dell'ERA (<http://www.era.europa.eu>), può essere dimostrata grazie alla procedura per le soluzioni innovative descritta al punto 6.1.3.»;

d) il punto 6.1.3 è sostituito dal testo seguente:

«6.1.3. *Soluzioni innovative*

Se per un componente di interoperabilità viene proposta una soluzione innovativa di cui all'articolo 10 *bis*, il fabbricante o un suo mandatario stabilito nell'Unione europea applicano la procedura di cui all'articolo 10 *bis*.»;

e) nella sezione 6.2.2.3 il terzo comma è sostituito dal testo seguente:

«In alternativa alla conduzione di prove su binario con due inclinazioni diverse della rotaia, come previsto dal punto 5.4.4.4 della norma EN 14363:2005, è possibile effettuare prove con una sola inclinazione della rotaia se si dimostra che queste prove riguardano la serie di condizioni di contatto stabilite nella sezione 1.1 del documento tecnico dell'ERA ERA/TD/2013/01/INT versione 1.0 dell'11.2.2013, pubblicato sul sito Internet dell'ERA (<http://www.era.europa.eu>).»;

f) il punto 6.2.3 è sostituito dal testo seguente:

«6.2.3. *Soluzioni innovative*

Se per il sottosistema "materiale rotabile — carri merci" viene proposta una soluzione innovativa di cui all'articolo 10 *bis*, il fabbricante o un suo mandatario stabilito nell'Unione europea applicano la procedura di cui all'articolo 10 *bis*.»;

5) Al capitolo 7 «Attuazione», è soppressa la seconda frase del punto 7.1.2, lettera j).

6) Nell'appendice A, l'ultima riga della tabella A.1 è soppressa.

7) L'appendice C è modificata come segue:

a) Nella sezione 9, la lettera l) è sostituita dal testo seguente:

«l) Qualora il sistema di frenatura richieda un componente di interoperabilità "elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota", il componente di interoperabilità deve soddisfare, oltre ai requisiti di cui al punto 6.1.2.5, anche quanto stabilito nel documento UIC 541-4:2010. Il fabbricante dell'elemento di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota, o un suo mandatario stabilito nell'Unione, deve in tal caso ottenere l'omologazione UIC.»;

b) Nella sezione 14, il secondo comma è sostituito dal testo seguente:

«Per quanto riguarda l'uso di sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota, la presente condizione si ritiene soddisfatta se il componente di interoperabilità "elemento di attrito per i sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota" rispetta, oltre ai requisiti di cui al paragrafo 6.1.2.5, anche quanto stabilito nel documento UIC 541-4:2010, e se la ruota:

— è sottoposta a valutazione in conformità al punto 6.1.2.3, e

— rispetta le condizioni di cui all'appendice C, sezione 15.»;

8) L'appendice D è modificata come segue:

a) sono inserite le seguenti righe sotto la riga contenente il testo «Freno di stazionamento | 4.2.4.3.2.2» nella casella della colonna «Caratteristiche da valutare»:

«Elementi di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5	Documento tecnico dell'ERA ERA/TD/2013-02/INT versione 2.0 del XX.XX.2014	Tutti»

- b) la riga contenente il testo «EN 15551:2009+A1:2010» nella casella della colonna «Riferimenti alla norma obbligatoria» è sostituita dal testo seguente:

		«EN 15551:2009+A1:2010	6.2, 6.2.3.1»
--	--	------------------------	---------------

- c) è inserita la seguente riga sotto la riga contenente il testo «Documento UIC 542:2010» nella casella della colonna «Riferimenti alla norma obbligatoria»:

		«UIC 541-4:2010	Tutti»
--	--	-----------------	--------

- 9) Nell'appendice E, sezione 1, il primo comma è sostituito dal testo seguente:

«Il colore dei fanali di coda deve essere conforme al punto 5.5.3 della norma EN 15153-1:2013.»;

- 10) Nell'appendice F, è inserita la seguente riga sotto la riga contenente il testo «Protezione contro il pattinamento delle ruote (dispositivo WSP)» nella casella alla colonna «Elemento del sottosistema materiale rotabile»:

«Elementi di attrito per sistemi di frenatura che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota	4.2.4.3.5	X	X	X	6.1.2.5»
--	-----------	---	---	---	----------