

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

- ★ Direttiva 96/47/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, che modifica la direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida 1
- ★ Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità 6
- ★ Direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia 25
- ★ Direttiva 96/50/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, riguardante l'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità nel settore della navigazione interna 31
- ★ Direttiva 96/51/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, che modifica la direttiva 70/524/CEE relativa agli additivi nell'alimentazione degli animali 39
- ★ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale .. 59

Prezzo: 19,50 ECU

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale gruppo I/70% — Milano.

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

DIRETTIVA 96/47/CE DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1996

che modifica la direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

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

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽³⁾,

considerando che la direttiva 91/439/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, concernente la patente di guida⁽⁴⁾, prevede che le patenti nazionali di guida siano istituite secondo il modello comunitario descritto nell'allegato I della direttiva medesima;

considerando che è opportuno introdurre un'alternativa al suddetto modello per tener conto delle prassi esistenti e per soddisfare le richieste di taluni Stati membri;

considerando che, nel quadro del reciproco riconoscimento delle patenti, è opportuno garantire la compatibilità e l'interoperabilità delle patenti stesse nell'insieme della Comunità; che occorre a tal fine evitare l'introduzione, a titolo individuale, di tecnologie informatizzate nel modello comunitario di patente, mantenendo nel contempo sul medesimo uno spazio per l'eventuale introduzione successiva di un microprocessore o di un dispositivo informatizzato equivalente;

considerando che occorre lasciare agli Stati membri la possibilità di menzionare, in un apposito spazio, informazioni non connesse alla gestione della patente di guida o

alla sicurezza stradale, subordinate però al consenso scritto specifico dell'interessato;

considerando che, per quanto riguarda le specificazioni tecniche del modello comunitario di patente di guida, la presente direttiva si basa sul nuovo approccio in materia di armonizzazione tecnica, poiché stabilisce l'ambito generale delle specificazioni, lasciando alle procedure di normalizzazione industriale il compito di disciplinarne le disposizioni specifiche,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 91/439/CEE è modificata come segue:

- 1) all'articolo 1, paragrafo 1, e all'articolo 2, paragrafo 3, sono aggiunte le parole «o I bis» dopo le parole «allegato I»;
- 2) all'articolo 2 è aggiunto il paragrafo seguente:

«4. Fatte salve le disposizioni adottate dal Consiglio nella materia, i modelli definiti negli allegati I e I bis non possono contenere dispositivi elettronici informatici.»;
- 3) è aggiunto l'allegato I bis, riportato nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore, previa consultazione con la Commissione, le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° luglio 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere corredate di siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità relative al riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

⁽¹⁾ GU n. C 21 del 25. 1. 1996, pag. 4 e GU n. C 54 del 23. 2. 1996, pag. 5.

⁽²⁾ GU n. C 301 del 13. 11. 1995, pag. 22 e GU n. C 204 del 15. 7. 1996, pag. 20.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 16 novembre 1995 (GU n. C 323 del 4. 12. 1995, pag. 109), posizione comune del Consiglio del 26 febbraio 1996 (GU n. C 120 del 24. 4. 1996, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 6 giugno 1996 (GU n. C 181 del 24. 6. 1996, pag. 16).

⁽⁴⁾ GU n. L 237 del 24. 8. 1991, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/72/CE (GU n. L 337 del 24. 12. 1994, pag. 86).

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

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

I. YATES

ALLEGATO

«ALLEGATO I bis

DISPOSIZIONI RELATIVE AL MODELLO COMUNITARIO DI PATENTE DI GUIDA

(Modello alternativo al modello dell'allegato I)

1. Le caratteristiche fisiche della scheda del modello comunitario di patente di guida sono conformi alle norme ISO 7810 e ISO 7816-1.

I metodi per la verifica delle caratteristiche delle patenti di guida, destinati a garantire la loro conformità alle norme internazionali, sono conformi alla norma ISO 10373.

2. La patente si compone di due facciate:

La pagina 1 contiene:

- a) la dicitura "patente di guida" stampata in grassetto nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente;
- b) la menzione (facoltativa) del nome dello Stato membro che rilascia la patente;
- c) la sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la patente, stampata in negativo in un rettangolo blu e circondata da dodici stelle gialle; le sigle distintive sono le seguenti:

B: Belgio	L: Lussemburgo
DK: Danimarca	NL: Paesi Bassi
D: Germania	A: Austria
GR: Grecia	P: Portogallo
E: Spagna	FIN: Finlandia
F: Francia	S: Svezia
IRL: Irlanda	UK: Regno Unito
I: Italia	

- d) le informazioni specifiche relative alla patente rilasciata, numerate come segue:
- 1) cognome del titolare;
 - 2) nome del titolare;
 - 3) data e luogo di nascita del titolare;
 - 4) a) data di rilascio della patente;
 - b) data di scadenza della validità amministrativa della patente oppure un trattino qualora la durata del documento sia illimitata;
 - c) designazione dell'autorità competente che rilascia la patente (può essere stampata nella seconda pagina);
 - d) numero diverso da quello di cui al punto 5, utile per la gestione della patente (menzione facoltativa);
 - 5) numero della patente;
 - 6) fotografia del titolare;
 - 7) firma del titolare;
 - 8) residenza, domicilio o indirizzo postale (menzione facoltativa);
 - 9) le categorie o sottocategorie di veicoli che il titolare è autorizzato a guidare (le categorie nazionali sono stampate in un tipo di carattere diverso da quello delle categorie armonizzate);
- e) la dicitura "modello delle Comunità europee" nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente e la dicitura "patente di guida" nelle altre lingue della Comunità, stampate in rosa in modo da costituire lo sfondo della patente:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti
Permis de conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida
Rijbewijs
Carta de Condução
Körkort;

- f) colori di riferimento:
— blu: Pantone Reflex Blue,
— giallo: Pantone Yellow.

La pagina 2 contiene:

- a) 9) le categorie o sottocategorie di veicoli che il titolare è autorizzato a guidare (le categorie nazionali sono stampate in un tipo di carattere diverso da quello delle categorie armonizzate);
10) la data del primo rilascio per ciascuna categoria o sottocategoria (questa data deve essere ritrascritta sulla nuova patente ad ogni ulteriore sostituzione o cambio);
11) la data di scadenza della validità per ciascuna categoria o sottocategoria;
12) le eventuali indicazioni supplementari o restrittive, in forma codificata, a fronte di ciascuna categoria o sottocategoria interessata.

I codici sono stabiliti nel modo seguente:

- codici da 1 a 99: codici comunitari armonizzati;
— codici 100 e superiori: codici nazionali, validi unicamente per la circolazione sul territorio dello Stato membro che ha rilasciato la patente.

Se un codice si applica a tutte le categorie o sottocategorie per le quali è rilasciata la patente, può essere stampato nello spazio sotto le colonne 9, 10 e 11;

- 13) uno spazio riservato per l'eventuale iscrizione da parte dello Stato membro ospitante, nel quadro dell'applicazione del punto 3, lettera a) del presente allegato, delle indicazioni indispensabili alla gestione della patente;
14) uno spazio riservato per l'eventuale iscrizione da parte dello Stato membro che rilascia la patente delle indicazioni indispensabili alla gestione della stessa o relative alla sicurezza stradale (menzione facoltativa). Qualora la menzione rientrasse in una rubrica definita nel presente allegato, dovrà essere preceduta dal numero della rubrica corrispondente.

Previo consenso scritto specifico del titolare, possono essere riportate in questo spazio anche menzioni non connesse alla gestione della patente di guida o alla sicurezza stradale; l'aggiunta di tali menzioni non condiziona assolutamente l'uso del modello come patente di guida.

- b) Una spiegazione delle rubriche numerate che si trovano sulle pagine 1 e 2 della patente (almeno delle rubriche 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5, 10, 11 e 12).

Lo Stato membro che desidera redigere tali rubriche in una lingua nazionale diversa da una delle lingue seguenti: danese, finlandese, francese, greco, inglese, italiano, olandese, portoghese, spagnolo, svedese e tedesco, redige una versione bilingue della patente usando una delle lingue succitate, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.

- c) Sul modello comunitario di patente di guida deve essere riservato uno spazio per potervi eventualmente inserire un microprocessore o un altro dispositivo informatizzato equivalente.


3. Disposizioni particolari

- a) Allorché il titolare di una patente di guida rilasciata da uno Stato membro in conformità del presente allegato ha preso la sua residenza normale in un altro Stato membro, quest'ultimo può indicare nella patente le menzioni indispensabili alla gestione della stessa, sempre che iscriva questo tipo di indicazioni anche nelle patenti che rilascia e disponga, a tal fine, dello spazio necessario.
b) Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono aggiungere colori o marcature come il codice a barre, simboli nazionali e elementi di sicurezza, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.














Nel quadro del reciproco riconoscimento delle patenti, il codice a barre non può contenere informazioni diverse da quelle che già figurano in modo leggibile sulla patente o che sono indispensabili per la procedura di rilascio della stessa.

MODELLO COMUNITARIO DI PATENTE DI GUIDA

Pagina 1

	PATENTE DI GUIDA		STATO MEMBRO	
	1.			
	2.			
	3.			
6. FOTOGRAFIA	4a.	4c.		
	4b.	4d.		
	5.			
	7.			
	(8.)			
9.				


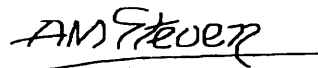
Pagina 2


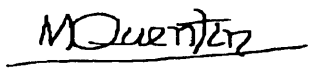
13.	9.	10.	11.	12.
(14.)	A1			
	A			
	B1			
	B			
	C1			
	C			
	D1			
	D			
	BE			
	C1E			
	CE			
	D1E			
	DE			

1. Cognome 2. Nome 3. Data e luogo di nascita 4a. Patente rilasciata il 4b. Valvole fino al 4c. Rilasciata dal 5. Patente numero 6. Indirizzo 9. Categoria 10. Categoria rilasciata il 11. Categoria valvole fino al 12. Restrizione

ESEMPIO DI PATENTE DI GUIDA SECONDO IL MODELLO COMUNITARIO

Patente belga (a titolo indicativo)

	RIJBEWIJS		KONINKRIJK BELGIE	
	1. Steven			
	2. Anne-Marie M.E.			
	3. 01.04.73	D-53170 Bonn		
6. FOTO	4a. 01.07.96	4c. B-9000 Gent		
	4b. 30.06.06			
	5. DA 003360			
	7.			
				
9.	A	B		

	PERMIS DE CONDUIRE		ROYAUME DE BELGIQUE	
	1. Quentin			
	2. Maria N.E.			
	3. 01.04.73	B-7000 Mons		
6. PHOTO	4a. 01.07.96	4c. B-1180 Uccle		
	4b. 30.06.06			
	5. DA 003361			
	7.			
				
9.	A	B		

DIRETTIVA 96/48/CE DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1996

relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 129 D, terzo comma,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

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

visto il parere del Comitato delle regioni⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽⁴⁾,

considerando che, per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di usufruire pienamente dei vantaggi derivati dalla creazione di uno spazio privo di frontiere interne occorre in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali di treni ad alta velocità nonché l'accesso a tali reti;

considerando che un gruppo ad alto livello composto da rappresentanti dei governi degli Stati membri, delle ferrovie europee e dell'industria ferroviaria europea, riunito dalla Commissione come richiesto dal Consiglio nella sua risoluzione del 4 e 5 dicembre 1989, ha elaborato il piano di massima di una rete europea di treni ad alta velocità;

considerando che nel dicembre 1990 la Commissione ha presentato al Consiglio una comunicazione concernente tale rete di treni ad alta velocità, che è stata accolta favorevolmente dal Consiglio nella sua risoluzione del 17 dicembre 1990⁽⁵⁾;

considerando che l'articolo 129 C del trattato prevede che la Comunità intraprende ogni azione che può rivelarsi necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche;

considerando che l'esercizio in servizio commerciale di treni ad alta velocità presuppone un'ottima coerenza tra le caratteristiche infrastrutturali e quelle del materiale rotabile; che da questa coerenza dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità dei servizi e il loro costo e che su questa coerenza si fonda in particolare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

considerando che la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁽⁶⁾, implica che le imprese comunitarie devono avere un maggior accesso alla rete ferroviaria degli Stati membri e che ciò necessita pertanto l'interoperabilità delle infrastrutture, delle apparecchiature e del materiale rotabile;

considerando che gli Stati membri sono tenuti a controllare che siano rispettate le norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie in generale al momento della progettazione, della costruzione, della messa in servizio e durante l'esercizio; che essi condividono anche con le autorità locali responsabilità in materia di diritto dei terreni, assetto territoriale e tutela dell'ambiente; che ciò è particolarmente pertinente per le reti di treni ad alta velocità;

considerando che la direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati⁽⁷⁾, esige la valutazione dell'impatto ambientale della costruzione di tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza;

considerando che le normative nazionali e i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicati dalle ferrovie presentano rilevanti differenze; che le normative nazionali e i regolamenti interni incorporano tecniche particolari delle industrie nazionali; che essi prescrivono dimensioni e dispositivi particolari nonché caratteristiche speciali; che questa situazione ostacola in particolare la circolazione in buone condizioni dei treni ad alta velocità su tutto il territorio comunitario;

considerando che questa situazione con il passare degli anni ha creato stretti legami tra le industrie ferroviarie nazionali e le ferrovie nazionali, a detrimento dell'apertura effettiva dei mercati; che tali industrie per poter

⁽¹⁾ GU n. C 134 del 17. 5. 1994, pag. 6.

⁽²⁾ GU n. C 397 del 31. 12. 1994, pag. 8.

⁽³⁾ GU n. C 210 del 14. 8. 1995, pag. 38.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 19 gennaio 1995 (GU n. C 43 del 20. 2. 1995, pag. 60), posizione comune del Consiglio dell'8 dicembre 1995 (GU n. C 356 del 30. 12. 1995, pag. 43) e decisione del Parlamento europeo del 16 aprile 1996 (GU n. C 141 del 13. 5. 1996, pag. 48).

⁽⁵⁾ GU n. C 33 dell'8. 2. 1991, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU n. L 237 del 24. 8. 1991, pag. 25.

⁽⁷⁾ GU n. L 175 del 5. 7. 1985, pag. 40.

sviluppare la loro competitività su scala mondiale devono disporre di un mercato europeo aperto e concorrenziale;

considerando che occorre pertanto definire per tutta la Comunità requisiti essenziali da applicare alla rete europea di treni ad alta velocità;

considerando che in relazione alla portata e alla complessità del sistema costituito dalla rete di treni ad alta velocità, per motivi pratici è risultato necessario operare una scomposizione in sottosistemi; che per ciascuno di questi sottosistemi occorre precisare, per tutta la Comunità, i requisiti essenziali e i parametri di base nonché determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per quanto riguarda i componenti e le interfacce, onde soddisfare i requisiti essenziali; che, tuttavia, taluni sottosistemi (ambiente, utenti e gestione) saranno oggetto di specifica tecnica di interoperabilità (STI) soltanto nella misura in cui ciò sarà necessario per garantire l'interoperabilità nei settori delle infrastrutture, dell'energia, del controllo-comando e segnalamento e del materiale rotabile;

considerando che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità non dovrà creare ostacoli ingiustificati dal punto di vista dei costi-benefici al mantenimento della coerenza della rete ferroviaria esistente di ogni Stato membro, pur sforzandosi di conservare l'obiettivo della circolazione dei treni ad alta velocità su tutto il territorio comunitario;

considerando che in casi particolari è necessario consentire che lo Stato membro interessato non applichi determinate specifiche tecniche di interoperabilità e prevedere procedure volte a garantire che tali deroghe siano giustificate; che, a norma dell'articolo 129 C del trattato, le azioni della Comunità nel settore dell'interoperabilità tengono conto della potenziale validità economica dei progetti;

considerando che per soddisfare le disposizioni appropriate relative alle procedure di appalto nel settore ferroviario, ed in particolare la direttiva 93/38/CEE del Consiglio⁽¹⁾, gli enti aggiudicatari devono includere specifiche tecniche nei documenti generali o nei capitolati di oneri propri di ogni appalto; che è necessario creare un insieme di specifiche europee che servano da riferimento alle suddette specifiche tecniche;

considerando che una specifica europea a norma della direttiva 93/38/CEE è una specifica tecnica comune, una omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisce una norma europea; che una norma europea

armonizzata è elaborata da un organismo europeo di normalizzazione, il Comitato europeo di normalizzazione (CEN), il Comitato europeo di normalizzazione elettronica (Cenelec) o l'Istituto europeo di normalizzazione delle telecomunicazioni (ETSI), su mandato della Commissione, e che il suo riferimento è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*;

considerando l'interesse, per la Comunità, di un sistema internazionale di normalizzazione che possa produrre norme effettivamente utilizzate dai partner del commercio internazionale e che soddisfino le esigenze della politica comunitaria; che di conseguenza gli organismi europei di normalizzazione devono proseguire la loro cooperazione con le organizzazioni internazionali di normalizzazione;

considerando che gli enti aggiudicatari definiscono le specifiche supplementari necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme; che queste specifiche non devono compromettere il soddisfacimento dei requisiti essenziali armonizzati a livello comunitario cui deve rispondere il sistema ferroviario transeuropeo di treni ad alta velocità;

considerando che le procedure di valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego dei componenti devono basarsi sull'utilizzazione dei moduli oggetto della decisione 93/465/CEE⁽²⁾; che occorre sviluppare per quanto possibile, onde favorire lo sviluppo delle industrie interessate, le procedure basate sul sistema garanzia qualità; che il concetto di componente abbraccia oggetti materiali e immateriali, quali il software;

considerando che la valutazione dell'idoneità all'impiego si applica nel caso dei componenti più critici per la sicurezza, la disponibilità o l'economia del sistema;

considerando che nei loro capitolati d'onere gli enti aggiudicatari fissano, in particolare per i componenti, con riferimento alle specifiche europee, le caratteristiche che i fabbricanti devono rispettare su base contrattuale; che pertanto la conformità dei componenti è principalmente correlata al loro campo di impiego, onde assicurare e garantire l'interoperabilità del sistema, e non soltanto alla loro libera circolazione sul mercato comunitario;

considerando che non è quindi necessario che il fabbricante ponga la marcatura «CE» sui componenti soggetti alle disposizioni della presente direttiva, ma che, in base alla valutazione della conformità e/o dell'idoneità all'impiego effettuata secondo le procedure a tal fine previste nella presente direttiva, è sufficiente la dichiarazione di conformità del fabbricante; che ciò non pregiudica l'obbligo per i fabbricanti di apporre, per alcuni componenti,

⁽¹⁾ Direttiva 93/38/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni (GU n. L 199 del 9. 8. 1993, pag. 84). Nel testo modificato dall'atto di adesione del 1994.

