

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 96/48/CE del Consiglio e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo**

(2002/C 126 E/07)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2002) 22 def. — 2002/0023(COD)

*(Presentata dalla Commissione il 24 gennaio 2002)*

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

direttiva 96/48/CE, sulla base del modello adottato per la direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale.

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

(4) La direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale <sup>(3)</sup> introduce, così come la direttiva relativa all'alta velocità, procedure comunitarie per l'elaborazione e l'adozione delle STI e regole comuni per la valutazione di conformità a tali specifiche. Il mandato per l'elaborazione del primo gruppo di STI è stato conferito all'AEIF, designata inoltre quale organismo comune rappresentativo.

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

(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 della direttiva consentono di trarre alcuni insegnamenti e inducono la Commissione a proporre alcune modifiche delle due direttive sull'interoperabilità del sistema ferroviario.

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

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

(6) L'adozione del regolamento . . . che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria da un lato, e della direttiva . . . relativa alla sicurezza ferroviaria dall'altro, comporta la necessità di riformulare alcune disposizioni delle due direttive sull'interoperabilità del sistema ferroviario. In particolare, una volta istituita l'Agenzia, sarà quest'ultima ad elaborare, su mandato della Commissione, qualsiasi progetto di adozione o revisione delle STI.

(2) Con riferimento al settore ferroviario, una prima misura è stata presa dal Consiglio il 23 luglio 1996 con l'adozione della direttiva 96/48/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità <sup>(1)</sup>. Per realizzare gli obiettivi della direttiva, l'Associazione europea per l'interoperabilità ferroviaria (AEIF), designata quale organismo comune rappresentativo ai sensi della direttiva, elabora progetti di specifiche tecniche di interoperabilità (STI).

(7) L'entrata in vigore delle direttive 2001/12/CE <sup>(4)</sup>, 2001/13/CE <sup>(5)</sup> e 2001/14/CE <sup>(6)</sup> incide sulla realizzazione dell'interoperabilità. In particolare, la direttiva 2001/12/CE prevede la completa apertura della rete ferroviaria ai servizi internazionali di trasporto merci nel 2008. L'estensione dei diritti di accesso, come per altri modi di trasporto, deve procedere parallelamente alla realizzazione delle necessarie misure di accompagnamento in materia di armonizzazione. Di conseguenza è necessario realizzare l'interoperabilità su tutta la rete, estendendo il campo 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.

(3) Il 10 settembre 1999 la Commissione ha presentato al Consiglio e al Parlamento europeo una relazione <sup>(2)</sup> che forniva una prima valutazione dei progressi compiuti nella realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità. Nella sua risoluzione del 17 maggio 2000, il Parlamento europeo ha chiesto alla Commissione di presentare proposte di revisione della

<sup>(1)</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

<sup>(2)</sup> Relazione COM(1999) 414 def.

<sup>(3)</sup> GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

<sup>(5)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

<sup>(6)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

- (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 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. Tale applicazione è invece prevista nell'ambito della direttiva 2001/16/CE relativa al sistema ferroviario convenzionale, ed occorre pertanto 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, occorre chiaramente distinguere tra le norme o parti di norme che è indispensabile rendere obbligatorie per conseguire l'obiettivo della direttiva e le norme «armonizzate» che vengono elaborate in base al nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica <sup>(1)</sup>.
- (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 presente direttiva, soprattutto nel caso dei componenti di interoperabilità e delle interfacce. Queste specifiche europee (o le parti di esse applicabili) non sono obbligatorie e non è necessario alcun riferimento esplicito nelle STI. I riferimenti delle specifiche europee sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. 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 e 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 è poi iscritto in un registro di immatricolazione nazionale. I registri nazionali devono essere accessibili a tutti gli Stati membri e ad alcuni operatori economici della Comunità e i relativi dati devono essere presentati in un formato compatibile. Per questo motivo i registri devono 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 in applicazione dell'articolo 20 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.
- (16) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva devono essere adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(2)</sup>.
- (17) Occorre precisare la definizione di materiale rotabile di cui all'allegato I della direttiva 96/48/CE. Essa deve comprendere anche il materiale rotabile progettato per circolare unicamente su linee adattate per l'alta velocità, a velocità dell'ordine di 200 km/h.
- (18) L'applicazione della presente direttiva deve far salvi nella misura del possibile i lavori già intrapresi nel quadro 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 l'obiettivo dell'azione prevista — l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo — non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri e può dunque, a motivo del suo carattere transeuropeo riconosciuto dal trattato, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In linea con il principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo.