⁽²⁾ Decisione 93/465/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1993, concernente i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e le norme per l'apposizione e l'utilizzazione della marcatura «CE» di conformità da utilizzare nelle direttive di armonizzazione tecnica (GU n. L 220 del 30. 8. 1993, pag. 23).

la marcatura «CE» che ne attesti la conformità ad altre disposizioni comunitarie pertinenti;

considerando che i sottosistemi alla base del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono essere soggetti ad una procedura di verifica; che tale verifica deve consentire alle autorità responsabili che autorizzano la messa in servizio di accertarsi che nelle fasi di progettazione, costruzione e messa in servizio, il risultato sia conforme alle disposizioni regolamentari, tecniche e operative applicabili; che ciò deve anche permettere ai fabbricanti di poter fare affidamento su una parità di trattamento indipendentemente dal paese; che occorre quindi elaborare un modulo che definisca i principi e le condizioni della verifica «CE» dei sottosistemi;

considerando che la procedura di verifica «CE» è basata sulle STI; che le STI sono elaborate su mandato della Commissione dall'organismo comune rappresentativo dei gestori dell'infrastruttura, delle aziende ferroviarie e dell'industria; che il riferimento alle STI è obbligatorio per assicurare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e che tali STI sono soggette al disposto dell'articolo 18 della direttiva 93/38/CEE;

considerando che gli organismi notificati, incaricati di effettuare le procedure di valutazione della conformità o della idoneità all'impiego dei componenti nonché la procedura di verifica dei sottosistemi devono, in particolare in mancanza di una specifica europea, coordinare le loro decisioni il più strettamente possibile;

considerando che la direttiva 91/440/CEE del Consiglio impone, sul piano della compatibilità, una separazione fra le attività relative all'esercizio dei servizi di trasporto e le attività relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria; che, nello stesso spirito, conviene che i servizi specializzati nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria designati come organismi notificati siano strutturati in modo da essere conformi ai criteri che devono essere applicati a tale tipo di organismi; che altri organismi specializzati possono essere notificati quando soddisfano gli stessi criteri;

considerando che l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo di treni ad alta velocità ha dimensioni comunitarie; che gli Stati membri singolarmente non sono in grado di prendere le disposizioni necessarie per realizzare l'interoperabilità; che occorre pertanto intraprendere, in applicazione del principio di sussidiarietà, tale azione a livello comunitario,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPITOLO I

Disposizioni generali

Articolo 1

1. A norma degli articoli 129 B e 129 C del trattato, 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 è descritto nell'allegato I.

2. Dette condizioni riguardano il progetto, la costruzione, l'assetto, la gestione delle infrastrutture e del materiale rotabile che concorrono al funzionamento di detto sistema e che saranno messi in servizio dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) *Sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità*: l'insieme descritto nell'allegato I, costituito dalle infrastrutture ferroviarie che comprendono le linee e gli impianti fissi, della rete transeuropea di trasporto, costruite o modificate per essere percorse ad alta velocità ed i materiali rotabili appositamente progettati per percorrere dette infrastrutture.
- b) *Interoperabilità*: la capacità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni ad alta velocità effettuando le prestazioni specificate. Tale capacità si fonda sull'insieme delle condizioni regolamentari, tecniche ed operative che debbono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali.
- c) *Sottosistemi*: il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità è suddiviso, come indicato nell'allegato II, in sottosistemi di natura strutturale o funzionale per cui devono essere definiti requisiti essenziali.
- d) *Componenti di interoperabilità*: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.
- e) *Requisiti essenziali*: l'insieme delle condizioni descritte nell'allegato III che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità.
- f) *Specifiche europee*: una specifica tecnica comune, un'omologazione tecnica europea o una norma nazionale che recepisca una norma europea, quali definite all'articolo 1, punti da 8 a 12 della direttiva 93/38/CEE.
- g) *Specifiche tecniche di interoperabilità*, in appresso denominate «STI»: le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali definendo relazioni funzionali reciproche

necessarie tra i sottosistemi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e assicurando la coerenza di quest'ultimo.

- h) *Organismo comune rappresentativo*: l'organismo composto di rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, delle aziende ferroviarie e dell'industria, incaricato di elaborare le STI. I «gestori dell'infrastruttura» sono quelli di cui agli articoli 3 e 7 della direttiva 91/440/CEE.
- i) *Organismi notificati*: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica «CE» dei sottosistemi.

Articolo 3

1. La presente direttiva concerne le disposizioni relative, per ogni sottosistema, ai parametri, ai componenti di interoperabilità, alle interfacce e alle procedure, nonché alle condizioni di coerenza globale del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità necessarie per realizzare l'interoperabilità.

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

Articolo 4

1. Il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, i sottosistemi ed i componenti di interoperabilità debbono soddisfare i requisiti essenziali che li riguardano.

2. Le specifiche tecniche supplementari, di cui all'articolo 18, paragrafo 4 della direttiva 93/38/CEE, che sono necessarie per completare le specifiche europee o le altre norme applicate nella Comunità, non devono essere in contrasto con i requisiti essenziali.

CAPITOLO II

Specifiche tecniche di interoperabilità

Articolo 5

1. Ogni sottosistema è oggetto di una STI. Per i sottosistemi relativi all'ambiente, all'esercizio o agli utenti le STI saranno elaborate soltanto se ciò si rivelasse necessario a garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità nei settori delle infrastrutture, dell'energia, del controllo-comando e segnalamento e del materiale rotabile.

2. I sottosistemi devono essere conformi alle STI; tale conformità deve essere costantemente preservata nel caso dell'utilizzazione di ciascun sottosistema.

3. Le STI, ove necessario per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità:

- a) precisano i requisiti essenziali per i sottosistemi e le loro interfacce;
- b) fissano i parametri di base, descritti nell'allegato II, punto 3, necessari al soddisfacimento dei requisiti essenziali;
- c) fissano le condizioni da rispettare per effettuare le prestazioni per ciascuna delle categorie di linee seguenti:
 - linee specialmente costruite per l'alta velocità,
 - linee specialmente adattate per l'alta velocità,
 - linee specialmente adattate per l'alta velocità e aventi caratteristiche specifiche a causa di vincoli topografici di rilievo o di ambiente urbano;
- d) fissano le eventuali modalità di applicazione in alcuni casi specifici;
- e) determinano i componenti di interoperabilità e le interfacce che devono essere oggetto di specifiche europee, tra cui le norme europee che sono necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità nel rispetto dei requisiti essenziali;
- f) indicano in ogni caso previsto i moduli, definiti nella decisione 93/465/CEE o, se del caso, le procedure specifiche da usare per valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, nonché la verifica «CE» dei sottosistemi.

4. Le STI non ostano alle decisioni degli Stati membri relative all'utilizzazione di infrastrutture nuove o adottate per la circolazione di altri treni.

5. Il rispetto dell'insieme delle STI permette di costituire un sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità coerente che preserverà, in modo adeguato, la coerenza della rete ferroviaria esistente di ciascuno Stato membro.

Articolo 6

1. I progetti di STI sono elaborati su mandato della Commissione, definito secondo la procedura di cui all'ar-

ticolo 21, paragrafo 2, dall'organismo comune rappresentativo. Le STI sono adottate e rivedute secondo la stessa procedura. Esse sono pubblicate dalla Commissione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

2. L'organismo comune rappresentativo è incaricato di preparare la revisione e l'aggiornamento delle STI nonché 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'organismo comune rappresentativo allega a ciascun progetto di STI una valutazione dei costi e dei vantaggi prevedibili di tali soluzioni tecniche per tutti gli operatori e agenti economici interessati.

4. Il comitato di cui all'articolo 21 è regolarmente informato in merito ai lavori di elaborazione delle STI dall'organismo comune rappresentativo. Il comitato può formulare al suo riguardo qualsiasi mandato o raccomandazione utile inerente alla progettazione delle STI, in base ai requisiti essenziali, nonché riguardo alla valutazione dei costi.

5. All'atto dell'adozione di ciascuna STI la data di entrata in vigore di tale STI è fissata secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

6. L'organismo comune rappresentativo deve operare in modo aperto e trasparente in base alle procedure comunitarie generali di normalizzazione.

Articolo 7

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

- a) Per un progetto di nuova linea o di assetto di una linea esistente ai fini dell'alta velocità che è in una fase avanzata di sviluppo alla data di pubblicazione delle STI.

Lo Stato membro interessato notifica preventivamente l'intenzione di deroga alla Commissione, la informa circa lo stato di avanzamento del progetto e le trasmette un fascicolo indicante le STI o le parti di STI che desidera non siano applicate, le disposizioni che conta di attuare nella realizzazione del progetto per agevolare l'interoperabilità a termine nonché i

motivi di ordine tecnico, amministrativo o economico che giustificano tale deroga.

- b) Per un progetto di assetto di una linea esistente ai fini dell'alta velocità, quando la sagoma, lo scartamento o l'interasse dei binari di tale linea hanno valori diversi da quelli esistenti sulla maggior parte della rete ferroviaria europea e quando tale linea non costituisce una connessione diretta con la rete ad alta velocità di un altro Stato membro, che fa parte della rete transeuropea ad alta velocità.

Lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione e le trasmette un fascicolo indicante le STI o parti di STI relative ai parametri fisici indicati al primo comma che desidera non siano applicate, le disposizioni che conta di attuare nella realizzazione del progetto per agevolare l'interoperabilità a termine, le misure transitorie atte a garantirne una compatibilità di gestione nonché i motivi di ordine tecnico, amministrativo o economico che giustificano tale deroga.

- c) Per i progetti di nuove linee o di assetto di linee esistenti ai fini dell'alta velocità realizzati nel territorio dello Stato membro in questione quando la rete ferroviaria di quest'ultimo è interclusa o isolata per la presenza del mare dalla rete ferroviaria ad alta velocità del resto della Comunità.

Lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione e le trasmette un fascicolo contenente la documentazione di cui alla lettera b), secondo comma.

- d) Per un progetto di assetto di una linea esistente ai fini dell'alta velocità, quando l'applicazione di tali STI compromette l'efficacia economica del progetto.

Lo Stato membro interessato notifica preliminarmente l'intenzione di deroga alla Commissione europea e le trasmette un fascicolo indicante le STI o parti di STI che desidera non siano applicate. La Commissione valuta se le misure previste dallo Stato membro sono giustificate e decide secondo la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

CAPITOLO III

Componenti di interoperabilità

Articolo 8

Gli Stati membri prendono tutte le misure opportune affinché i componenti di interoperabilità:

- siano immessi sul mercato soltanto se permettono di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità soddisfacendo i requisiti essenziali;
- siano utilizzati nel loro settore di impiego conformemente alla loro destinazione e siano installati e sottoposti a corretta manutenzione.

Queste disposizioni non ostano all'immissione sul mercato di tali componenti per altre applicazioni, né alla loro utilizzazione per le linee ferroviarie convenzionali.

Articolo 9

Agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e richiamandosi alla presente direttiva, vietare, limitare o ostacolare l'immissione sul mercato dei componenti di interoperabilità in vista del loro impiego per il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità quando gli stessi soddisfano le disposizioni della direttiva.

Articolo 10

1. Gli Stati membri considerano conformi ai pertinenti requisiti essenziali previsti dalla presente direttiva i componenti di interoperabilità muniti della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, i cui elementi sono indicati nell'allegato IV.
2. La conformità di un componente di interoperabilità ai requisiti essenziali applicabili è stabilita con riferimento alle specifiche europee pertinenti se esse esistono.
3. I riferimenti delle specifiche europee sono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.
4. Gli Stati membri pubblicano i riferimenti delle norme nazionali che recepiscono le norme europee.
5. In mancanza di specifiche europee e senza pregiudizio dell'articolo 20, paragrafo 5 gli Stati membri comunicano agli altri Stati membri e alla Commissione le norme e le specifiche tecniche usate per applicare i requisiti essenziali.

Articolo 11

Qualora ad uno Stato membro o alla Commissione risulti che determinate specifiche europee non soddisfano i requisiti essenziali, il ritiro parziale o totale di tali specifi-

che 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 83/189/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche⁽¹⁾ quando si tratta di norme europee.

Articolo 12

1. Se uno Stato membro constata che un componente di interoperabilità, munito della dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego, immesso sul mercato e utilizzato conformemente alla sua destinazione rischia di compromettere il soddisfacimento dei requisiti essenziali, esso prende tutte le misure opportune per limitare il suo campo di applicazione, per vietarne l'impiego o per ritirarlo dal mercato. Lo Stato membro informa immediatamente la Commissione delle misure prese esponendo i motivi della sua decisione e precisando in particolare se la non conformità deriva da:

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

2. La Commissione consulta al più presto le parti interessate. Se dopo la consultazione la Commissione constata che la misura è giustificata, ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa e gli altri Stati membri. Se, dopo la consultazione, la Commissione constata che la misura non è giustificata, essa ne informa immediatamente lo Stato membro che ha preso l'iniziativa nonché il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità. Se la decisione di cui al paragrafo 1 è motivata dall'esistenza di una lacuna nelle specifiche europee, si applica la procedura definita all'articolo 11.

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

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

⁽¹⁾ GU n. L 109 del 26. 4. 1983, pag. 8. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

Articolo 13

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

2. Se così imposto dalle STI, la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego di un componente d'interoperabilità è effettuata dall'organismo notificato cui il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella Comunità, ha presentato domanda.

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

4. Se né il fabbricante né il suo mandatario stabilito nella Comunità hanno soddisfatto agli obblighi dei paragrafi 1, 2 e 3, tali obblighi sono a carico di qualsiasi persona che immetta sul mercato il componente d'interoperabilità. Gli stessi obblighi si applicano alla persona che assembla i componenti d'interoperabilità o parti di componenti d'interoperabilità di diversa origine o che fabbrica i componenti d'interoperabilità per uso proprio, per quanto concerne la presente direttiva.

5. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 12:

- a) qualsiasi accertamento da parte di uno Stato membro del rilascio indebito della dichiarazione «CE» di conformità comporta per il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità l'obbligo di rimettere il componente di interoperabilità in conformità e di far cessare l'infrazione, alle condizioni fissate da detto Stato membro;
- b) nel caso in cui la non conformità persista, lo Stato deve prendere tutte le misure opportune per limitare o vietare l'immissione sul mercato del componente di interoperabilità di cui si tratta o assicurarne il ritiro dal mercato, secondo le procedure di cui all'articolo 12.

CAPITOLO IV

Sottosistemi

Articolo 14

Spetta ad ogni Stato membro autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che

sono installati sul suo territorio o che sono gestiti dalle imprese ferroviarie ivi stabilite.

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

Articolo 15

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 19, agli Stati membri non è consentito, sul loro territorio e per motivi riguardanti la presente direttiva, vietare, limitare o ostacolare la costruzione, la messa in servizio e l'esercizio di sottosistemi strutturali costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità che sono conformi ai requisiti essenziali.

Articolo 16

1. Gli Stati membri considerano interoperativi e conformi ai requisiti essenziali ad essi applicabili i sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, muniti della dichiarazione «CE» di verifica.

2. La verifica dell'interoperabilità, nel rispetto dei requisiti essenziali, di un sottosistema di natura strutturale costitutivo del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, è effettuata con riferimento alle STI, se esistenti.

3. In mancanza di STI, gli Stati membri comunicano agli altri Stati membri e alla Commissione l'elenco delle norme tecniche in uso per l'applicazione dei requisiti essenziali.

Articolo 17

Se risulta che le STI non soddisfano completamente i requisiti essenziali, il comitato di cui all'articolo 21 può essere interpellato su richiesta di uno Stato membro o su iniziativa della Commissione.

Articolo 18

1. Per stabilire la dichiarazione «CE» di verifica l'ente aggiudicatore o il suo mandatario fa istruire la procedura di verifica «CE» dall'organismo notificato che l'ente ha scelto a tal fine.

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

3. All'organismo notificato compete la preparazione della documentazione tecnica di accompagnamento alla dichiarazione «CE» di verifica. La documentazione tecnica deve contenere tutti i documenti necessari relativi alle caratteristiche del sottosistema nonché, eventualmente, tutti i documenti che attestano la conformità dei componenti di interoperabilità. Essa deve anche contenere tutti gli elementi relativi alle condizioni e ai limiti di utilizzazione, alle istruzioni di manutenzione, di sorveglianza continua o periodica, di regolazione e riparazione.

Articolo 19

1. Se uno Stato membro constata che un sottosistema strutturale, munito della dichiarazione «CE» di verifica, accompagnata dalla documentazione tecnica, non soddisfa interamente le disposizioni della presente direttiva, in particolare i requisiti essenziali, può chiedere che vengano effettuate verifiche complementari.

2. Lo Stato membro che presenta la domanda informa immediatamente la Commissione delle verifiche complementari richieste, esponendo i pertinenti motivi. La Commissione avvia senza indugio la procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2.

CAPITOLO V

Organismi notificati

Articolo 20

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione e agli altri Stati membri gli organismi incaricati di svolgere la procedura di valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego di cui all'articolo 13 e la procedura di verifica di cui all'articolo 18, indicando per ciascuno di essi il settore di competenza.

La Commissione attribuisce loro numeri di identificazione e pubblica nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* l'elenco di questi organismi con il rispettivo numero di identificazione nonché i settori di loro competenza, e provvede al suo aggiornamento.

2. Gli Stati membri devono applicare i criteri di cui all'allegato VII per la valutazione degli organismi da notificare. Gli organismi che soddisfano i criteri di valutazione previsti nelle norme europee pertinenti sono considerati conformi a detti criteri.

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

4. Se uno Stato membro o la Commissione ritengono che un organismo notificato da un altro Stato membro non soddisfi i criteri pertinenti, viene interpellato il comitato che esprime il suo parere entro un periodo di tre mesi; in base al parere del comitato, la Commissione informa lo Stato membro interessato in merito alle modifiche necessarie affinché l'organismo notificato possa conservare lo status che gli è stato riconosciuto.

5. Se del caso, il coordinamento degli organismi notificati è attuato a norma dell'articolo 21, paragrafo 4.

CAPITOLO VI

Comitato

Articolo 21

1. La Commissione è assistita da un comitato composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto dal rappresentante della Commissione.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato esprime il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il presidente non partecipa alla votazione.

La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte tranne nel caso in cui il Consiglio si sia pronunciato a maggioranza semplice contro tali misure.

3. Il comitato può discutere qualsiasi questione relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

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

5. Il comitato è costituito fin dall'entrata in vigore della presente direttiva.

CAPITOLO VII

Disposizioni finali

Articolo 22

Ogni decisione presa in applicazione della presente direttiva e concernente la valutazione della conformità e dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità, la verifica dei sottosistemi facenti parte del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e le decisioni prese in applicazione degli articoli 11, 12, 17 e 19 è motivata in modo preciso. Essa è notificata all'interessato al più presto, con l'indicazione delle modalità di ricorso previste dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro i quali i ricorsi devono essere presentati.

Articolo 23

1. Gli Stati membri modificano e adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessa-

rie onde autorizzare l'impiego dei componenti di interoperabilità e la messa in servizio e il funzionamento dei sottosistemi conformi alla presente direttiva, non oltre trenta mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 24

Ogni due anni la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi conseguiti nell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

Articolo 25

La presente direttiva entra in vigore il ventunesimo giorno successivo alla data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 26

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

I. YATES

ALLEGATO I

IL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ

1. Le infrastrutture

a) Le infrastrutture del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità sono le infrastrutture delle linee della rete transeuropea dei trasporti individuate nell'ambito degli orientamenti di cui all'articolo 129 C del trattato:

- che sono specialmente costruite per essere percorse ad alta velocità,
- che sono specialmente adattate per essere percorse ad alta velocità.

Esse possono comprendere linee di collegamento e di raccordo, in particolare giunzioni di linee nuove o modificate per l'alta velocità con le stazioni del centro delle città, per le quali le velocità devono tener conto delle condizioni locali.

b) Le linee ad alta velocità comprendono:

- le linee specialmente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiore a 250 km/h,
- le linee specialmente adattate per l'alta velocità attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,
- le linee specialmente adattate per l'alta velocità aventi carattere specifico a motivo di vincoli topografici, di rilievo e di ambiente urbano la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

2. Materiale rotabile

I treni ad alta velocità di tecnologia avanzata devono essere progettati per garantire una circolazione sicura e senza soluzione di continuità:

- ad una velocità di almeno 250 km/h sulle linee specialmente costruite per l'alta velocità pur permettendo, in appropriate circostanze, di raggiungere velocità superiori a 300 km/h;
- ad una velocità dell'ordine di 200 km/h sulle linee esistenti specialmente adattate;
- alla velocità massima possibile sulle altre linee.

3. Coerenza delle infrastrutture e del materiale rotabile

I servizi di treni ad alta velocità presuppongono l'esistenza di una perfetta coerenza tra le caratteristiche infrastrutturali e quelle del materiale rotabile. Da questa coerenza dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità dei servizi e il loro costo.

ALLEGATO II

SOTTOSISTEMI

1. Nell'ambito della presente direttiva, il sistema che costituisce il sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità può essere suddiviso in sottosistemi corrispondenti a:
 - 1.1 settori di natura strutturale:
 - infrastrutture,
 - energia,
 - controllo-comando e segnalamento,
 - materiale rotabile;
 - 1.2 settori di natura essenzialmente funzionale:
 - manutenzione,
 - ambiente,
 - esercizio,
 - utenti.
2. Per ciascuno dei sottosistemi, l'elenco degli aspetti connessi all'interoperabilità è individuato nell'ambito dei mandati conferiti all'organismo comune rappresentativo per l'elaborazione dei progetti di STI.

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

Se del caso, l'elenco degli aspetti connessi all'interoperabilità individuati nell'ambito dei mandati è precisato dall'organismo comune rappresentativo a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera c).
3. A norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), sono segnatamente considerati parametri di base per la realizzazione dell'interoperabilità i seguenti elementi:

PARAMETRI DI BASE

- Sagoma minima delle infrastrutture
- Raggi minimi di curvature
- Scartamento delle rotaie
- Sforzi massimi sul binario
- Lunghezza minima dei marciapiedi
- Altezza dei marciapiedi
- Tensione di alimentazione
- Geometria delle linee elettriche di trazione
- Caratteristiche dell'ERTMS⁽¹⁾
- 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

⁽¹⁾ European Rail Traffic Management System.

ALLEGATO III

REQUISITI ESSENZIALI

1. Requisiti di portata generale

1.1 *Sicurezza*

- 1.1.1 La progettazione, la costruzione o la fabbricazione, la manutenzione e la sorveglianza dei componenti critici per la sicurezza e, più in particolare, degli elementi che partecipano alla circolazione dei treni devono garantire la sicurezza ad un livello corrispondente agli obiettivi fissati sulla rete, anche in situazioni specifiche di degrado.
- 1.1.2 I parametri legati al contatto ruota-rotaia devono rispettare i criteri di stabilità di passaggio necessari per garantire una circolazione in piena sicurezza alla velocità massima autorizzata.
- 1.1.3 I componenti adoperati devono resistere alle sollecitazioni normali o eccezionali specificate per tutta la loro durata di esercizio. Il mancato funzionamento accidentale deve essere limitato nelle sue conseguenze per la sicurezza mediante opportuni mezzi.
- 1.1.4 La progettazione degli impianti fissi e del materiale rotabile nonché la scelta dei materiali utilizzati devono essere fatti allo scopo di limitare la produzione, la propagazione e gli effetti del fuoco e dei fumi in caso di incendio.
- 1.1.5 I dispositivi destinati ad essere manovrati dagli utenti devono essere progettati in modo da non compromettere la sicurezza di questi ultimi in caso di uso prevedibile non conforme alle istruzioni indicate.

1.2 *Affidabilità e disponibilità*

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

1.3 *Salute*

- 1.3.1 I materiali che, quando utilizzati, potrebbero mettere in pericolo la salute delle persone che vi hanno accesso non devono essere utilizzati nei treni e nelle infrastrutture ferroviarie.
- 1.3.2 La scelta, l'impiego e l'utilizzazione di questi materiali devono aver luogo in modo da limitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi, soprattutto in caso di incendio.

1.4 *Tutela dell'ambiente*

- 1.4.1 Le conseguenze per l'ambiente legate alla realizzazione e alle gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono essere valutate e considerate al momento della progettazione del sistema secondo le disposizioni comunitarie vigenti.
- 1.4.2 I materiali utilizzati nei treni e nelle infrastrutture devono evitare l'emissione di fumi o di gas nocivi e pericolosi per l'ambiente, soprattutto in caso di incendio.
- 1.4.3 Il materiale rotabile e i sistemi di alimentazione di energia devono essere progettati e realizzati per essere compatibili, in materia elettromagnetica, con gli impianti, le apparecchiature e le reti pubbliche o private con cui rischiano di interferire.

1.5 *Compatibilità tecnica*

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

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

2. Requisiti particolari di ogni sottosistema

2.1 *Infrastrutture*

2.1.1 Sicurezza

Si devono prendere disposizioni adeguate per evitare l'accesso o le intrusioni indesiderate negli impianti delle linee di percorso ad alta velocità.

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

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

Si devono prendere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle lunghe gallerie.

2.2 *Energia*

2.2.1 Sicurezza

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

2.2.2 Tutela dell'ambiente

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

2.2.3 Compatibilità tecnica

I sistemi di alimentazione di energia elettrica utilizzati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono:

- permettere ai treni di realizzare le prestazioni specificate;
- essere compatibili con i dispositivi di captazione installati sui treni.

2.3 *Controllo-comando e segnalamento*

2.3.1 Sicurezza

Gli impianti e le operazioni di controllo-comando e segnalamento utilizzati nel sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità devono consentire una circolazione dei treni che presenti il livello di sicurezza corrispondente agli obiettivi stabiliti sulla rete.

2.3.2 Compatibilità tecnica

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

Le apparecchiature di controllo-comando e segnalamento installate nei posti di condotta dei treni devono permettere un funzionamento normale, in condizioni specificate, sul sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

2.4 *Materiale rotabile*

2.4.1 Sicurezza

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

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

Le tecniche di frenatura e gli sforzi esercitati devono essere compatibili con la progettazione dei binari, delle opere di ingegneria e dei sistemi di segnalamento.

Si devono prendere disposizioni in materia di accesso ai componenti sotto tensione per non mettere a repentaglio la sicurezza delle persone.

In caso di pericolo, dei dispositivi devono permettere ai passeggeri di segnalare il pericolo al macchinista e al personale di scorta di mettersi in contatto con quest'ultimo.

Le porte di accesso devono essere munite di un sistema di chiusura e di apertura che garantisca la sicurezza dei passeggeri.

Si devono prevedere uscite di emergenza con relativa segnalazione.

Si devono prevedere disposizioni adeguate per tener conto delle condizioni particolari di sicurezza nelle lunghe gallerie.

È obbligatorio a bordo dei treni un sistema di illuminazione di emergenza, di intensità e autonomia sufficienti.

I treni devono essere attrezzati di un sistema di sonorizzazione che consenta la trasmissione di messaggi ai passeggeri da parte del personale viaggiante e del personale di controllo a terra.

2.4.2 Affidabilità e disponibilità

La progettazione delle apparecchiature vitali, di circolazione, di trazione e di frenatura nonché di controllo-comando deve permettere, in situazioni degradate specifiche, la continuazione del funzionamento del treno senza conseguenze nefaste per le apparecchiature che restano in servizio.

2.4.3 Compatibilità tecnica

Le apparecchiature elettriche devono essere compatibili con il funzionamento degli impianti di controllo-comando e segnalamento.

Le caratteristiche dei dispositivi di captazione di corrente devono permettere la circolazione dei treni con i sistemi di alimentazione di energia del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

Le caratteristiche del materiale rotabile devono permetterne la circolazione su tutte le linee su cui è prevista.

2.5 *Manutenzione*

2.5.1 Salute

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono portare pregiudizio alla salute delle persone.

2.5.2 Tutela dell'ambiente

Gli impianti tecnici e i processi utilizzati nei centri di manutenzione non devono superare i livelli ammissibili di effetti nocivi per l'ambiente circostante.

2.5.3 Compatibilità tecnica

Gli impianti di manutenzione destinati ai treni ad alta velocità devono consentire lo svolgimento delle operazioni di sicurezza, igiene e comfort su tutti i treni per i quali sono stati progettati.

2.6 *Ambiente*

2.6.1 Salute

La gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità deve rispettare i livelli regolamentari in materia di inquinamento sonoro.

2.6.2 Tutela dell'ambiente

La gestione del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità non deve provocare nel terreno un livello inammissibile di vibrazioni dannose per le attività e l'ambiente attraversato, nelle vicinanze dell'infrastruttura e in stato normale di manutenzione.

2.7 *Esercizio*

2.7.1 Sicurezza

L'uniformazione delle regole di esercizio delle reti e delle qualifiche del personale di macchina e del personale viaggiante devono garantire un esercizio internazionale sicuro.

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di manutenzione devono garantire un elevato livello di sicurezza.

2.7.2 Affidabilità e disponibilità

Le operazioni e la periodicità della manutenzione, la formazione e la qualifica del personale di manutenzione e il sistema di garanzia qualità introdotti dagli operatori interessati nei centri di manutenzione devono garantire un elevato livello di affidabilità e di disponibilità del sistema.

2.7.3 Compatibilità tecnica

L'uniformazione delle norme di esercizio delle reti nonché delle qualifiche dei macchinisti, del personale viaggiante e di quello preposto alla gestione della circolazione devono garantire un esercizio efficiente del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

ALLEGATO IV

COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

Dichiarazione «CE»

— di conformità

— di idoneità all'impiego

1. *Componenti di interoperabilità*

La dichiarazione «CE» si applica ai componenti di interoperabilità che servono all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, di cui all'articolo 3. Questi componenti di interoperabilità possono essere:

1.1. Componenti comuni

Sono i componenti non tipici del sistema ferroviario che possono essere utilizzati come tali in altri settori.

1.2. Componenti comuni con caratteristiche specifiche

Sono i componenti non tipici come tali del sistema ferroviario ma che devono offrire prestazioni specifiche se utilizzati nel settore ferroviario.

1.3. Componenti specifici

Sono i componenti tipici di applicazioni ferroviarie.

2. *Campo di applicazione*

La dichiarazione «CE» concerne:

- la valutazione da parte di uno o più organismi notificati della conformità intrinseca di un componente di interoperabilità, considerato separatamente, alle specifiche tecniche che deve rispettare;
- la valutazione/l'apprezzamento da parte di uno o più organismi notificati dell'idoneità all'impiego di un componente d'interoperabilità, considerato nel suo ambiente ferroviario, in particolare quando sono in causa delle interfacce, rispetto alle specifiche tecniche a carattere funzionale che devono essere verificate.

Le procedure di valutazione effettuate dagli organismi notificati nelle fasi di progettazione e produzione si richiamano ai moduli definiti nella decisione 93/465/CEE secondo le modalità indicate nelle STI.

3. *Contenuto della dichiarazione «CE»*

La dichiarazione «CE» di conformità o di idoneità all'impiego e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

Tale dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua delle istruzioni per l'uso e comprendere i seguenti elementi:

- riferimenti della direttiva;
- nome e indirizzo del fabbricante o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e nel caso del mandatario indicare anche la ragione sociale del fabbricante o costruttore);
- descrizione del componente d'interoperabilità (marchio, tipo, ecc.);
- indicazione della procedura seguita per dichiarare la conformità o l'idoneità all'impiego (articolo 13);
- ogni descrizione pertinente cui risponde il componente di interoperabilità, in particolare le condizioni di impiego;
- nome e indirizzo dello/degli organismi notificati intervenuti nella procedura seguita per la conformità o l'idoneità all'impiego e data del certificato di esame con, eventualmente, la durata e le condizioni di validità del certificato;
- se del caso, il riferimento delle specifiche europee;
- identificazione del firmatario abilitato ad impegnare il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità.

*ALLEGATO V***SOTTOSISTEMI****DICHIARAZIONE «CE» DI VERIFICA**

La dichiarazione «CE» di verifica e i documenti di accompagnamento devono essere datati e firmati.

La dichiarazione deve essere redatta nella stessa lingua della documentazione tecnica e comprendere gli elementi seguenti:

- riferimenti della direttiva;
- nome e indirizzo dell'ente aggiudicatore o del suo mandatario stabilito nella Comunità (indicare la ragione sociale e l'indirizzo completo e nel caso del mandatario indicare anche la ragione sociale dell'ente aggiudicatore);
- breve descrizione del sottosistema;
- nome e indirizzo dell'organismo notificato che ha effettuato la verifica «CE» di cui all'articolo 18;
- i riferimenti dei documenti contenuti nella documentazione tecnica;
- ogni disposizione pertinente, provvisoria o definitiva, cui deve rispondere il sottosistema, in particolare, ove necessario, le limitazioni o condizioni di esercizio;
- se provvisoria: durata di validità della dichiarazione «CE»;
- identificazione del firmatario.

ALLEGATO VI

SOTTOSISTEMI

VERIFICA «CE»

1. La verifica «CE» è la procedura mediante la quale un organismo notificato verifica e attesta, su richiesta dell'ente aggiudicatore o del suo mandatario nella Comunità che un sottosistema è:
 - conforme alle disposizioni della direttiva;
 - conforme alle altre disposizioni regolamentari che si applicano nel rispetto del trattato e che può essere messo in servizio.
2. La verifica del sottosistema comprende le tappe seguenti:
 - progettazione generale;
 - fabbricazione del sottosistema, compresi in particolare l'esecuzione dei lavori di genio civile, il montaggio dei componenti, la regolazione del tutto;
 - prove del sottosistema terminato.
3. L'organismo notificato responsabile della verifica «CE» stabilisce l'attestato di conformità destinato all'ente aggiudicatore o al suo mandatario stabilito nella Comunità che a sua volta redige la dichiarazione «CE» di verifica destinata all'autorità di tutela dello Stato membro nel quale il sottosistema è installato e/o gestito.
4. La documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica deve essere costituita come segue:
 - per le infrastrutture: piani di esecuzione delle opere, verbali di collaudo dei lavori di scavo e di armatura, rapporti di prove e controllo delle parti in calcestruzzo;
 - per gli altri sottosistemi: progettazioni di massima e di dettaglio conformi all'esecuzione, schemi degli impianti elettrici e idraulici, schemi dei circuiti di comando, descrizione dei sistemi informatici e degli automatismi, istruzioni operative e di manutenzione, ecc.;
 - elenco dei componenti d'interoperabilità di cui all'articolo 3 incorporati nel sottosistema;
 - copie delle dichiarazioni «CE» di conformità o di idoneità all'impiego di cui i detti componenti devono essere muniti a norma dell'articolo 13 della direttiva, accompagnati ove necessario dalle corrispondenti note di calcolo e da una copia dei verbali delle prove e degli esami effettuati da organismi notificati sulla base delle specifiche tecniche comuni;
 - attestazione dell'organismo notificato incaricato della verifica «CE» che certifichi la conformità del progetto alle disposizioni della presente direttiva, accompagnata dalle corrispondenti note di calcolo da esso vistata e in cui sono precisate, ove necessario, le riserve formulate durante l'esecuzione dei lavori che non sono state sciolte nonché accompagnata dai rapporti di ispezione e audit effettuati nell'ambito della sua missione, come precisato ai punti 5.3 e 5.4.
5. **Sorveglianza**
 - 5.1 L'obiettivo della sorveglianza «CE» è quello di garantire che durante la realizzazione del sottosistema siano soddisfatti gli obblighi derivanti dalla documentazione tecnica.
 - 5.2 L'organismo notificato incaricato di verificare la realizzazione deve avere accesso in permanenza ai cantieri, alle officine di fabbricazione, alle zone di deposito e, ove necessario agli impianti, di prefabbricazione e di prova e, più in generale, a tutti i luoghi eventualmente ritenuti necessari per l'espletamento della sua missione. L'ente aggiudicatore o il suo mandatario stabilito nella Comunità deve consegnargli o fargli pervenire ogni documento utile a tale effetto, in particolare i piani di esecuzione delle opere e la documentazione tecnica relativa al sottosistema.
 - 5.3 L'organismo notificato per verificare la realizzazione effettua periodicamente degli «audit» per garantire il rispetto delle disposizioni della direttiva, fornisce in tale occasione un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione e può esigere di essere convocato durante certe fasi del cantiere.