<sup>(1)</sup> I principi del nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica e normalizzazione sono stati stabiliti nel 1985 (GU C 136 del 4.6.1985). Secondo tale approccio, le direttive definiscono i requisiti essenziali che i prodotti devono soddisfare al momento dell'immissione sul mercato, ma non precisano i mezzi tecnici da utilizzare per soddisfare tali requisiti.

<sup>(2)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

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

ferroviarie isolate dalla rete del resto della Comunità, la sagoma, lo scartamento o l'interasse tra i binari;

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La direttiva 96/48/CE è così modificata:

1) L'articolo 1 è sostituito dal seguente testo:

##### «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 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 del sistema.

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

- a) facilitare, migliorare e sviluppare i servizi di trasporto ferroviario internazionale all'interno dell'Unione europea e con i paesi terzi;
- b) contribuire alla graduale realizzazione del mercato interno delle apparecchiature e dei servizi di costruzione, rinnovo, ristrutturazione e funzionamento del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;
- c) contribuire all'interoperabilità del sistema ferroviario 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;
- 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 per coerenza con il sistema esistente. Ciò può comprendere in particolare le linee e le reti

l) "ristrutturazione": lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che modificano le 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 predittiva o correttiva;

n) "rinnovo": lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano le 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 di qualsiasi categoria e origine che percorre dette infrastrutture;

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

3) L'articolo 5 è così modificato:

a) Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente testo:

«1. Ogni sottosistema è oggetto di una o più STI. Per i sottosistemi relativi all'ambiente o agli utenti le STI saranno elaborate solo qualora ciò si riveli necessario. Una STI supplementare può rivelarsi necessaria soprattutto per favorire l'uso del sistema ferroviario ad alta velocità per il trasporto di merci ad alto valore aggiunto o per le applicazioni necessarie all'interconnessione del sistema ferroviario ad alta velocità con gli aeroporti.»

b) Il paragrafo 3 è così modificato:

— la lettera f) è sostituita dal seguente testo:

«f) indicano, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, nonché la verifica "CE" dei sottosistemi. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE;»

— sono aggiunte le seguenti lettere g) e h):

«g) indicano la strategia di attuazione della STI, e in particolare le tappe da superare per passare progressivamente dalla situazione attuale alla situazione finale di rispetto generalizzato della STI;

h) indicano, per il personale interessato, i requisiti professionali e di igiene e sicurezza del lavoro richiesti per la gestione e la manutenzione del sottosistema interessato nonché per l'attuazione della STI.»

c) è inserito il seguente paragrafo 6:

«6. Le STI possono fare esplicito 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 dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di specifiche europee ed in attesa della loro elaborazione, è consentito il riferimento ad altri documenti normativi; in questo caso, deve trattarsi di documenti facilmente accessibili e di dominio pubblico.»

4) L'articolo 6 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 6

1. I progetti di STI sono elaborati su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, dall'Agenzia ferroviaria europea, di seguito denominata "l'Agenzia".

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

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 delle tecniche o delle esigenze sociali.

3. L'elaborazione, l'adozione e la revisione delle STI tengono conto del costo prevedibile delle soluzioni tecniche atte a soddisfarle, per definire e adottare le soluzioni più vantaggiose. A tal fine, l'Agenzia allega a ciascun progetto di STI una valutazione dei costi e dei vantaggi prevedibili di tali soluzioni tecniche per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati.

4. Il comitato di cui all'articolo 21 è regolarmente informato dall'Agenzia in merito ai lavori di elaborazione delle STI e può formulare nei suoi confronti qualsiasi mandato o raccomandazione utile per la progettazione delle STI basandosi sui requisiti essenziali e su una valutazione dei costi.

5. 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.

6. 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.

7. L'elaborazione 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 un termine di tre mesi.

(\*) GU L 255 del 12.8.1998, pag. 27.»

5) All'articolo 9 è aggiunto il seguente comma:

«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.»