- 5.4 L'organismo notificato può inoltre effettuare visite senza preavviso sul cantiere o nelle officine di fabbricazione. Durante tali visite, l'organismo notificato può procedere a «audit» completi o parziali e fornisce un rapporto della visita nonché eventualmente un rapporto di audit ai professionisti preposti alla realizzazione.
6. La documentazione completa di cui al punto 4 è depositata a sostegno dell'attestazione di conformità rilasciata dall'organismo notificato incaricato della verifica del sottosistema operativo, presso l'ente aggiudicatore o il suo mandatario stabilito nella Comunità. La documentazione è unita alla dichiarazione «CE» di verifica che l'ente aggiudicatore invia all'organo di tutela dello Stato membro interessato.
- Una copia della documentazione è conservata dall'ente aggiudicatore per tutta la durata di esercizio del sottosistema ed è comunicata, dietro richiesta, agli altri Stati membri.
7. Ogni organismo notificato pubblica periodicamente le informazioni pertinenti concernenti:
- le domande di verifica «CE» ricevute;
 - le attestazioni di conformità rilasciate;
 - le attestazioni di conformità rifiutate.
8. La documentazione e la corrispondenza relativa alle procedure di verifica «CE» sono redatte in una lingua ufficiale dello Stato membro dove è stabilito l'ente aggiudicatore o il suo mandatario nella Comunità oppure in una lingua accettata da quest'ultimo.
-

ALLEGATO VII

CRITERI MINIMI CHE GLI STATI MEMBRI DEVONO PRENDERE IN CONSIDERAZIONE PER LA NOTIFICA DEGLI ORGANISMI

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato di eseguire le operazioni di verifica non possono intervenire né direttamente né come mandatarî nella progettazione, fabbricazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione dei componenti di interoperabilità o dei sottosistemi né nell'esercizio. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche tra il fabbricante o il costruttore e l'organismo.
 2. L'organismo e il personale preposto al controllo devono eseguire l'operazione di verifica con la massima integrità professionale e la massima competenza tecnica e devono essere esenti da ogni pressione e sollecitazione, in particolare a carattere finanziario, atta a influenzare il loro giudizio o i risultati del loro controllo, in particolare quelle provenienti da persone o associazioni di persone interessate ai risultati delle verifiche.
 3. L'organismo deve disporre del personale e dei mezzi necessari per espletare in modo adeguato i compiti tecnici e amministrativi legati all'esecuzione delle verifiche; esso deve anche avere accesso al materiale necessario per le verifiche eccezionali.
 4. Il personale incaricato dei controlli deve possedere:
 - una buona formazione tecnica e professionale;
 - una conoscenza soddisfacente delle prescrizioni relative ai controlli che effettua e una sufficiente dimestichezza con tali controlli;
 - l'idoneità necessaria a redigere le attestazioni, i verbali e i rapporti relativi ai controlli effettuati.
 5. Deve essere garantita l'indipendenza del personale preposto al controllo. La retribuzione di ogni agente non deve essere in funzione del numero di controlli effettuati né dei risultati di questi ultimi.
 6. L'organismo deve sottoscrivere una assicurazione di responsabilità civile, a meno che tale responsabilità sia coperta dallo Stato in base al diritto nazionale oppure i controlli siano effettuati direttamente dallo Stato membro.
 7. Il personale dell'organismo è legato dal segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni (salvo nei confronti delle autorità amministrative competenti dello Stato in cui esercita le sue attività), nel quadro della presente direttiva o di qualsiasi disposizioni di diritto interno che le dia effetto.
-

DIRETTIVA 96/49/CE DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1996

per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale⁽²⁾,deliberando a norma della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽³⁾,

- (1) considerando che nel corso degli ultimi anni il trasporto di merci pericolose per ferrovia è aumentato in misura significativa, con il conseguente aumento dei rischi in caso di incidenti e che pertanto devono essere adottate misure affinché questo genere di trasporto si effettui nelle migliori condizioni di sicurezza possibili;
- (2) considerando che tutti gli Stati membri della Comunità sono parti contraenti della convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), che nell'appendice B definisce le norme uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale di merci (CIM), il cui allegato 1 contiene il regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (RID), e che l'ambito geografico d'applicazione della convenzione si estende al di là della Comunità;
- (3) considerando che detta convenzione non contempla il trasporto nazionale di merci pericolose per ferrovia; che è quindi importante assicurare l'applicazione uniforme delle norme di sicurezza armonizzate in tutta la Comunità; che il mezzo più appropriato per pervenirvi è allineare al RID le legislazioni degli Stati membri;
- (4) considerando che, nel rispetto del principio di sussidiarietà, il ravvicinamento delle legislazioni deve essere realizzato per assicurare ai trasporti nazio-

nali e internazionali un elevato livello di sicurezza, per garantire l'eliminazione delle distorsioni della concorrenza, rendendo più agevole la libera circolazione di merci e servizi in tutta la Comunità, e per assicurare la coerenza con le altre disposizioni comunitarie;

- (5) considerando che le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano l'impegno assunto dalla Comunità e dai suoi Stati membri, in base agli obiettivi fissati al capitolo 19 del piano d'azione 21 della Conferenza della CNUED di Rio de Janeiro nel giugno del 1992, di sforzarsi d'armonizzare per l'avvenire i sistemi di classificazione delle sostanze pericolose;
- (6) considerando che ancora non esiste una legislazione comunitaria specifica per disciplinare le condizioni di sicurezza inerenti al trasporto degli agenti biologici e dei microrganismi geneticamente modificati, che sono oggetto delle direttive 90/219/CEE⁽⁴⁾, 90/220/CEE⁽⁵⁾ e 90/679/CEE⁽⁶⁾;
- (7) considerando che le disposizioni della presente direttiva lasciano impregiudicate altre disposizioni comunitarie in materia di sicurezza dei lavoratori e di tutela dell'ambiente;
- (8) considerando che gli Stati membri debbono poter applicare alla circolazione sul loro territorio norme specifiche per il trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- (9) considerando che gli Stati membri, per quanto concerne i trasporti interni di merci pericolose per ferrovia, devono mantenere il diritto di applicare provvisoriamente norme conformi alle raccomandazioni delle Nazioni Unite sul trasporto multimodale di merci pericolose nella misura in cui il RID non è ancora armonizzato con tali regole, che devono favorire il trasporto intermodale di merci pericolose;
- (10) considerando che ciascuno Stato membro deve conservare il diritto di disciplinare o proibire, unica-

⁽¹⁾ GU n. C 389 del 31. 12. 1994, pag. 15 e proposta modificata trasmessa il 3 ottobre 1995 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ GU n. C 236 dell'11. 9. 1995, pag. 36.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 13 luglio 1995 (GU n. C 249 del 25. 9. 1995, pag. 138), posizione comune del Consiglio dell'8 dicembre 1995 (GU n. C 356 del 30. 12. 1995, pag. 34) e decisione del Parlamento europeo del 16 aprile 1996 (GU n. C 141 del 13. 5. 1996, pag. 51).

⁽⁴⁾ GU n. L 117 dell'8. 5. 1990, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 94/51/CE della Commissione (GU n. L 297 del 18. 11. 1994, pag. 29).

⁽⁵⁾ GU n. L 117 dell'8. 5. 1990, pag. 15. Direttiva modificata dalla direttiva 94/15/CE della Commissione (GU n. L 103 del 22. 4. 1994, pag. 20).

⁽⁶⁾ GU n. L 374 del 31. 12. 1990, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 95/30/CE della Commissione (GU n. L 155 del 6. 7. 1995, pag. 41).

mente per motivi non inerenti alla sicurezza, il trasporto nazionale di talune merci pericolose per ferrovia;

- (11) considerando che occorre tener conto delle misure di sicurezza più rigorose applicate nel tunnel sotto la Manica, a causa delle sue caratteristiche specifiche, in particolare il suo percorso e la sua estensione, e prevedere altresì la possibilità per gli Stati membri di introdurre misure dello stesso tipo qualora si presentino situazioni analoghe; che alcuni Stati membri devono poter applicare norme più rigorose per il materiale destinato al trasporto in funzione della temperatura ambiente;
- (12) considerando che, per tener conto dell'importanza degli investimenti necessari nel settore, occorre fissare un periodo transitorio che consenta agli Stati membri di mantenere temporaneamente talune disposizioni specifiche nazionali circa i requisiti di costruzione o utilizzazione di cisterne, recipienti, imballaggi o di un codice di azione d'urgenza;
- (13) considerando che non deve essere ostacolata la realizzazione di nuovi sviluppi tecnologici e industriali e che devono essere previste a tal fine deroghe temporanee;
- (14) considerando che le disposizioni del RID autorizzano la conclusione di accordi in deroga allo stesso e che il numero elevato di accordi conclusi su base bilaterale o tra gli Stati membri ostacola la libera prestazione dei servizi di trasporto delle merci pericolose; che l'introduzione delle necessarie disposizioni nell'allegato della presente direttiva dovrebbe eliminare la necessità di tali deroghe; che occorre concedere un periodo transitorio nel corso del quale gli accordi in vigore possano essere ancora applicati tra gli Stati membri;
- (15) considerando che i trasporti ferroviari di merci pericolose diretti verso o provenienti da uno Stato terzo sono autorizzati purché siano effettuati in base alle disposizioni del RID; che tuttavia, nel caso dei trasporti provenienti da o diretti verso Repubbliche dell'ex Unione sovietica che non sono parti contraenti della COTIF, occorre prevedere che gli Stati membri abbiano il diritto di adottare misure appropriate per tali trasporti, e che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dal RID;
- (16) considerando che la presente direttiva deve poter essere adattata rapidamente al progresso tecnico, in particolare attraverso l'adozione di nuove disposizioni nel contesto del RID; che occorre a tal fine istituire un comitato ed una procedura di stretta cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di detto comitato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPITOLO I

Campo di applicazione

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica al trasporto di merci pericolose effettuato per ferrovia all'interno degli Stati membri o tra di essi. Tuttavia gli Stati membri possono escludere dal suo campo di applicazione il trasporto per ferrovia delle merci pericolose effettuato con materiali di trasporto che appartengono alle forze armate o che si trovano sotto la responsabilità di queste ultime.
2. Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano in alcun modo il diritto degli Stati membri di stabilire, nel rispetto del diritto comunitario, requisiti specifici in materia di sicurezza al trasporto nazionale o internazionale di merci pericolose per ferrovia, nella misura in cui l'allegato della presente direttiva non disciplina tale settore, in particolare per quanto riguarda:
 - la circolazione dei treni,
 - la successione dei vagoni merci nei treni, nell'ambito del traffico nazionale,
 - le norme di esercizio relative alle operazioni correlate al trasporto, come lo smistamento o lo stazionamento,
 - la formazione del personale e la gestione delle informazioni relative alle merci pericolose trasportate,
 - le norme speciali relative al trasporto di merci pericolose in treni passeggeri.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- «RID», il regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia, di cui all'allegato I dell'appendice B della convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), e successive modifiche;
- «CIM», le regole uniformi concernenti il contratto di trasporto ferroviario internazionale di merci di cui all'appendice B della convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), e successive modifiche;
- «merci pericolose», le materie e gli oggetti il cui trasporto per ferrovia è vietato o ammesso dall'allegato della presente direttiva soltanto a determinate condizioni;
- «trasporto», qualsiasi operazione di trasporto di merci pericolose per ferrovia, effettuata in tutto o in parte nel territorio di uno Stato membro, comprese le operazioni di carico e scarico, il trasferimento da un modo di trasporto ad un altro e le soste rese necessa-

rie dalle condizioni di trasporto, disciplinati dall'allegato della presente direttiva, fatte salve le disposizioni stabilite dalle legislazioni degli Stati membri sulla responsabilità derivante da tali operazioni. Le operazioni di trasporto effettuate interamente all'interno del perimetro di un'impresa sono escluse da questa definizione.

Articolo 3

1. Fatto salvo l'articolo 6, le merci pericolose il cui trasporto è vietato dalle disposizioni dell'allegato della presente direttiva non possono essere trasportate per ferrovia.

2. Salvo disposizioni contrarie della presente direttiva, e fatte salve le normative relative all'accesso delle imprese ferroviarie al mercato o le normative applicabili in maniera generale al trasporto ferroviario di merci, il trasporto di merci pericolose per ferrovia è autorizzato a condizione che siano rispettate le norme fissate nell'allegato.

CAPITOLO II

Deroghe, restrizioni ed esenzioni

Articolo 4

Ai fini delle operazioni di trasporto effettuate sul loro territorio nazionale, gli Stati membri possono mantenere in vigore le disposizioni delle proprie legislazioni nazionali in materia di trasporto di merci pericolose per ferrovia che sono compatibili con le raccomandazioni delle Nazioni Unite sul trasporto di merci pericolose, fino a quando l'allegato della presente direttiva sia modificato per essere adeguato alle suddette raccomandazioni. In tal caso essi ne informano la Commissione.

Articolo 5

1. Senza pregiudizio di altre disposizioni comunitarie, gli Stati membri conservano il diritto di disciplinare o vietare, unicamente per motivi non inerenti alla sicurezza durante il trasporto, segnatamente per motivi inerenti alla pubblica sicurezza ed alla tutela dell'ambiente, il trasporto di alcune merci pericolose sul loro territorio.

2. a) Per quanto riguarda le operazioni di trasporto effettuate attraverso il tunnel sotto la Manica, la Francia e il Regno Unito possono imporre disposizioni più rigorose di quelle previste dall'allegato. Dette disposizioni sono portate a conoscenza della Commissione, che ne informa gli altri Stati membri.

b) Qualora uno Stato membro ritenga che debbano essere applicate disposizioni più rigorose alle operazioni di trasporto effettuate sul loro territorio attraverso tunnel aventi caratteristiche analoghe al tunnel sotto la Manica, ne informa la Commis-

sione, la quale, secondo la procedura di cui all'articolo 9, decide se il tunnel in questione presenti caratteristiche analoghe. Le disposizioni adottate da uno Stato membro sono notificate alla Commissione, che ne informa gli altri Stati membri.

c) Gli Stati membri in cui la temperatura ambiente scende regolarmente al di sotto dei 20°C possono imporre norme più rigorose in materia di temperatura di funzionamento del materiale destinato al trasporto nazionale di merci pericolose per ferrovia effettuato sul loro territorio, fino all'inserimento nell'allegato di disposizioni sulle temperature di riferimento adeguate per le varie zone climatiche.

3. Uno Stato membro, se ritiene, a seguito di un incidente, che le disposizioni applicabili in materia di sicurezza possono essere migliorate, in modo da limitare maggiormente i rischi inerenti alle operazioni di trasporto e se è necessario intervenire con urgenza, notifica alla Commissione i provvedimenti che intende adottare quando questi si trovano in fase di progettazione. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 9, decide se autorizzare o meno l'applicazione di tali provvedimenti e ne stabilisce la durata.

4. Gli Stati membri possono mantenere tutte le disposizioni nazionali applicabili al 31 dicembre 1996 riguardanti i trasporti e gli imballaggi di materie contenenti diossina o furano.

Articolo 6

1. Gli Stati membri possono autorizzare il trasporto per ferrovia sul loro territorio di merci pericolose classificate, imballate ed etichettate in base ai requisiti internazionali in materia di trasporto marittimo o aereo, ogniqualvolta il percorso implichi un viaggio marittimo o aereo.

Quando un viaggio nazionale o internazionale include il trasporto per mare, gli Stati membri possono applicare anche disposizioni aggiuntive rispetto a quelle previste nell'allegato della presente direttiva, per tener conto delle norme internazionali relative al trasporto marittimo, comprese le norme internazionali relative al trasporto per traghetto.

2. Le disposizioni dell'allegato in merito al tipo di documenti di trasporto richiesti o all'uso delle lingue nella marcatura o nella documentazione di trasporto necessaria non si applicano alle operazioni di trasporto limitate al territorio di un singolo Stato membro. Gli Stati membri possono autorizzare l'uso di documenti e di lingue diverse da quelle contemplate nell'allegato per le operazioni di trasporto limitate al loro territorio.

3. Gli Stati membri possono autorizzare, unicamente sul loro territorio, l'utilizzazione di vagoni costruiti anteriormente al 1° gennaio 1997 che non sono conformi alla presente direttiva, ma che sono stati costruiti secondo le disposizioni nazionali in vigore fino al 31 dicembre 1996, sempreché i vagoni in questione siano mantenuti in condizioni atte a garantire i livelli di sicurezza prescritti.

4. Gli Stati membri possono mantenere in vigore le disposizioni nazionali esistenti al 31 dicembre 1996 in materia di costruzione, impiego e condizioni di trasporto delle cisterne e dei contenitori nuovi, definiti nella classe 2 dell'allegato, anche se esse differiscono dalle disposizioni dell'allegato, fino a quando non siano inseriti nell'allegato con lo stesso carattere vincolante delle disposizioni in essa contenute, riferimenti alle norme per la costruzione e l'uso delle cisterne e dei recipienti e comunque non oltre il 31 dicembre 1998. I contenitori e le cisterne fabbricati anteriormente al 1° gennaio 1999 e mantenuti ai livelli di sicurezza prescritti possono continuare ad essere utilizzati alle condizioni di origine.

5. Gli Stati membri possono mantenere in vigore disposizioni nazionali diverse da quelle dell'allegato in materia di temperatura di riferimento per il trasporto sul loro territorio di gas liquidi o di miscele di gas liquidi, fino a quando le disposizioni relative alle temperature di riferimento per determinate zone climatiche siano inserite nelle norme europee e se ne faccia riferimento nell'allegato.

6. Gli Stati membri possono autorizzare, per il trasporto sul loro territorio, l'impiego di imballaggi costruiti e non certificati secondo quanto disposto dal RID anteriormente al 1° gennaio 1997, purché tali imballaggi portino la data di fabbricazione e siano in grado di superare le prove previste dalle disposizioni nazionali vigenti al 31 dicembre 1996, e purché tali imballaggi siano mantenuti ai livelli di sicurezza necessari (inclusi, ove richiesto, controlli ed ispezioni), secondo il seguente schema: i grandi contenitori metallici di merce alla rinfusa e i fusti di metallo con una capacità superiore a 50 litri possono essere utilizzati per un periodo massimo di quindici anni a decorrere dalla data di fabbricazione; gli altri imballaggi metallici e tutti gli imballaggi in materie plastiche possono essere utilizzati per un periodo massimo di cinque anni a partire dalla data di fabbricazione, ma non oltre il 31 dicembre 1998.

7. Gli Stati membri possono autorizzare fino al 31 dicembre 1998 il trasporto, sul loro territorio, di determinate merci pericolose imballate anteriormente al 1° gennaio 1997, a condizione che esse siano classificate, imballate ed etichettate in base ai requisiti stabiliti dalle disposizioni nazionali in vigore anteriormente al 1° gennaio 1997.

8. Per le operazioni nazionali di trasporto per ferrovia effettuate sul loro territorio, gli Stati membri possono mantenere le disposizioni delle loro legislazioni nazionali in vigore al 31 dicembre 1996 per quanto riguarda l'apposizione di un codice di azione d'urgenza in sostituzione del numero di identificazione del pericolo, prescritto dall'allegato.

9. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono continuare ad applicare disposizioni meno rigorose di quelle dell'allegato al trasporto per ferrovia, effettuato sul loro territorio, di piccole quantità di talune merci pericolose, escluse le materie aventi un livello medio o alto di radioattività.

10. Gli Stati membri possono autorizzare, sul loro territorio, singole operazioni di trasporto di merci pericolose oppure trasporti vietati dalle disposizioni dell'allegato o trasporti effettuati in condizioni diverse da quelle previste all'allegato.

11. Nel rispetto del diritto comunitario, la presente direttiva lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di autorizzare, previa consultazione della Commissione, su tragitti debitamente designati del loro territorio, trasporti regolari di merci pericolose facenti parte di un processo industriale definito, che sono vietati in base alle disposizioni dell'allegato, oppure effettuati in condizioni diverse da quelle previste nel suddetto allegato allorché tali operazioni rivestano un carattere locale e siano rigorosamente controllate in condizioni chiaramente definite.

12. A condizione che siano rispettati i requisiti di sicurezza, gli Stati membri possono accordare deroghe temporanee alle disposizioni dell'allegato al fine di svolgere sul loro territorio le verifiche necessarie per apporare a tali disposizioni le modifiche necessarie per adeguarlo al progresso tecnico e industriale. La Commissione è informata in merito e comunica le suddette informazioni agli altri Stati membri.

Le deroghe temporanee, convenute tra le autorità competenti degli Stati membri in base all'allegato devono concretarsi in un accordo multilaterale proposto alle autorità competenti di tutti gli Stati membri dall'autorità che prende l'iniziativa dell'accordo. La Commissione ne è informata.

Le deroghe di cui al primo e secondo comma sono accordate senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento del mittente, del trasportatore o del destinatario, per un periodo massimo di cinque anni e non sono rinnovabili.

13. Entro e non oltre il 31 dicembre 1998, gli Stati membri possono applicare gli accordi esistenti con altri Stati membri, senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento del mittente, del trasportatore o del destinatario. In futuro, tutte le deroghe devono essere conformi al disposto del paragrafo 12.

14. Nel rispetto del diritto comunitario la presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di autorizzare, previa consultazione della Commissione, per trasporti locali su brevi distanze limitati all'interno delle zone portuali, aeroportuali o su siti industriali, operazioni di trasporto di merci pericolose a condizioni meno rigorose di quelle stabilite nell'allegato.

Articolo 7

1. Fatte salve le disposizioni nazionali o comunitarie in materia di accesso al mercato, il trasporto di merci pericolose per ferrovia tra il territorio della Comunità e i

paesi terzi è autorizzato nella misura in cui esso è conforme alle disposizioni del RID.

2. La presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di stabilire per il loro territorio, previa informazione della Commissione, normative riguardanti i trasporti di merci pericolose per ferrovia effettuati a partire da e aventi come destinazione le Repubbliche dell'ex Unione sovietica che non sono parti contraenti della COTIF. Tali normative sono applicabili unicamente ai trasporti per ferrovia di merci pericolose (in colli, alla rinfusa o in cisterne) mediante vagoni ferroviari autorizzati in uno Stato che non è parte contraente della COTIF. Con misure ed obblighi appropriati, gli Stati membri interessati garantiscono il mantenimento di un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dalla normativa del RID. Per taluni Stati membri le disposizioni contenute nel presente comma non si applicheranno ai vagoni-cisterna.

CAPITOLO III

Disposizioni finali

Articolo 8

Le modifiche necessarie per adeguare l'allegato al progresso scientifico e tecnico nei settori oggetto della presente direttiva, al fine di tener conto degli emendamenti al RID, sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 9.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita dal comitato per il trasporto di merci pericolose istituito dall'articolo 9 della direttiva 94/55/CE del Consiglio⁽¹⁾, in appresso denominato «comitato», composto dai rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato esprime il suo parere sul progetto entro un termine che il Presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è espresso alla maggioranza prevista dall'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, viene attribuita ai voti dei rappresentanti degli

Stati membri la ponderazione definita all'articolo precitato. Il Presidente non partecipa alla votazione.

3. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

b) Se le misure previste non sono conformi al parere espresso dal comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se, alla scadenza di un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui è stato adito, il Consiglio non ha deliberato, la Commissione adotta le misure proposte.

Articolo 10

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° gennaio 1997. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste devono contenere un riferimento alla presente direttiva od essere corredate da siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

Articolo 11

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nelle *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

I. YATES

⁽¹⁾ GU n. L 319 del 12. 12. 1994, pag. 7.

ALLEGATO

Regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia (RID), applicabile a decorrere dal 1° gennaio 1995; i termini «parte contraente» e «gli Stati o le ferrovie» sono sostituiti con i termini «Stato membro»

NB: Le versioni nelle lingue ufficiali della Comunità saranno pubblicate non appena sarà pronto in tali lingue il testo consolidato.

*

* *

Ai fini del presente allegato, per lettera di vettura si intende la lettera di vettura CIM usata per i trasporti internazionali. Tuttavia, gli Stati membri possono usare, per i trasporti non disciplinati dalla CIM, qualsiasi altro documento equivalente. Peraltro l'utilizzo del termine «ADR» al marginale 15 del presente allegato non pregiudica il diritto degli Stati membri di autorizzare, nell'ambito del traffico nazionale, il trasporto combinato ferrovia-strada di veicoli stradali conformi alle disposizioni nazionali adottate in applicazione della direttiva 94/55/CE.

DIRETTIVA 96/50/CE DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1996

riguardante l'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità nel settore della navigazione interna

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

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

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽³⁾,

considerando che è opportuno introdurre disposizioni comuni relative alla conduzione delle navi per la navigazione interna sulle idrovie interne della Comunità; che un primo passo in questo senso è già stato compiuto dalla direttiva 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, sul riconoscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna⁽⁴⁾;

considerando che, in seguito alla diversità delle legislazioni nazionali relative ai requisiti per il conseguimento dei certificati di conduzione di navi per la navigazione interna e all'esigenza di rendere gradualmente più severi, nel settore della navigazione interna, i requisiti in materia di sicurezza, è opportuno, per ovviare a eventuali distorsioni della concorrenza, adottare norme comunitarie per il rilascio di detti certificati;

considerando che, per garantire l'uniformità e la trasparenza richieste, è opportuno che la Comunità definisca un modello di certificato nazionale unico di conduzione delle navi, soggetto a riconoscimento reciproco da parte degli Stati membri senza obbligo di sostituzione, lasciando agli Stati membri, in virtù del principio di sussidiarietà, la competenza del rilascio del certificato;

considerando che le idrovie nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro non sono soggette alla concorrenza internazionale e non è pertanto

opportuno rendere in tal caso obbligatorie le disposizioni comuni per il conseguimento dei certificati di conduzione previsti dalla presente direttiva;

considerando che tali disposizioni comuni devono soprattutto essere intese a migliorare il livello di sicurezza della navigazione e di tutela della vita umana; che a tal fine si rivela indispensabile che esse stabiliscano presupposti minimi che devono ricorrere per il richiedente per conseguire il certificato di conduzione di navi per la navigazione interna;

considerando che i presupposti da stabilire devono riguardare almeno l'età richiesta per la conduzione delle navi, l'idoneità fisica e mentale del richiedente, la sua esperienza professionale e le sue conoscenze di talune materie connesse alla conduzione di una nave; che, per ragioni di sicurezza della nave e delle persone a bordo, gli Stati membri possono imporre presupposti complementari, segnatamente per assicurarsi della conoscenza di talune situazioni locali; che delle conoscenze professionali supplementari sono richieste per la conduzione di una nave a mezzo radar o la conduzione di una nave che trasporta passeggeri;

considerando che è opportuno stabilire procedure apposite per l'adeguamento degli allegati alla presente direttiva; che è pertanto opportuno che il comitato istituito dall'articolo 7 della direttiva 91/672/CEE sia incaricato di assistere la Commissione nell'adeguamento degli allegati,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Gli Stati membri che rilasciano un certificato di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna, in appresso denominato «certificato», si basano sul modello comunitario descritto all'allegato I, a norma della presente direttiva.

2. Gli Stati membri adottano tutte le disposizioni utili ad evitare i rischi di contraffazione dei certificati.

3. Il certificato è rilasciato dalle autorità competenti degli Stati membri, a norma delle disposizioni della presente direttiva. Esso tiene conto delle specificità delle idrovie e dei certificati di cui all'articolo 1 della direttiva 91/672/CEE e più precisamente:

⁽¹⁾ GU n. C 280 del 6. 10. 1994, pag. 5.

⁽²⁾ Parere espresso il 25 gennaio 1995 (GU n. C 102 del 24. 4. 1995, pag. 5).

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 2 marzo 1995 (GU n. C 68 del 20. 3. 1995, pag. 41), posizione comune del Consiglio dell'8 dicembre 1995 (GU n. C 356 del 30. 12. 1995, pag. 66) e decisione del Parlamento europeo del 9 maggio 1996 (GU n. C 152 del 27. 5. 1996, pag. 46).

⁽⁴⁾ GU n. L 373 del 31. 12. 1991, pag. 29.

- il certificato di conduzione valido per tutte le idrovie degli Stati membri, ad eccezione delle idrovie cui si applica il regolamento relativo al rilascio delle patenti di battelliere del Reno (gruppo A);
 - il certificato di conduzione valido per tutte le idrovie degli Stati membri ad eccezione delle idrovie a carattere marittimo elencate nell'allegato II della direttiva 91/672/CEE, e ad eccezione delle idrovie cui si applica il regolamento relativo al rilascio delle patenti di battelliere del Reno (gruppo B).
4. Il certificato del gruppo A o B, rilasciato dagli Stati membri a norma della presente direttiva, è valido per tutte le idrovie comunitarie del gruppo A o B.
5. Fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, la patente di battelliere del Reno, rilasciata conformemente alla convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, è valida per tutte le idrovie della Comunità.
6. I certificati di conduzione nazionali soggetti a riconoscimento reciproco ai sensi della direttiva 91/672/CEE, quali descritti all'allegato I della presente direttiva, che sono rilasciati entro 18 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva, restano validi senza obbligo di sostituzione.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- a) «autorità competente», l'autorità incaricata dallo Stato membro di rilasciare il certificato dopo aver constatato che per il richiedente ricorrono i prescritti presupposti;
- b) «conduttore di nave», la persona che possiede l'idoneità e le qualifiche necessarie per assicurare la conduzione della nave sulle idrovie degli Stati membri e che è responsabile della navigazione a bordo;
- c) «membro del personale di coperta», una persona che ha regolarmente partecipato alla conduzione e ha retto il timone di una nave per la navigazione interna.

Articolo 3

1. La presente direttiva si applica ai conduttori di navi per la navigazione interna: automotori, rimorchiatori, spintori, chiatte rimorchiate, convogli spinti o in formazione accoppiata, adibite al trasporto di merci o di persone, ad eccezione:
 - dei conduttori di navi adibite al trasporto di merci di lunghezza inferiore a 20 metri;
 - dei conduttori di navi adibite al trasporto di passeggeri che non trasportano più di 12 persone oltre all'equipaggio.
2. Uno Stato membro può, previa consultazione della Commissione, dispensare dall'applicazione della presente direttiva i conduttori di navi che operano esclusivamente sulle idrovie nazionali non collegate alla rete navigabile di

un altro Stato membro e rilasciare loro certificati di conduzione nazionali le cui modalità di rilascio possono differire da quelle definite dalla presente direttiva. La validità di tali certificati nazionali è in tal caso limitata a tali idrovie.

Articolo 4

1. Per conseguire il certificato, devono ricorrere per il richiedente i presupposti minimi previsti agli articoli da 5 a 8. Il certificato menziona il gruppo, A o B, nell'ambito del quale il conduttore di nave è abilitato ad operare.
2. Gli Stati membri riconoscono reciprocamente i certificati rilasciati per i quali ricorrono i presupposti minimi di cui al paragrafo 1.

Articolo 5

Per conseguire un certificato, il richiedente deve aver compiuto 21 anni. Tuttavia, gli Stati membri mantengono la facoltà di rilasciare un certificato di conduzione a partire da 18 anni. Il riconoscimento, da parte di uno Stato membro, di un certificato del gruppo A o B, rilasciato da un altro Stato membro, può essere subordinato alle stesse condizioni, per quanto riguarda l'età minima, richieste, in tale Stato membro, al fine del rilascio di un certificato dello stesso gruppo.

Articolo 6

1. Il richiedente deve provare la propria idoneità fisica e mentale sottoponendosi ad una visita medica presso un medico riconosciuto dall'autorità competente. Tale esame verte, in particolare, sull'acuità visiva e uditiva, sulla capacità di distinguere i colori, sulla motricità degli arti superiori e inferiori, nonché sullo stato neuropsichiatrico e vascolare del richiedente.
2. Il titolare di certificato che compia 65 anni deve, nei tre mesi successivi e successivamente ogni anno, sottoporsi all'esame previsto al paragrafo 1; l'autorità competente attesta con una menzione sul certificato stesso che il conduttore ha adempiuto a tale obbligo.

Articolo 7

1. Il richiedente deve provare di possedere un'esperienza professionale di quattro anni almeno in qualità di membro del personale di coperta a bordo di una nave per la navigazione interna.
2. Per poter essere presa in considerazione, l'esperienza professionale deve essere convalidata dall'autorità competente dello Stato membro mediante un'annotazione sul libretto personale di servizio. Tale esperienza può essere stata acquisita su tutte le idrovie degli Stati membri. Per le idrovie il cui corso valica il territorio comunitario, quali il Danubio, l'Elba e l'Oder, si tiene conto dell'esperienza professionale acquisita su tutti i tratti di tali idrovie.

3. La durata minima dell'esperienza professionale di cui al paragrafo 1 può essere ridotta di 3 anni al massimo:

- a) qualora il richiedente sia titolare di un diploma riconosciuto dall'autorità competente comprovante una formazione specializzata in navigazione interna che comporta sessioni pratiche di conduzione di navi; la riduzione non può essere superiore alla durata della formazione specializzata; ovvero
- b) qualora il richiedente possa provare un'esperienza professionale acquisita su una nave marittima in qualità di membro del personale di coperta; per ottenere la riduzione massima di 3 anni, il richiedente deve provare un'esperienza di almeno 4 anni nel settore della navigazione marittima.

4. La durata minima di esperienza professionale di cui al paragrafo 1 può essere ridotta di 3 anni al massimo qualora il richiedente abbia superato un esame pratico di conduzione di una nave; il certificato si limita in questo caso alle navi che presentano caratteristiche nautiche simili a quelle della nave utilizzata per l'esame pratico.

Articolo 8

1. Il richiedente deve aver superato un esame vertente sulle sue conoscenze professionali; tale esame deve comprendere almeno le materie generali di cui al capitolo A dell'allegato II.

2. Fatta salva la consultazione della Commissione, uno Stato membro può richiedere che, per la navigazione su talune idrovie, ad eccezione di quelle a carattere marittimo di cui all'allegato II della direttiva 91/672/CEE, per il conduttore di nave ricorrano i presupposti supplementari riguardanti la conoscenza della situazione locale.

Ferma restando la consultazione della Commissione, uno Stato membro può richiedere che, su talune superfici di trasporto limitate, il conduttore di una nave passeggeri posseda una conoscenza professionale più approfondita delle disposizioni specifiche in materia di sicurezza dei passeggeri e, più in particolare, in caso di incidente, di incendio e di naufragio.

Articolo 9

1. Per essere ammesso a condurre una nave a mezzo radar, il conduttore della nave deve essere in possesso di un attestato speciale rilasciato dall'autorità competente che comprovi il superamento dell'esame vertente sulle conoscenze professionali delle materie di cui al capitolo B dell'allegato II.

Gli Stati membri riconoscono il diploma rilasciato secondo il regolamento sul rilascio dei diplomi per la conduzione di navi a mezzo radar sul Reno.

2. Qualora per il richiedente ricorrano i presupposti requisiti enunciati al paragrafo 1, l'autorità competente

attesta l'idoneità alla conduzione a mezzo radar mediante un'annotazione sul certificato.

Articolo 10

Per essere ammesso a condurre una nave passeggeri sulle idrovie degli Stati membri, il conduttore della nave ovvero un altro membro dell'equipaggio deve essere in possesso di un attestato speciale rilasciato dall'autorità competente che comprovi il superamento dell'esame vertente sulle conoscenze professionali delle materie di cui al capitolo C dell'allegato II.

Articolo 11

A norma della procedura di cui all'articolo 12, la Commissione può adottare le iniziative necessarie ai fini dell'adeguamento del modello di certificato di conduzione di cui all'allegato I e dell'evoluzione delle conoscenze professionali richieste per il conseguimento del certificato ed elencate all'allegato II.

Articolo 12

1. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 11, la Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 7 della direttiva 91/672/CEE.

2. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il proprio parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, ai voti dei rappresentanti degli Stati membri è attribuita la ponderazione fissata nell'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto.

3. a) La Commissione adotta le misure immediatamente applicabili.

b) Tuttavia se tali misure non sono conformi al parere espresso dal comitato, la Commissione le comunica immediatamente al Consiglio. In tal caso la Commissione può differire di un mese al massimo, a decorrere da tale comunicazione, l'applicazione delle misure da essa decise. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, può adottare una decisione diversa entro il termine di cui al comma precedente.

Articolo 13

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro 18 mesi dalla

data di entrata in vigore della presente direttiva. 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 del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione il testo delle disposizioni che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

3. Gli Stati membri si assistono reciprocamente, se necessario, nell'applicazione della presente direttiva.

Articolo 14

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 15

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

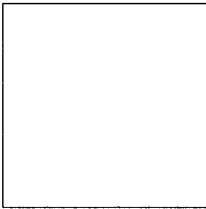
I. YATES

ALLEGATO I

MODELLO DI CERTIFICATO PER LA CONDUZIONE DI NAVI PER LA NAVIGAZIONE INTERNA

(85 mm × 54 mm — Fondo di colore azzurro)

Le caratteristiche fisiche della carta devono essere conformi alle norme ISO 78.10.

CERTIFICATO DI CONDUZIONE DI NAVI PER LA NAVIGAZIONE INTERNA: A/B		ITALIA
1. xxx		
2. xxx		
3. 01/01/1996 — I-Roma		
4. 02/01/1996		
	6.	
7. #####		
8. AB		
9. R, tonnellate, kW, xx		
10. 01/01/2061		
11.	5. xxx	

CERTIFICATO DI CONDUZIONE DI NAVI PER IL TRASPORTO DI MERCI E DI PERSONE NEL SETTORE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA	
1. Cognome del titolare	9. — R (Radar)
2. Nome o nomi	— categoria e capacità esclusiva del bat- tello (tonnellate, kW, passeggeri)
3. Data e luogo di nascita	10. Data di scadenza
4. Data di rilascio del certificato	11. Menzioni
5. Numero di rilascio	Restrizioni
6. Fotografia del titolare	
7. Firma del titolare	
8. A Tutte le idrovie ad eccezione del Reno	
B Tutte le idrovie ad eccezione di quelle marittime e del Reno	
Modello dell'Unione europea	

ALLEGATO II

CONOSCENZE PROFESSIONALI RICHIESTE PER IL CONSEGUIMENTO DEL CERTIFICATO DI
CONDUZIONE DI NAVI PER LA NAVIGAZIONE INTERNA

CAPITOLO A

Materie generali per il trasporto di merci e di persone

PARTE 1: CERTIFICATO DI GRUPPO A

1. *Navigazione*

- a) Conoscenza esatta delle norme di navigazione sulle idrovie interne e sulle vie navigabili marittime, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna) e il regolamento internazionale per la prevenzione delle collisioni in mare, compresi la segnalazione e il sistema di segnalazione delle vie navigabili.
- b) Conoscenza delle caratteristiche generali delle principali idrovie interne e delle vie navigabili marittime dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico.
- c) Navigazione terrestre, ivi compresi:
la determinazione della rotta, le rette di posizione e il punto-nave, stampati e pubblicazioni nautiche, utilizzo delle carte nautiche, aiuti per la navigazione e sistemi di segnalazione, procedure di controllo della bussola, basi delle condizioni delle maree.

2. *Manovra e conduzione della nave*

- a) Comando della nave, tenuto conto dell'effetto del vento, della corrente, del risucchio e dell'immersione ai fini di una galleggiabilità e di una stabilità sufficienti.
- b) Compiti del timone e dell'elica e loro funzionamento.
- c) Manovra di ancoraggio e di ormeggio in ogni condizione.
- d) Manovre nella chiusa e nei porti e in caso di incrocio o sorpasso di un'altra nave.

3. *Costruzione e stabilità della nave*

- a) Conoscenza dei principi fondamentali della costruzione delle navi soprattutto in rapporto con la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave.
- b) Conoscenza elementare della direttiva 82/714/CEE del Consiglio del 4 ottobre 1982 che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna⁽¹⁾.
- c) Conoscenza elementare degli elementi principali della struttura della nave.
- d) Conoscenza teorica della galleggiabilità e delle regole di stabilità; e loro applicazione pratica, in particolare la navigabilità.
- e) Requisiti supplementari, in particolare attrezzature supplementari, sulle vie navigabili marittime.

4. *Macchine*

- a) Conoscenza elementare della costruzione e del funzionamento delle macchine allo scopo di garantire il loro corretto funzionamento.
- b) Comando e controllo del funzionamento delle macchine principali e ausiliarie e condotta da seguire in caso di avaria.

5. *Carico e scarico*

- a) Utilizzazione delle scale di immersione.
- b) Determinazione della capacità di carico con l'aiuto del certificato di stazzatura.
- c) Operazioni di carico e scarico, stivaggio del carico (piano di stivaggio).

⁽¹⁾ GU n. L 301 del 28. 10. 1982, pag. 1.