6) L'articolo 10 è così modificato:

a) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente testo:

«2. Ogni componente 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) I paragrafi 3, 4 e 5 sono soppressi.

7) L'articolo 11 è sostituito dal seguente testo:

«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 Consiglio (\*).

(\*) GU L 217 del 5.8.1998, pag. 18.»

8) L'articolo 14 è sostituito dal seguente testo:

«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 installati o gestiti sul suo territorio.

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

In particolare, essi verificano la coerenza di tali sottosistemi con il sistema nel quale vengono 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 conformemente ai 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 presentano un fascicolo con la descrizione del progetto allo Stato membro interessato. Quest'ultimo esamina il fascicolo e, tenendo conto della strategia di attuazione indicata nella STI applicabile, decide se l'importanza dei lavori giustifichi la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio ai sensi della presente direttiva.

È necessaria una nuova autorizzazione di messa in servizio ogniqualvolta il livello di sicurezza possa risentire dei lavori previsti.

4. Quando autorizzano la messa in servizio del materiale rotabile, gli Stati membri attribuiscono a ciascun veicolo 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 al paragrafo 5;
- b) deve essere aggiornato da un organismo indipendente dal gestore dell'infrastruttura e da qualsiasi impresa ferroviaria;
- c) deve essere accessibile alle autorità designate a norma degli articoli 12 e 18 della direttiva . . . [del Parlamento

europeo e del Consiglio] (\*) per ciò che concerne le informazioni attinenti alla sicurezza ferroviaria, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, alle autorità designate ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE (\*\*), all'Agenzia, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.

5. Le specifiche comuni del registro di immatricolazione sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia. Il registro contiene almeno le seguenti informazioni:

- a) estremi della dichiarazione "CE" di verifica e dell'ente che l'ha rilasciata;
- b) estremi del registro del materiale rotabile di cui all'articolo 22 bis;
- c) generalità del proprietario del veicolo e dell'impresa ferroviaria che lo utilizza;
- d) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;
- e) dati relativi allo stato di manutenzione del veicolo.

(\*) GU L . . .

(\*\*) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.»

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

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

10) All'articolo 16, paragrafo 3 è aggiunto il seguente comma:

«In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali regole tecniche, le procedure di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e la procedura di verifica di cui all'articolo 18.»

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

«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 immediatamente ed 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 18, paragrafo 2 è aggiunto il seguente comma:

«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.»

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

«5. La Commissione istituisce un gruppo di coordinamento degli organismi notificati (di seguito: "il gruppo di coordinamento") che può discutere 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 in questa materia.

La Commissione informa il comitato di cui all'articolo 21, paragrafo 1 dei lavori svolti nell'ambito del gruppo di coordinamento. I rappresentanti degli Stati membri possono partecipare ai lavori del gruppo di coordinamento in qualità di osservatori.»

14) L'articolo 21 è sostituito dal seguente testo<sup>(1)</sup>:

«Articolo 21

1. La Commissione è assistita da un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione (di seguito: "il comitato").

2. Qualora si faccia riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto delle disposizioni degli articoli 7 e 8 della medesima.

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.»

15) Sono inseriti i seguenti articoli 21 bis, 21 ter e 21 quater:

«Articolo 21 bis

1. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo, comprese le questioni concernenti l'interoperabilità tra il sistema ferroviario transeuropeo 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 elaborare una STI su un tema complementare, purché essa riguardi uno dei sottosistemi di cui all'allegato II.

2. Il comitato stabilisce, secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, un programma di lavoro conforme agli obiettivi della presente direttiva e della direttiva 2001/16/CE.

Articolo 21 quater

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

16) È aggiunto il seguente articolo 22 bis:

«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 interessati, le caratteristiche principali (per esempio, i parametri fondamentali) e la loro concordanza con le caratteristiche prescritte dalle STI applicabili. A tal fine, ciascuna STI indica con precisione le informazioni che devono figurare nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

2. Copia di questi registri viene trasmessa agli Stati membri interessati e all'Agenzia e deve essere messa a disposizione del pubblico.»

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

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

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

«In particolare, l'organismo e il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista contrattuale, gerarchico e funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nel quadro della presente direttiva, delle licenze nel quadro della direttiva 2001/13/CE e dei certificati di sicurezza nel quadro della direttiva . . . sulla sicurezza ferroviaria, nonché dai soggetti incaricati delle ispezioni in caso di incidenti.»