6. *Condotta in circostanze particolari*

- a) Principi fondamentali della prevenzione degli incidenti.
- b) Misure da adottare in caso di avaria, di collisione o di arenamento, ivi compresa la chiusura di falle.
- c) Utilizzazione di attrezzature e di materiale di salvataggio.
- d) Primi soccorsi in caso di incidente.
- e) Prevenzione di incendi e utilizzazione degli impianti e dei dispositivi antincendio.
- f) Prevenzione dell'inquinamento delle idrovie.
- g) Condizioni specifiche per il salvataggio di persone, navi e carico sulle vie navigabili marittime, sopravvivenza in mare.

PARTE 2: CERTIFICATO DI GRUPPO B

1. *Navigazione*

- a) Conoscenza esatta delle norme di navigazione sulle idrovie interne in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna) compresi la segnalazione e il sistema di segnalazione delle vie navigabili.
- b) Conoscenza delle caratteristiche generali delle principali idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico.
- c) Determinazione della rotta, stampati e pubblicazioni nautiche, sistemi di segnalazione.

2. *Manovra e conduzione della nave*

- a) Comando della nave tenuto conto dell'effetto del vento, della corrente, del risucchio e dell'immersione ai fini di una galleggiabilità e di una stabilità sufficienti.
- b) Compiti del timone e dell'elica e loro funzionamento.
- c) Manovra di ancoraggio e di ormeggio in qualsiasi condizione.
- d) Manovre nella chiusa e nei porti e in caso di incrocio o sorpasso di un'altra nave.

3. *Costruzione e stabilità della nave*

- a) Conoscenza dei principi fondamentali della costruzione delle navi soprattutto in rapporto con la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave.
- b) Conoscenza elementare della direttiva 82/714/CEE del Consiglio del 4 ottobre 1982 che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.
- c) Conoscenza elementare degli elementi principali della struttura della nave.
- d) Conoscenza teorica della galleggiabilità e delle regole di stabilità e loro applicazione pratica.

4. *Macchine*

- a) Conoscenza elementare della costruzione e del funzionamento delle macchine allo scopo di garantire il loro corretto funzionamento.
- b) Comando e controllo del funzionamento delle macchine principali e ausiliarie e condotta da seguire in caso di guasto.

5. *Carico e scarico*

- a) Utilizzazione delle scale di immersione.
- b) Determinazione della capacità di carico con l'aiuto del certificato di stazzatura.
- c) Operazioni di carico e scarico, stivaggio del carico (piano di stivaggio).

6. *Condotta in circostanze particolari*

- a) Principi fondamentali della prevenzione degli incidenti.
- b) Misure da adottare in caso di avaria, di collisione o di arenamento, ivi compresa la chiusura di falle.
- c) Utilizzazione di attrezzature e di materiale di salvataggio.
- d) Primi soccorsi in caso di incidente.
- e) Prevenzione di incendi e utilizzazione degli impianti e dei dispositivi antincendio.
- f) Prevenzione dell'inquinamento delle idrovie.

CAPITOLO B

Materie complementari obbligatorie per la conduzione di una nave a mezzo radar

- a) Conoscenza della teoria del radar: generalità sulle onde radioelettriche e principi di funzionamento del radar.
- b) Attitudine ad utilizzare un impianto radar, interpretazione dell'immagine radar, analisi delle informazioni fornite dall'impianto e conoscenza dei limiti delle informazioni fornite dal radar.
- c) Utilizzazione dell'indicatore di velocità di virata.
- d) Conoscenza delle norme CEVNI in materia di navigazione a mezzo radar.

CAPITOLO C

Materie complementari obbligatorie per il trasporto di passeggeri

1. Conoscenze sommarie delle prescrizioni tecniche riguardanti la stabilità delle navi passeggeri in caso di avaria, la compartimentazione stagna, il galleggiamento massimo.
 2. Primi soccorsi in caso di incidente.
 3. Prevenzione degli incendi e dispositivi antincendio.
 4. Impiego dei mezzi e del materiale di salvataggio.
 5. Misure per la protezione dei passeggeri in generale e in particolare in caso di evacuazione, avaria, collisione, arenamento, incendio, esplosione e altre situazioni di panico.
 6. Conoscenza delle consegne di sicurezza (uscite d'emergenza, passerella, uso del timone d'emergenza).
-

DIRETTIVA 96/51/CE DEL CONSIGLIO

del 23 luglio 1996

che modifica la direttiva 70/524/CEE relativa agli additivi nell'alimentazione degli animali

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 43,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,visto il parere del Parlamento europeo⁽²⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale⁽³⁾,

(1) considerando che nell'applicazione della direttiva 70/524/CEE del Consiglio, del 23 novembre 1970, relativa agli additivi nell'alimentazione degli animali⁽⁴⁾, è risultato che taluni concetti fondamentali dovevano essere riveduti per tener conto della necessità di garantire in maniera ottimale la protezione della salute degli animali e delle persone nonché la tutela dell'ambiente;

(2) considerando che dall'esperienza acquisita è risultato che la normativa attualmente in vigore in materia di utilizzazione degli additivi nell'alimentazione degli animali non offre tutte le garanzie di sicurezza necessarie, in particolare a causa della circolazione nella Comunità di copie scadenti di additivi zootecnici; che è pertanto indispensabile associare l'autorizzazione di tali additivi al responsabile dell'immissione in circolazione dell'additivo che ha formato oggetto dell'autorizzazione comunitaria;

(3) considerando che occorre distinguere gli additivi utilizzati ordinariamente e senza rischi particolari per la fabbricazione dei mangimi, dagli additivi ad alta tecnologia di composizione estremamente precisa, che pertanto devono essere oggetto di un'autorizzazione di immissione in circolazione associata al responsabile di quest'ultima, al fine di evitare esemplari più o meno conformi e quindi più o meno sicuri;

(4) considerando che occorre definire in forma di allegati alla direttiva 70/524/CEE l'elenco di additivi la cui autorizzazione di immissione in circolazione è concessa ad un determinato responsabile, che è

l'unica persona abilitata a immettere in circolazione detti additivi, nonché l'elenco degli altri additivi che possono essere immessi in circolazione da chiunque purché essi siano conformi ai dati, contenuti nei fascicoli, in base ai quali sono stati autorizzati;

(5) considerando che per agevolare l'applicazione della direttiva è opportuno completare l'elenco delle definizioni e modificarne alcune; che occorre precisare, in particolare, la nozione di additivi in modo che venga tenuto conto dell'influenza che essi possono avere sulle materie prime per mangimi, sui prodotti di origine animale, sul benessere degli animali o sull'ambiente; che occorre escludere gli ausiliari tecnologici dal campo di applicazione della presente direttiva qualora tali sostanze siano utilizzate nella produzione degli alimenti e non esercitino più alcun effetto sul prodotto finito;

(6) considerando che i microrganismi autorizzati in quanto tali nel gruppo «0» e intesi a migliorare la produzione animale, in particolare a influire sulla flora gastrointestinale, devono formare delle colonie;

(7) considerando che nel caso particolare in cui vitamine, oligoelementi ovvero coloranti siano presenti allo stato naturale in talune materie prime, essi non devono essere considerati come additivi a meno che non si tratti di prodotti specificamente arricchiti con una siffatta sostanza corrispondente ad un additivo e che, pertanto, non possono essere considerati come materie prime contenenti naturalmente le sostanze in questione;

(8) considerando che le premiscele di cui alla presente direttiva non possono, in nessun caso, essere considerate preparazioni che rientrano nella definizione di additivo;

(9) considerando che dall'esperienza è risultato che l'autorizzazione degli additivi tramite direttiva era origine di ritardi considerevoli; che tali ritardi di recepimento delle direttive nei diritti nazionali potevano creare distorsioni di concorrenza e provocare persino ostacoli agli scambi; che per ovviare a tale situazione è opportuno autorizzare gli additivi tramite regolamento;

(10) considerando che l'esame dei fascicoli può comportare la riscossione di canoni da parte dello Stato membro relatore; che è necessario armonizzare i livelli di tali canoni al fine di evitare distorsioni di

⁽¹⁾ GU n. C 218 del 12. 8. 1993, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. C 128 del 9. 5. 1994, pag. 37.

⁽³⁾ GU n. C 52 del 19. 2. 1994, pag. 18.

⁽⁴⁾ GU n. L 270 del 14. 2. 1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 96/25/CE (GU n. L 125 del 23. 5. 1996, pag. 35).

concorrenza; che tale armonizzazione rientrerà nel quadro generale della futura normativa comunitaria riguardante i canoni o le tasse da riscuotere nel settore dell'alimentazione degli animali; che occorrerà in tal caso valutare se i livelli dei canoni da riscuotere non debbano variare a seconda del tipo di autorizzazione richiesta o del gruppo di additivi interessato; che sarebbe equo riscuotere canoni più elevati, per esempio per l'esame dei fascicoli riguardanti i fattori di crescita, di quello dei fascicoli riguardanti le vitamine; che sarebbe adeguato non riscuotere alcun canone per l'esame dei fascicoli riguardanti additivi tecnologici molto semplici; che il canone deve essere pagato allo Stato membro relatore al momento del deposito del fascicolo;

- (11) considerando che fino a quando il Consiglio non avrà adottato disposizioni legislative in materia di canoni, è opportuno dare allo Stato membro relatore la possibilità di prendere disposizioni in tale settore ovvero di mantenere le disposizioni legislative già adottate al riguardo;
- (12) considerando che all'introduzione di canoni deve corrispondere, d'altro canto, la garanzia che la decisione in merito alla domanda di autorizzazione di immissione in circolazione di un additivo venga presa entro determinate scadenze;
- (13) considerando che certi additivi per i mangimi possono raggiungere la catena alimentare umana; che è necessario che il comitato scientifico per l'alimentazione animale possa collaborare col comitato scientifico dell'alimentazione umana per le questioni che possono avere influenza sulla salute del consumatore;
- (14) considerando che la ricerca di nuovi additivi appartenenti al gruppo delle sostanze la cui autorizzazione è associata ai responsabili dell'immissione in circolazione richiede investimenti costosi; che occorre dunque proteggere per un periodo fissato a dieci anni i dati scientifici o le informazioni contenute nel fascicolo in base al quale è stata concessa la prima autorizzazione; che occorre altresì proteggere i nuovi dati forniti in previsione del rinnovo o della modifica delle condizioni dell'autorizzazione iniziale per un periodo più breve fissato a cinque anni; che, durante questi periodi di protezione dei dati, tutti i nuovi richiedenti autorizzazione sono tenuti a fornire un fascicolo costituito a norma delle disposizioni della direttiva 87/153/CEE del Consiglio, del 16 febbraio 1987, che fissa le linee direttrici per la valutazione degli additivi nell'alimentazione degli animali⁽¹⁾, a meno che non sia stato stipulato un accordo tra le parti interessate per ripartire l'uso dei dati; che, qualora esistano più fruttorii di un'autorizzazione concessa per un medesimo additivo, questi devono rispondere individualmente o collettivamente a qualsiasi richiesta d'informazioni scientifiche della Commissione, pena la revoca del beneficio dell'autorizzazione;
- (15) considerando che, allo scopo di porre fine alle disparità tra Stati membri connesse con il sistema di autorizzazione sul proprio territorio degli additivi indicati nell'allegato II, è opportuno estendere all'intera Comunità la validità dell'autorizzazione provvisoria degli additivi che soddisfano un numero minimo di condizioni; che le autorizzazioni sono definitive per taluni additivi o sono valide per un periodo di dieci anni per altri additivi, quando sono soddisfatte tutte le condizioni di autorizzazione, il che avviene al più tardi alla scadenza del periodo dell'autorizzazione provvisoria;
- (16) considerando che per le domande di autorizzazione riguardanti gli additivi di cui all'articolo 2, lettere aaa) e aaaa), presentate anteriormente al 1° aprile 1998 e per cui è data un'autorizzazione provvisoria anteriormente al 1° ottobre 1999, gli Stati membri possono ammettere sul loro territorio nazionale l'immissione in circolazione e l'impiego dell'additivo per un periodo che non può superare cinque anni a decorrere dalla data di adozione del regolamento di autorizzazione;
- (17) considerando che per le domande di autorizzazione riguardanti gli additivi di cui all'articolo 2, lettere aaa) e aaaa) presentate a decorrere dal 1° aprile 1998 e per cui è data un'autorizzazione anteriormente al 1° ottobre 1999, gli Stati membri possono ammettere sul loro territorio nazionale l'immissione in circolazione e l'impiego dell'additivo per un periodo che non può superare cinque anni a decorrere dalla data di adozione del regolamento di autorizzazione;
- (18) considerando che, per passare dal vecchio sistema di autorizzazione al nuovo, risulta indispensabile instaurare un regime transitorio; che pertanto è imperativo anticipare la data di entrata in vigore delle relative disposizioni;
- (19) considerando che occorre tener conto dell'evoluzione delle tecniche di utilizzazione degli additivi; che occorre quindi prevedere, in taluni casi, la possibilità di somministrare gli additivi, in determinate condizioni, per via diversa dall'incorporazione nei mangimi;
- (20) considerando che nello stato attuale delle conoscenze scientifiche e tecniche e tenuto conto dei mezzi di controllo, è opportuno non autorizzare l'utilizzazione di antibiotici, coccidiostatici, altre sostanze medicamentose e dei fattori di crescita secondo modi di somministrazione diversa dall'incorporazione nei mangimi;
- (21) considerando che non dovrebbe più essere pubblicata la monografia sugli additivi zootecnici; che

⁽¹⁾ GU n. L 64 del 7. 3. 1987, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 95/11/CE della Commissione (GU n. L 106 dell'11. 5. 1995, pag. 23).

d'altro canto è però imperativo rendere pubblica una scheda segnaletica degli additivi in questione al fine di agevolarne l'identificazione all'atto dei controlli;

- (22) considerando che, per consentire alle autorità nazionali di effettuare i controlli, occorre mettere a loro disposizione un campione standard;
- (23) considerando che è vietata la miscela di additivi appartenenti rispettivamente ai gruppi degli antibiotici, dei coccidiostatici, di altre sostanze medicamentose e dei fattori di crescita con microrganismi, a meno che tale miscela non sia ammessa nell'autorizzazione specifica del microrganismo;
- (24) considerando che, data la soppressione degli allegati I e II nonché per fini di chiarezza e di trasparenza, occorre pubblicare annualmente l'elenco dei responsabili dell'immissione in circolazione di cui all'articolo 2 aaa) e l'elenco dei produttori cui il titolare di un'autorizzazione ha ceduto diritti alla fabbricazione degli additivi nonché l'elenco di tutti gli additivi autorizzati,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 70/524/CEE è modificata come segue:

- 1) Il testo dell'articolo 1 è sostituito dal testo seguente:

«CAMPO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

1. La presente direttiva riguarda gli additivi nell'alimentazione degli animali.

2. La presente direttiva non si applica ai coadiuvanti tecnologici utilizzati deliberatamente come sostanze nella trasformazione di materie prime per mangimi o di mangimi ai fini di un determinato obiettivo tecnologico durante il trattamento o la trasformazione e il cui impiego può risultare nella presenza non intenzionale ma tecnicamente inevitabile di residui di tali sostanze o di loro derivati nel prodotto finale, e purché i suddetti residui non presentino rischi sanitari e non abbiano alcun effetto tecnologico sul prodotto finito.

3. Purché non si tratti di prodotti specificamente arricchiti con sostanze corrispondenti ad un additivo, non sono considerate additivi le sostanze presenti allo stato naturale nelle materie prime che rientrano nella composizione normale dei mangimi e che corrispondono ad una sostanza autorizzata a norma della presente direttiva.»

- 2) Tra gli articoli 1 e 2 è inserito il seguente titolo:

«DEFINIZIONI»

- 3) L'articolo 2 è modificato come segue:

- i) La lettera a) è sostituita dalle lettere seguenti:

«a) "additivi": le sostanze o le preparazioni utilizzate nell'alimentazione degli animali al fine di:

— influenzare favorevolmente le caratteristiche delle materie prime per mangimi o dei mangimi composti o dei prodotti di origine animale, oppure

— soddisfare esigenze nutrizionali degli animali o migliorare la produzione animale segnatamente influenzando sulla flora gastrointestinale o sulla digeribilità dei mangimi, oppure

— introdurre nell'alimentazione elementi favorevoli al fine di raggiungere obiettivi nutrizionali particolari o al fine di rispondere a esigenze nutrizionali specifiche momentanee degli animali, oppure

— prevenire o ridurre gli effetti nocivi provocati dalle infezioni animali oppure migliorare l'ambiente in cui si trovano gli animali;

aa) "microrganismi": i microrganismi che formano colonie;

aaa) "additivi oggetto di un'autorizzazione associata al responsabile della loro immissione in circolazione": gli additivi di cui all'allegato C, parte I;

aaaa) "altri additivi": gli additivi che non sono oggetto di un'autorizzazione associata al responsabile della loro immissione in circolazione e di cui all'allegato C, parte II.».

- ii) Il testo della lettera f) è sostituito dal seguente:

«f) "materie prime per mangimi": i diversi prodotti di origine vegetale o animale, allo stato naturale, freschi o conservati nonché i derivati della loro trasformazione industriale, come pure le sostanze organiche o inorganiche, comprendenti o no additivi destinati all'alimentazione degli animali per via orale, direttamente come tali o previa trasformazione, alla preparazione di mangimi composti oppure ad essere usati come supporto delle premiscele;».

iii) Sono aggiunte le seguenti lettere:

- «k) “immissione in circolazione” o “circolazione”: la detenzione di prodotti a fini di vendita, ivi compresa l'offerta, o altre forme di trasferimento a terzi, a titolo gratuito o a pagamento, nonché la vendita e le altre forme di trasferimento stesse;
- l) “responsabile dell'immissione in circolazione”: la persona fisica o giuridica che si assume la responsabilità della conformità dell'additivo che ha formato oggetto di autorizzazione comunitaria e della relativa immissione in circolazione.».

4) Gli articoli da 3 a 9 sono sostituiti con il testo seguente:

«PROCEDURA DI AUTORIZZAZIONE DEGLI ADDITIVI

Articolo 3

Gli Stati membri prescrivono che nessun additivo possa essere immesso in circolazione senza che sia stata rilasciata un'apposita autorizzazione comunitaria. Questa autorizzazione è concessa mediante regolamento della Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 4.

Articolo 3 A

L'autorizzazione comunitaria di un additivo è concessa a condizione che:

- a) utilizzato nei mangimi, l'additivo abbia uno degli effetti di cui all'articolo 2, lettera a);
- b) tenuto conto delle condizioni d'impiego, l'additivo non abbia influenze sfavorevoli sulla salute umana o animale o sull'ambiente e non danneggi il consumatore alterando le caratteristiche dei prodotti di origine animale;
- c) l'additivo sia controllabile:
 - in quanto additivo stesso,
 - nelle premiscelate,
 - nei mangimi o, se del caso, nelle materie prime per mangimi;
- d) tenuto conto del tenore consentito, l'additivo non possa essere usato per il trattamento o la prevenzione delle malattie degli animali; questa condizione non si applica agli additivi del tipo di quelli appartenenti al gruppo dei coccidiostatici e altre sostanze medicamentose;
- e) l'additivo non sia esclusivamente riservato all'uso medico o veterinario per seri motivi attinenti alla salute umana o degli animali.

Articolo 4

1. Ai fini della concessione dell'autorizzazione comunitaria di una sostanza o di una preparazione quale additivo o, nel caso di un additivo già autorizzato, di una nuova utilizzazione, il richiedente l'autorizzazione sceglie uno Stato membro quale relatore, in occasione della procedura d'esame, del fascicolo da lui costituito conformemente alle disposizioni della direttiva 87/153/CEE del Consiglio, del 16 febbraio 1987, che fissa le linee direttrici per la valutazione degli additivi nell'alimentazione degli animali(*). Nel caso in cui sia stabilito in un paese terzo, il richiedente deve disporre di un rappresentante nella Comunità.

2. Lo Stato membro relatore verifica che:

- a) il fascicolo sia costituito in base alle disposizioni della direttiva 87/153/CEE;
- b) la sostanza o la preparazione, stando ai dati forniti, sembri conforme alle condizioni previste all'articolo 3 A.

3. Il richiedente l'autorizzazione comunitaria trasmette alla Commissione, per il tramite dello Stato membro relatore, una domanda corredata del fascicolo, con copia agli altri Stati membri che ne accusano ricevuta con la massima sollecitudine. Tale trasmissione è effettuata al più tardi un anno dopo la data del deposito del fascicolo del richiedente nello Stato membro relatore, salvo rigetto o rinvio della domanda stessa. Lo Stato membro relatore informa il richiedente, gli altri Stati membri e la Commissione dei motivi del rigetto o del rinvio del fascicolo.

4. Gli Stati membri dispongono di un termine di sessanta giorni a decorrere dalla data in cui è stato loro trasmesso il fascicolo per verificare che quest'ultimo sia costituito conformemente alle disposizioni della direttiva 87/153/CEE e, se del caso, per trasmettere per iscritto le loro osservazioni alla Commissione e agli altri Stati membri.

Se, alla scadenza del termine di cui al primo comma non sono state formulate obiezioni, il rappresentante della Commissione dispone di un termine di trenta giorni per iscrivere la domanda di autorizzazione all'ordine del giorno del comitato permanente degli alimenti per animali.

5. Se, previa consultazione del comitato permanente degli alimenti per animali, si ritiene che non siano state rispettate le modalità di presentazione del fascicolo, il rappresentante della Commissione ne informa il richiedente l'autorizzazione comunitaria nonché lo Stato membro relatore; se del caso, viene introdotta una nuova domanda in base ai paragrafi 1, 2 e 3.

6. La Commissione garantisce che si deliberi, secondo la procedura di cui all'articolo 23, sulla domanda di autorizzazione comunitaria entro un termine di 320 giorni dall'iscrizione della stessa nell'ordine del giorno del comitato permanente degli

alimenti per animali, a norma del paragrafo 4, secondo comma. Tuttavia questo termine è interrotto in caso di richiesta di informazioni complementari da parte di uno Stato membro in sede di comitato permanente degli alimenti per animali o se così richiesto dal comitato scientifico per l'alimentazione animale.

Se la domanda di autorizzazione comunitaria di un additivo è respinta o costituisce l'oggetto di un rinvio, il rappresentante della Commissione comunica le motivazioni del rigetto o rinvio al richiedente l'autorizzazione, nonché allo Stato membro relatore.

(*) GU n. L 64 del 7. 3. 1987, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 95/11/CE (GU n. L 106 dell'11. 5. 1995, pag. 23).

Articolo 5

Sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 23 le modifiche da apportare alla direttiva 87/153/CEE:

- in funzione dell'evoluzione delle conoscenze scientifiche e tecniche e
- tenuto conto delle disposizioni previste all'articolo 9 B, paragrafo 1, all'articolo 9 C, paragrafo 3, all'articolo 9 O e all'articolo 9 Q, paragrafo 5.

Articolo 6

1. Lo Stato membro relatore può riscuotere, secondo i gruppi di additivi e la natura dell'autorizzazione comunitaria richiesta, un canone per l'esame dei fascicoli in base agli obblighi previsti all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 9 B, paragrafo 1, all'articolo 9 C, paragrafo 3, e all'articolo 9 G, paragrafo 4. Tale canone deve essere pagato al momento del deposito del fascicolo.

2. Il Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, stabilisce anteriormente al 1° ottobre 1999 il livello del canone di cui al paragrafo 1.

Articolo 7

1. Gli Stati membri e la Commissione garantiscono che le informazioni la cui divulgazione potrebbe ledere i diritti di proprietà industriale e commerciale rimangano riservate.

2. La riservatezza non si applica:

- alle denominazioni e alla composizione dell'additivo,
- alle proprietà fisico-chimiche e biologiche dell'additivo,
- all'interpretazione dei dati farmacologici, tossicologici ed ecotossicologici dell'additivo,

- ai metodi di analisi per il controllo dell'additivo stesso, dell'additivo nelle premiscelate, nei mangimi ed, eventualmente, nelle materie prime,
- ai metodi di controllo dei residui dell'additivo o di suoi metaboliti nei prodotti di origine animale.

Articolo 7 A

Qualora un additivo sia costituito da o contenga organismi geneticamente modificati a norma dell'articolo 2, paragrafi 1 e 2, della direttiva 90/220/CEE del Consiglio, del 23 aprile 1990, sull'emissione deliberata nell'ambiente di organismi geneticamente modificati(*), viene effettuata una valutazione specifica dei rischi per l'ambiente, analoga a quella prevista dalla suddetta direttiva; a tale scopo il fascicolo che deve essere presentato a norma dell'articolo 4 della presente direttiva, al fine di garantire l'osservanza dei principi di cui all'articolo 3 A, comprende i seguenti documenti:

- copia di ogni consenso scritto delle autorità competenti per l'emissione deliberata nell'ambiente degli organismi geneticamente modificati per scopi di ricerca e sviluppo, a norma dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 90/220/CEE, nonché i risultati delle emissioni in relazione all'eventuale rischio per la salute umana e per l'ambiente;
- un fascicolo tecnico completo che fornisca le informazioni previste negli allegati II e III della direttiva 90/220/CEE, nonché la valutazione del rischio per l'ambiente risultante da tali informazioni; i risultati di qualsiasi studio effettuato per scopi di ricerca o sviluppo.

Gli articoli da 11 a 18 della direttiva 90/220/CEE non si applicano agli additivi costituiti da o contenenti organismi geneticamente modificati.

(*) GU n. L 117 del 8. 5. 1990, pag. 15. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 94/15/CE (GU n. L 103 del 22. 4. 1994, pag. 20).

Articolo 8

1. Il comitato scientifico per l'alimentazione animale, istituito con decisione 76/791/CEE della Commissione(*), è incaricato, su richiesta della Commissione, di assisterla per tutte le questioni scientifiche relative agli additivi impiegati nell'alimentazione degli animali.

2. Su richiesta della Commissione, lo Stato membro relatore provvede affinché tutto il fascicolo di cui all'articolo 4 o parte dello stesso venga trasmesso ufficialmente ai membri del comitato di cui al paragrafo 1.

(*) GU n. L 279 del 9. 10. 1976, pag. 35. Decisione modificata dalla decisione 86/105/CEE (GU n. L 93 dell'8. 4. 1986, pag. 14).

REGIME APPLICABILE ALLE AUTORIZZAZIONI DI ADDITIVI ASSOCIATI AL RESPONSABILE DELL'IMMISSIONE IN COMMERCIO**Autorizzazione concessa per dieci anni***Articolo 9*

Gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa) che soddisfano le condizioni previste dall'articolo 3 A sono autorizzati e iscritti nel capitolo I dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b).

Autorizzazione provvisoria per quattro anni al massimo*Articolo 9 A*

1. Per quanto concerne gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), può essere concessa un'autorizzazione provvisoria a livello comunitario per l'utilizzazione di un nuovo additivo o per una nuova utilizzazione nel caso in cui l'additivo sia già autorizzato, purché siano soddisfatte le condizioni previste alle lettere b), c), d) ed e) dell'articolo 3 A e si possa presumere, in base ai risultati disponibili, che la condizione indicata alla lettera a) dello stesso articolo sia anch'essa soddisfatta. Tali additivi sono iscritti nel capitolo II dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b).

2. La validità dell'autorizzazione provvisoria di cui al paragrafo 1 non deve essere superiore a quattro anni a decorrere dalla data alla quale essa ha effetto.

Rinnovo dell'autorizzazione dopo dieci anni*Articolo 9 B*

1. L'autorizzazione comunitaria degli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa) è valida per dieci anni a decorrere dalla data alla quale l'autorizzazione definitiva ha effetto e può essere rinnovata di decennio in decennio. In caso di rinnovo, il titolare dell'autorizzazione presenta alla Commissione, per il tramite dello Stato membro relatore, una domanda corredata di un fascicolo conforme alle disposizioni da prevedere in materia di rinnovo delle autorizzazioni degli additivi previste nell'ambito della direttiva 87/153/CEE. La domanda e il fascicolo sono trasmessi, almeno un anno prima della data di scadenza dell'autorizzazione, alla Commissione, che ne accusa ricevuta al più presto. Copia della domanda di rinnovo, corredata del fascicolo, è trasmessa ufficialmente dal titolare dell'autorizzazione, per il tramite dello Stato membro relatore agli altri Stati membri, che ne accusano ricevuta al più presto.

2. Alle domande di rinnovo si applicano per analogia l'articolo 3, seconda frase e gli articoli 3 A, 4, 7 e 7 A.

3. Qualora, per motivi non imputabili al titolare dell'autorizzazione, non si possa deliberare sulla domanda di rinnovo prima della data di scadenza dell'autorizzazione, la durata di quest'ultima è prorogata automaticamente sino al momento della delibera da parte della Commissione.

PROTEZIONE DEI DATI*Articolo 9 C*

1. Per quanto concerne gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), i dati scientifici e le informazioni contenuti nel fascicolo iniziale presentato ai fini della prima autorizzazione non possono essere utilizzati a vantaggio di altri richiedenti per un periodo di dieci anni:

- a) a decorrere dalla data alla quale ha effetto la prima autorizzazione mediante regolamento, degli additivi di cui all'articolo 9 T, paragrafo 1, all'articolo 9 H, paragrafo 1, e all'articolo 9 I, paragrafo 1,
- b) per gli altri additivi, a decorrere dalla data alla quale ha effetto la prima autorizzazione mediante regolamento, o a decorrere dal 1° ottobre 1999, se tale data in cui ha effetto è precedente,

a meno che il richiedente abbia convenuto con il titolare dell'autorizzazione che tali dati e informazioni possono essere utilizzati.

Tuttavia, nel corso di tale periodo, autorizzazioni di immissione in commercio possono essere accordate a persone diverse dal responsabile della prima immissione in commercio dell'additivo purché siano soddisfatte le condizioni degli articoli 3 A e 4.

2. Qualora siano forniti dati complementari per un additivo oggetto di autorizzazione provvisoria a norma dell'articolo 9 A ai fini della sua autorizzazione a norma dell'articolo 3 A, tali dati sono considerati parte integrante del fascicolo iniziale e di conseguenza la relativa protezione scade contemporaneamente a quella dei dati del fascicolo iniziale.

3. Allo scadere del periodo di dieci anni di cui al paragrafo 1, i risultati complessivi o parziali della valutazione effettuata in base ai dati scientifici e alle informazioni contenuti nel fascicolo, che hanno dato luogo all'autorizzazione dell'additivo, possono essere utilizzati dalla Commissione o da uno Stato membro a beneficio di un altro richiedente l'autorizzazione per l'immissione in circolazione di un additivo già autorizzato.

In tal caso il nuovo richiedente trasmette, per il tramite di uno Stato membro relatore, una domanda, corredata di un fascicolo conforme alle disposizioni da prevedere a tal fine nella direttiva

87/153/CEE, alla Commissione che ne accusa ricevuta al più presto. Una copia della domanda corredata del fascicolo viene trasmessa ufficialmente dal nuovo richiedente, per il tramite di uno Stato membro relatore agli altri Stati membri, che ne accusano ricevuta al più presto.

Si applicano per analogia le disposizioni dell'articolo 3, seconda frase e degli articoli 3 A, 4, 7 e 7 A.

4. Le disposizioni del paragrafo 3 si applicano anche per l'utilizzazione dei dati di un fascicolo relativi ad un additivo oggetto di una revoca di autorizzazione su richiesta del titolare di tale autorizzazione.

5. I dati scientifici e le informazioni supplementari necessari per modificare le condizioni di iscrizione dell'additivo, per assicurare il rinnovo dell'autorizzazione a norma dell'articolo 9 B, paragrafo 1, o qualsiasi dato scientifico nuovo o informazioni fornite nel periodo di autorizzazione dell'additivo non devono essere utilizzati dalla Commissione o da uno Stato membro a beneficio di un altro richiedente per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data alla quale ha effetto l'autorizzazione di una nuova utilizzazione, il rinnovo o il deposito dei nuovi dati scientifici o informazioni.

Qualora il periodo di protezione dei dati, concesso per una modifica delle condizioni di iscrizione di un additivo, scada prima della fine del periodo di cui al paragrafo 1, il periodo di cinque anni è prorogato in modo che la fine dei due periodi coincida.

6. Fatte salve le disposizioni del paragrafo 1, il richiedente l'autorizzazione per un additivo di cui all'articolo 2, lettera aaa) deve, prima di avviare esperimenti tossicologici su vertebrati, verificare se il suo prodotto o la sua sostanza attiva non sia già oggetto di autorizzazione. Ove necessario, egli si informa presso le autorità competenti di uno Stato membro se si tratta di un prodotto o sostanza attiva già autorizzato.

Qualora si tratti di un prodotto o sostanza attiva già autorizzato, il richiedente o i titolari di precedenti autorizzazioni adottano tutte le disposizioni necessarie per pervenire ad un accordo sull'impiego in comune delle informazioni, in modo da evitare la ripetizione degli esperimenti tossicologici su vertebrati.

Tuttavia qualora il richiedente o i detentori di autorizzazioni precedenti dello stesso prodotto non giungano ad un accordo sull'impiego delle informazioni, gli Stati membri possono adottare provvedimenti nazionali che obblighino il richiedente o i detentori di precedenti autorizzazioni stabiliti sul loro territorio a impiegare in comune le informazioni, in modo da evitare una ripetizione degli esperimenti tossicologici effettuati sul loro territorio su vertebrati, e stabilire le condizioni per l'utilizzazione delle informazioni assicurando un equilibrio ragionevole tra gli interessi delle parti in questione.

REGIME APPLICABILE DELL'AUTORIZZAZIONE DEGLI ALTRI ADDITIVI

Autorizzazione a tempo indeterminato

Articolo 9 D

1. Gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaaa) che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 3 A sono autorizzati e iscritti nel capitolo III dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b).

2. Gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaaa), iscritti nell'allegato I anteriormente al 1° aprile 1998 sono autorizzati e iscritti nel capitolo III dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b).

Autorizzazione provvisoria per 4 o 5 anni al massimo

Articolo 9 E

1. Per quanto concerne gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaaa), può essere concessa un'autorizzazione provvisoria a livello comunitario per l'utilizzazione di un nuovo additivo o per una nuova utilizzazione nel caso in cui tale additivo sia già autorizzato, purché siano soddisfatte le condizioni previste all'articolo 3 A, lettere b), c), d) ed e), e si possa presumere che la condizione indicata alla lettera a) dello stesso articolo è soddisfatta. Gli additivi sono iscritti nel capitolo IV dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b).

2. La validità dell'autorizzazione provvisoria di cui al paragrafo 1 non deve essere superiore a quattro anni a decorrere dalla data alla quale essa ha effetto.

3. Gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaaa), iscritti nell'allegato II anteriormente al 1° aprile 1998, possono continuare a essere oggetto di autorizzazioni provvisorie nazionali; tali additivi sono iscritti nel capitolo IV dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b). La durata dell'autorizzazione provvisoria di tali additivi non può essere superiore a cinque anni tenuto conto del periodo di iscrizione nel succitato allegato II.

REGIME TRANSITORIO APPLICABILE ALLE AUTORIZZAZIONI PER ADDITIVI ASSOCIATI AL RESPONSABILE DELL'IMMISSIONE IN CIRCOLAZIONE

Articolo 9 F

In deroga all'articolo 3, gli Stati membri autorizzano l'immissione in circolazione degli additivi indicati nell'allegato B.

Additivi iscritti nell'allegato I anteriormente al 1° gennaio 1988

Articolo 9 G

1. Gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa) iscritti nell'allegato I anteriormente al 1° gennaio 1988 sono autorizzati provvisoriamente a decorrere dal 1° gennaio 1998 e trasferiti nell'allegato B, capitolo I per essere riesaminati quali additivi asso-

ciati ad un responsabile dell'immissione in circolazione.

2. Ai fini della nuova valutazione gli additivi di cui al paragrafo 1 devono essere oggetto — anteriormente al 1° ottobre 1998 — di una nuova domanda di autorizzazione; tale domanda corredata della monografia e della scheda segnaletica di cui rispettivamente all'articolo 9 N e all'articolo 9 O è trasmessa dal responsabile del fascicolo su cui si basa la precedente autorizzazione o dal suo (dai suoi) avente/i diritto, per il tramite dello Stato membro relatore, alla Commissione, con copia agli altri Stati membri, che ne accusano ricevuta.

3. Secondo la procedura prevista all'articolo 23 l'autorizzazione provvisoria dell'additivo è revocata mediante regolamento e la sua iscrizione nell'allegato B, capitolo I è soppressa anteriormente al 1° ottobre 1999:

- a) se i documenti richiesti al paragrafo 2 non sono stati trasmessi entro il termine fissato o
- b) se, in seguito a verifica dei documenti, è accertato che la monografia o la scheda segnaletica non sono conformi ai dati del fascicolo in base al quale è stata concessa l'autorizzazione iniziale.

4. Gli Stati membri provvedono affinché il responsabile dell'immissione in circolazione di un additivo di cui al paragrafo 1 presenti, non oltre il 30 settembre 2000, secondo le modalità previste all'articolo 4, il fascicolo di cui all'articolo 4 ai fini di una nuova valutazione. In caso contrario, l'autorizzazione dell'additivo in questione è revocata mediante regolamento secondo la procedura prevista all'articolo 23 e la sua iscrizione nell'allegato B, capitolo I è soppressa.

5. La Commissione prende tutte le disposizioni utili affinché la nuova valutazione dei fascicoli di cui al paragrafo 4 sia completata entro 3 anni dalla data di presentazione del fascicolo. Secondo la procedura prevista all'articolo 23, le autorizzazioni degli additivi di cui al paragrafo 1:

- a) sono revocate e le iscrizioni di cui all'allegato B, capitolo I sono soppresse mediante regolamento o
- b) sono sostituite da autorizzazioni associate al responsabile dell'immissione in commercio per un periodo di dieci anni mediante regolamento che ha effetto il 1° ottobre 2003 al più tardi, e gli additivi sono iscritti nel capitolo I dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b).

6. Si applicano per analogia le disposizioni di cui all'articolo 9 B, paragrafo 3.

Additivi iscritti nell'allegato I dopo il 31 dicembre 1987

Articolo 9 H

1. Gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa) iscritti nell'allegato I dopo il 31 dicembre 1987 sono

autorizzati provvisoriamente a decorrere dal 1° aprile 1998, e trasferiti nell'allegato B, capitolo II ai fini della loro autorizzazione per un periodo di dieci anni a titolo di additivo associato ad un responsabile dell'immissione in circolazione in base alle disposizioni dei paragrafi 2 e 3.