Articolo 2

La direttiva 2001/16/CE è così modificata:

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».

<sup>(1)</sup> I paragrafi 1, 2 e 3 vanno soppressi nell'ipotesi in cui la proposta del Segretariato generale per l'adeguamento di tutti i comitati sia adottata prima della presente proposta.

2) All'articolo 1 è aggiunto il seguente paragrafo 3:

«3. A partire dal 1° gennaio 2008, il campo di applicazione della presente direttiva è esteso a tutto il sistema ferroviario, ad eccezione delle infrastrutture e del materiale rotabile destinati ad un uso strettamente locale, storico o turistico ed isolati dal resto del sistema ferroviario.»

3) L'articolo 2 è così modificato:

a) le lettere l) e m) sono sostituite dal seguente testo:

«l) "ristrutturazione": lavori importanti di modifica di un sottosistema o di una sua parte che modificano le prestazioni del sottosistema;

m) "rinnovo": lavori importanti di sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che non modificano le prestazioni del sottosistema;»

b) sono aggiunte le seguenti lettere o) e p):

«o) "sostituzione nell'ambito di una manutenzione": sostituzione di componenti con pezzi aventi funzione e prestazioni identiche nel quadro di una manutenzione predittiva o correttiva;

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

4) L'articolo 5 è così modificato:

a) Al paragrafo 3, la lettera e) è sostituita dal seguente testo:

«e) indicano, in ogni caso previsto, le procedure da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, nonché per la verifica CE dei sottosistemi. Tali procedure si basano sui moduli definiti nella decisione 93/465/CEE;»

b) è aggiunto il seguente paragrafo 7:

«7. Le STI possono fare esplicito 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 allegata alla STI in questione e diventano obbligatorie a partire dal momento in cui la STI è applicabile. In mancanza di specifiche europee ed in attesa della loro elaborazione è consentito il riferimento ad altri documenti normativi; in questo caso deve trattarsi di documenti facilmente accessibili e di dominio pubblico.»

5) L'articolo 6 è sostituito dal seguente testo:

«Articolo 6

1. I progetti di STI sono elaborati dall'Agenzia su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2. Le STI sono adottate e rivedute secondo la stessa procedura. Esse sono pubblicate dalla Commissione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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 delle tecniche o delle esigenze sociali.

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

4. 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 è allegata una valutazione 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.

5. 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.

6. 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 domandare, 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.

7. 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.

8. L'elaborazione 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.

9. L'elaborazione 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<sup>(1)</sup>. Le parti sociali esprimono il loro parere entro un termine di tre mesi.»

6) L'articolo 10 è così modificato:

a) Il paragrafo 2 è sostituito dal seguente testo:

«2. Ogni componente 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) I paragrafi 4, 5 e 6 sono soppressi.

7) L'articolo 11 è sostituito dal seguente testo:

«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 (\*) quando si tratta di norme europee.

(\*) GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.»

<sup>(1)</sup> Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 255 del 12.8.1998, pag. 27).

8) L'articolo 14 è così modificato:

a) Al paragrafo 2 è aggiunto il seguente comma:

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

b) Sono aggiunti i seguenti paragrafi 4 e 5:

«4. Quando autorizzano la messa in servizio di materiale rotabile, gli Stati membri attribuiscono a ciascun veicolo 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 al paragrafo 5;

b) deve essere aggiornato da un organismo indipendente dal gestore dell'infrastruttura e da qualsiasi impresa ferroviaria;

c) deve essere accessibile alle autorità designate a norma degli articoli 12 e 18 della direttiva . . . [del Parlamento europeo e del Consiglio] (\*) per ciò che concerne le informazioni attinenti alla sicurezza ferroviaria, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, alle autorità designate ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE (\*\*), all'Agenzia, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture.

5. Le specifiche comuni del registro di immatricolazione sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia. Il registro di immatricolazione nazionale deve contenere almeno le seguenti informazioni:

a) estremi della dichiarazione CE di verifica e dell'ente che l'ha rilasciata;

b) estremi del registro del materiale rotabile indicato all'articolo 24;

c) generalità del proprietario del veicolo e dell'impresa ferroviaria che lo utilizza;

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

e) dati relativi allo stato di manutenzione del veicolo.

(\*) GU L . . .

(\*\*) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.»



- 9) All'articolo 16, paragrafo 3 è aggiunto il seguente comma:
- «In tale occasione, gli Stati membri designano inoltre gli organismi incaricati di espletare, con riferimento a tali regole tecniche, le procedure di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e la procedura di verifica di cui all'articolo 18.»
- 10) All'articolo 17 è aggiunto il seguente comma:
- «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 sono espressamente trattati in una STI, essi vengono chiaramente individuati in un allegato della STI.
- Per tali aspetti si applica l'articolo 16, paragrafo 3.»
- 11) L'articolo 20, paragrafo 5 è sostituito dal seguente testo:
- «5. La Commissione istituisce un gruppo di coordinamento degli organismi notificati che può discutere 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 in questa materia. La Commissione informa il comitato di cui all'articolo 21, paragrafo 1 dei lavori svolti nell'ambito del gruppo di coordinamento. I rappresentanti degli Stati membri possono partecipare ai lavori del gruppo di coordinamento in qualità di osservatori.»
- 12) Sono aggiunti i seguenti articoli 21 bis e 21 ter:
- «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 possono essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.»
- 13) Al punto 2 dell'allegato VII è aggiunto il seguente comma:
- «In particolare, l'organismo e il personale responsabile delle verifiche devono essere indipendenti dal punto di vista contrattuale, gerarchico e funzionale dalle autorità designate per il rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio nel quadro della presente direttiva, delle licenze nel quadro della direttiva 2001/13/CE e dei certificati di sicurezza nel quadro della direttiva . . . /CE sulla sicurezza ferroviaria, nonché dai soggetti incaricati delle ispezioni in caso di incidenti.»
- 14) L'allegato VIII è soppresso.
- Articolo 3*
- La Commissione adotta tutte le misure necessarie affinché l'applicazione delle disposizioni 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 nonché l'applicazione delle suddette direttive da parte degli Stati membri in relazione a progetti che si trovino in uno stadio avanzato 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 entro il [ . . ] <sup>(1)</sup>. 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 successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.
- Articolo 6*
- Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

---

<sup>(1)</sup> 24 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

## 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 <sup>(1)</sup> o nei successivi aggiornamenti conseguenti alle revisioni di cui all'articolo 21 della 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,
- ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee esistenti appositamente adattate per l'alta velocità.

**3. Coerenza del sistema ferroviario europeo ad alta velocità**

La qualità del trasporto ferroviario europeo richiede un'estrema coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura in senso lato (comprese cioè 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 il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità ed il costo dei servizi.

---

<sup>(1)</sup> GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

## 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 in conformità delle disposizioni dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera c).

## 3. Parametri fondamentali

Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), sono considerati come parametri fondamentali per la realizzazione dell'interoperabilità i seguenti elementi <sup>(1)</sup>:

- sagoma minima delle infrastrutture;
- raggi minimi di curvatura;
- scartamento delle rotaie;
- sforzi massimi sul binario;
- lunghezza minima dei marciapiedi;
- altezza dei marciapiedi;
- tensione di alimentazione;
- geometria della catenaria;
- caratteristiche dell'ERTMS <sup>(2)</sup>;
- carico sull'asse;
- lunghezza massima dei treni;
- sagoma del materiale rotabile;
- caratteristiche minime di frenatura;
- caratteristiche elettriche limite del materiale rotabile;
- caratteristiche meccaniche limite del materiale rotabile;
- caratteristiche della gestione legate alla sicurezza dei treni;
- caratteristiche limite legate al rumore esterno;
- caratteristiche limite legate alle vibrazioni esterne;
- caratteristiche limite legate alle perturbazioni elettromagnetiche esterne;
- caratteristiche limite legate al rumore interno;
- caratteristiche limite legate al sistema di aria condizionata;
- caratteristiche legate al trasporto delle persone disabili.

---

<sup>(1)</sup> Cfr. la raccomandazione della Commissione 2001/290/CE.

<sup>(2)</sup> European Rail Traffic Management System (Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario): cfr le decisioni 1999/569/CE e 2001/260/CE della Commissione.