2. Gli additivi di cui al paragrafo 1 devono essere oggetto — anteriormente al 1° ottobre 1998 — di una nuova domanda di autorizzazione; tale domanda corredata della monografia e della scheda segnaletica di cui rispettivamente all'articolo 9 N e all'articolo 9 O è trasmessa dal responsabile del fascicolo su cui si basa la precedente autorizzazione o dal suo (dai suoi) avente/i diritto, per il tramite dello Stato membro relatore alla Commissione con copia agli Stati membri, che ne accusano ricevuta.

3. Secondo la procedura prevista all'articolo 23, le autorizzazioni provvisorie degli additivi di cui al paragrafo 1:

- a) sono revocate e le iscrizioni nell'allegato B, capitolo II sono soppresse mediante regolamento, se i documenti richiesti al paragrafo 2 non sono stati trasmessi entro il termine fissato o se, in seguito a verifica dei documenti, è accertato che la monografia o la scheda segnaletica non sono conformi ai dati del fascicolo in base al quale è stata concessa l'autorizzazione iniziale, o
- b) sono sostituite da autorizzazioni associate al responsabile della loro immissione in circolazione accordate per dieci anni mediante regolamento che ha effetto il 1° ottobre 1998 al più tardi e gli additivi sono iscritti nel capitolo I dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b).

4. Si applicano per analogia le disposizioni di cui all'articolo 9 B, paragrafo 3.

Additivi iscritti nell'allegato II anteriormente al 1° aprile 1998

Articolo 9 I

1. Gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), iscritti nell'allegato II anteriormente al 1° aprile 1998, possono continuare ad essere oggetto di autorizzazioni provvisorie nazionali; essi sono autorizzati e trasferiti nell'allegato B, capitolo III, ai fini della loro autorizzazione a titolo di additivo associato al responsabile dell'immissione in circolazione. La durata dell'autorizzazione provvisoria non può essere superiore a cinque anni, tenuto conto del periodo di iscrizione nell'allegato II.

2. Gli additivi di cui al paragrafo 1 devono essere oggetto — anteriormente al 1° ottobre 1998 — di una nuova domanda di autorizzazione; tale domanda, corredata della monografia e della scheda segnaletica di cui rispettivamente all'articolo 9 N e all'articolo 9 O, è trasmessa dal responsabile del fascicolo su cui si basa la precedente autorizzazione

o dal suo (dai suoi) avente/i diritto, tramite lo Stato membro relatore, alla Commissione, con copia agli altri Stati membri, che ne accusano ricevuta.

3. Secondo la procedura di cui all'articolo 23, le autorizzazioni provvisorie degli additivi di cui al paragrafo 1:

- a) sono revocate e le iscrizioni nell'allegato B, capitolo III sono soppresse mediante regolamento, se i documenti richiesti al paragrafo 2 non sono stati trasmessi entro il termine fissato o se, in seguito a verifica dei documenti, è accertato che la monografia o la scheda segnaletica non sono conformi ai dati del fascicolo in base al quale è stata concessa l'autorizzazione iniziale, o
- b) sono sostituite da autorizzazioni provvisorie analoghe a quelle previste al paragrafo 1 associate al responsabile della loro immissione in circolazione mediante regolamento che entra in vigore non oltre il 1° ottobre 1999 al più tardi e iscritti nel capitolo II dell'elenco di cui all'articolo 9 T, lettera b).

4. Si applicano per analogia le disposizioni di cui all'articolo 9 B, paragrafo 3.

Articolo 9 J

Le domande di autorizzazione di immissione in circolazione presentate tra il 1° aprile 1998 e il 30 settembre 1999 e in merito alle quali la Commissione non si è ancora pronunciata, sono esaminate a norma degli articoli 3, 3 A, 7, 7 A, 9, 9 A, 9 B, 9 C, 9 D, 9 E, 9 N e 9 O, a seconda dei casi.

DISTRIBUZIONE E UTILIZZAZIONE DEGLI ADDITIVI

Articolo 9 K

1. Gli Stati membri prescrivono che, nel quadro dell'alimentazione animale, soltanto gli additivi autorizzati in base alle disposizioni della presente direttiva possono essere immessi in circolazione e possono essere utilizzati unicamente incorporati nei mangimi alle condizioni previste nella relativa decisione d'autorizzazione.

2. In deroga alle disposizioni del paragrafo 1, gli additivi appartenenti a gruppi diversi da "antibiotici", "coccidiostatici e altre sostanze medicamentose", nonché "fattori di crescita", possono essere utilizzati secondo modi di somministrazione diversi dall'incorporazione nei mangimi, sempre che questi siano previsti dal regolamento di autorizzazione.

3. Gli Stati membri provvedono in particolare affinché gli additivi non vengano aggiunti alle materie prime per mangimi e ai mangimi semplici a meno che la loro utilizzazione non sia espressamente prevista nel regolamento di autorizzazione.

REGISTRAZIONE

Articolo 9 L

1. L'autorizzazione degli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa) comporta l'attribuzione di uno o più numeri di immatricolazione al o ai responsabili dell'immissione in circolazione e di un numero di registrazione CE dell'additivo.

2. L'autorizzazione degli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa) comporta l'attribuzione di un numero di registrazione CE.

REVOCA DELL'AUTORIZZAZIONE

Articolo 9 M

L'autorizzazione dell'additivo è revocata mediante regolamento:

- su richiesta del responsabile dell'immissione in circolazione dell'additivo, se si tratta di un additivo di cui all'articolo 2, lettera aaa),
- se non è più soddisfatta una delle condizioni connesse all'autorizzazione dell'additivo di cui all'articolo 3 A,
- se un campione standard dell'additivo non è fornito alle autorità ufficiali che l'hanno richiesto o se l'additivo immesso in circolazione non corrisponde al campione standard dell'additivo autorizzato,
- se un campione di riferimento della sostanza attiva non è fornito alle autorità ufficiali che l'hanno richiesto,
- se il responsabile dell'immissione in circolazione dell'additivo non fornisce, entro un termine determinato, le informazioni richieste dal responsabile della Commissione.

Tuttavia, l'additivo può essere ancora autorizzato a fini di smaltimento per un anno al massimo, se continuano ad essere soddisfatte almeno le condizioni di cui all'articolo 3 A, lettere b) ed e).

MONOGRAFIA E SCHEDA SEGNALETICA

Articolo 9 N

1. In base alle disposizioni previste dalla direttiva 87/153/CEE, gli Stati membri provvedono affinché il richiedente presenti una monografia per gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa).

2. Nel corso della procedura di autorizzazione degli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), il comitato permanente degli alimenti per animali esprime un parere, se del caso dopo aver fatto apportare le modifiche necessarie, sulla monografia dell'additivo presentata nel fascicolo di cui all'articolo 4.

La Commissione approva il parere espresso dal comitato permanente degli alimenti per animali sulla monografia e sulle sue modifiche secondo la procedura di cui all'articolo 23.

3. Possono anche essere approvate monografie per additivi diversi da quelli di cui al paragrafo 1, secondo la procedura di cui al paragrafo 2.

4. Le autorità competenti degli Stati membri ricorrono alla monografia:

- a) per determinare se un additivo del quale si chiede l'autorizzazione di immissione in circolazione costituisca una novità o debba essere considerato una copia,
- b) per verificare che l'additivo immesso in circolazione corrisponda effettivamente all'additivo descritto nel fascicolo in base al quale l'autorizzazione comunitaria è stata concessa.

5. Le modifiche da apportare successivamente alle monografie a causa dell'evoluzione delle conoscenze scientifiche e tecniche sono presentate per parere al comitato permanente degli alimenti per animali secondo la procedura di cui all'articolo 23.

Articolo 9 O

1. In base alle disposizioni della direttiva 87/153/CEE, gli Stati membri provvedono affinché il richiedente presenti una scheda segnaletica che riassume le caratteristiche e le proprietà dell'additivo. Nel caso degli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), ed ove sia applicato il paragrafo 3 dell'articolo 9 N, la scheda segnaletica riassume le caratteristiche e le proprietà più importanti indicate dalla monografia di cui all'articolo 9 N.

2. Sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 23:

- la scheda segnaletica,
- le modifiche apportate successivamente a quest'ultima a seguito dell'evoluzione delle conoscenze scientifiche e tecniche.

3. Per facilitare l'identificazione degli additivi di cui al paragrafo 1 in occasione dei controlli ufficiali, la scheda segnaletica prevista nello stesso paragrafo viene pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

CAMPIONE STANDARD

Articolo 9 P

1. Per gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), il responsabile dell'immissione in circolazione deve mettere a disposizione delle autorità nazionali di controllo degli Stati membri, su richiesta, un campione standard avente le caratteristiche e le proprietà dell'additivo descritte nella monografia di cui all'ar-

ticolo 9 N e un campione di riferimento della sostanza attiva.

2. In caso di modifica delle caratteristiche o delle proprietà dell'additivo, viene depositato un nuovo campione standard corrispondente alla nuova monografia dell'additivo.

3. Le modalità relative al deposito e alla conservazione dei campioni standard, sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 23.

MISCELE E TENORI DI ADDITIVI

Articolo 9 Q

1. I tenori massimi e minimi stabiliti per taluni additivi si riferiscono ai mangimi completi con tasso di umidità del 12%, quando i regolamenti di autorizzazione non prevedono disposizioni particolari.

Se la sostanza ammessa come additivo esiste anche allo stato naturale in talune materie prime del mangime, la parte di additivo da incorporare è calcolata in modo che la somma degli elementi aggiunti e degli elementi presenti naturalmente non superi il tenore massimo previsto nei regolamenti di autorizzazione.

2. La miscela degli additivi è ammessa nelle premiscele e nei mangimi unicamente se viene rispettata la compatibilità fisicochimica e biologica tra i componenti della miscela, in funzione degli effetti ricercati.

3. A condizione che non si tratti di una miscela oggetto di autorizzazione specifica in quanto additivo, gli Stati membri prescrivono:

- a) che gli antibiotici e i fattori di crescita non possano essere mescolati né all'interno di uno stesso gruppo, né fra i due gruppi;
- b) che i coccidiostatici e altre sostanze medicamentose non possano essere mescolati con gli antibiotici ed i fattori di crescita quando i coccidiostatici esercitano altresì, per una stessa categoria di animali, una funzione di antibiotico o di fattore di crescita;
- c) che i coccidiostatici ed altre sostanze medicamentose non possano essere mescolati, nel caso in cui i loro effetti siano analoghi;

4. La miscela di antibiotici, fattori di crescita, coccidiostatici e altre sostanze medicamentose con microrganismi è vietata a meno che nel regolamento di autorizzazione del microrganismo non sia ammessa tale miscela.

5. In deroga all'articolo 3 e ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo, gli Stati membri possono autorizzare, sempre che si tratti di esperimenti a fini scientifici e a fini con commerciali, l'utilizzazione

come additivi di prodotti non autorizzati a livello comunitario o l'utilizzazione di additivi a condizioni diverse da quelle previste nel regolamento di autorizzazione, purché:

- gli esperimenti siano effettuati secondo i principi e le condizioni da fissare nell'ambito della direttiva 87/153/CEE, e
- sia esercitato un controllo ufficiale sufficiente.

MODIFICHE DEGLI ALLEGATI

Articolo 9 R

Le modifiche da apportare agli allegati vengono decise secondo la procedura di cui all'articolo 23.

INFORMAZIONI SUI PRODUTTORI DI ADDITIVI

Articolo 9 S

Gli Stati membri provvedono affinché i responsabili dell'immissione in circolazione degli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), trasmettano con la massima sollecitudine alla Commissione i nomi o le ragioni sociali e l'indirizzo o la sede sociale dei produttori a cui essi hanno ceduto un diritto alla fabbricazione degli additivi e, se questi produttori sono stabiliti in un paese terzo, anche il nome o la ragione sociale nonché l'indirizzo o la sede sociale dei loro rappresentanti nella Comunità.

PUBBLICAZIONI NELLA GAZZETTA UFFICIALE

Articolo 9 T

La Commissione pubblica ogni anno nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, serie C, non oltre il 30 novembre:

- a) l'elenco dei responsabili dell'immissione in circolazione di cui all'articolo 9 S, il nome dei produttori a cui essi hanno ceduto un diritto alla fabbricazione degli additivi nonché dei loro rappresentanti nella Comunità europea, se i produttori sono stabiliti in un paese terzo,
- b) l'elenco degli additivi autorizzati, suddivisi come segue:
 - capitolo I: elenco degli additivi associati al responsabile dell'immissione in circolazione cui è concessa un'autorizzazione per dieci anni;
 - capitolo II: elenco degli additivi associati al responsabile dell'immissione in circolazione cui è concessa un'autorizzazione a titolo provvisorio (per una durata massima di quattro anni o di cinque anni per gli additivi che sono oggetto di un'autorizzazione provvisoria anteriormente al 1° aprile 1998);

— capitolo III: elenco degli altri additivi per i quali l'autorizzazione è concessa senza limiti di tempo;

— capitolo IV: elenco degli altri additivi per i quali l'autorizzazione è concessa a titolo provvisorio (per una durata massima di quattro anni o di cinque anni per gli additivi che sono oggetto di un'autorizzazione provvisoria anteriormente al 1° aprile 1998).»

- 5) Tra gli articoli 9 T e 10 è inserito il seguente titolo:

«CONDIZIONAMENTO».

- 6) Tra gli articoli 10 e 11 è inserito il seguente titolo:

«SALVAGUARDIA»

- 7) All'articolo 11, paragrafo 1, le parole «elencati nell'allegato I» sono sostituite con «autorizzati».

- 8) Tra gli articoli 11 e 12 è inserito il seguente titolo:

«TENORI DI ADDITIVI NEI MANGIMI COMPLEMENTARI»

- 9) Tra gli articoli 12 e 13 è inserito il seguente titolo:

«NORME DI DISTRIBUZIONE E DI INCORPORAZIONE NEI MANGIMI DI ADDITIVI E PREMISCELE»

- 10) Il testo dell'articolo 13 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 13

1. Gli Stati membri dispongono che determinati additivi contemplati dalla presente direttiva, le premiscele preparate con questi additivi per essere incorporate nei mangimi composti nonché i mangimi composti contenenti queste premiscele possano essere immessi in circolazione o utilizzati soltanto da imprese o intermediari che soddisfino, secondo i casi, le condizioni previste dalla direttiva 95/69/CE del Consiglio, del 22 dicembre 1995, che fissa le condizioni e le modalità per il riconoscimento e la registrazione di talune imprese e intermediari operanti nel settore dell'alimentazione degli animali (*).

2. Gli Stati membri dispongono:

- a) che gli additivi di cui all'allegato A, parte A possano essere forniti soltanto da imprese riconosciute:
 - i) ad intermediari o ad imprese di fabbricazione di premiscele che sono stati riconosciuti in base alle disposizioni rispettivamente dell'articolo 3, paragrafo 1, e dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 95/69/CE e,

- ii) sotto forma di premiscele, soltanto ad intermediari o ad imprese che procedono alla fabbricazione di mangimi composti, al fine della loro immissione in circolazione o esclusivamente per le necessità del proprio bestiame, che sono stati riconosciuti in base alle disposizioni rispettivamente dell'articolo 3, paragrafo 1, e dell'articolo 2, paragrafo 2, lettere c) o e), della succitata direttiva;
- b) che gli additivi di cui all'allegato A, parte B, possono essere forniti soltanto da imprese riconosciute:
- i) ad intermediari o ad imprese di fabbricazione di premiscele che sono stati riconosciuti in base alle disposizioni rispettivamente dell'articolo 3, paragrafo 1, e dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera b) della succitata direttiva e,
- ii) sotto forma di premiscele:
- soltanto ad intermediari riconosciuti a norma dell'articolo 3 della succitata direttiva o
 - soltanto ad imprese che procedono alla fabbricazione di mangimi composti al fine della loro immissione in circolazione o esclusivamente per le necessità del proprio bestiame, che sono state registrate in base alle disposizioni dell'articolo 7, paragrafo 2 della suddetta direttiva, rispettivamente lettere c) e d), oppure, se del caso, riconosciute in base alle disposizioni dell'articolo 2, paragrafo 2, lettere c) o e), della suddetta direttiva.

3. Gli Stati membri dispongono che gli additivi di cui all'allegato A, parti A e B, possano essere incorporati nei mangimi composti soltanto se sono stati preventivamente preparati sotto forma di premiscele che comportano un sostegno da imprese che soddisfano le condizioni previste dall'articolo 2, paragrafo 2, lettera b) della direttiva 95/69/CE. Tali premiscele possono essere incorporate nei mangimi composti soltanto in proporzione almeno pari allo 0,2 % in peso.

In deroga al primo comma, gli Stati membri possono riconoscere la possibilità che alcune premiscele siano incorporate nei mangimi composti in proporzione minore non superiore allo 0,05 % in peso, a condizione che la composizione quantitativa e qualitativa delle premiscele lo consenta e qualora essi abbiano preventivamente constatato che le imprese soddisfano le condizioni definite nel capitolo I.2.b) dell'allegato della direttiva 95/69/CE, allo scopo di ripartire in maniera omogenea le premiscele e di rispettare i tenori in additivi prescritti per il mangime completo.

L'iscrizione dei fabbricanti di cui al secondo comma nell'elenco nazionale figura in una rubrica speciale intitolata "Fabbricanti di mangimi composti autoriz-

zati ad utilizzare premiscele in una proporzione minima dello 0,05 % in peso".

4. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri dispongono che:

- a) gli additivi di cui all'allegato A, parte B possono essere forniti ad intermediari riconosciuti o ad imprese registrate di fabbricazione di mangimi composti per animali da compagnia che soddisfino le condizioni previste, secondo i casi, dall'articolo 3, paragrafo 1 o dall'articolo 3, paragrafo 2, lettere c) o d) della direttiva 95/69/CE;
- b) gli additivi di cui all'allegato A, parte A o B possono essere forniti nell'ultima fase della circolazione alle imprese di fabbricazione di mangimi composti purché:
- il regolamento di autorizzazione comunitaria dell'additivo preveda, per una preparazione specifica dello stesso, l'aggiunta diretta nei mangimi composti,
 - il fabbricante di mangimi composti sia riconosciuto a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, lettera c), della succitata direttiva, per gli additivi di cui all'allegato A, parte A, oppure sia registrato a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, lettera c), della succitata direttiva, per gli additivi di cui all'allegato A, parte B, e
 - sia stato accertato in loco che il fabbricante dispone della tecnologia appropriata, definita nel capitolo I.3.b) o II.c) dell'allegato della succitata direttiva, per aggiungere direttamente la preparazione in questione al mangime composto.

L'iscrizione dei fabbricanti di cui alla lettera b) nell'elenco nazionale figura in una rubrica speciale intitolata: "Fabbricanti di mangimi composti autorizzati ad aggiungere direttamente antibiotici, coccidiostatici e altre sostanze medicamentose e fattori crescita nei mangimi composti" o "Fabbricanti di mangimi composti autorizzati ad aggiungere direttamente rame, selenio e vitamine A e D nei mangimi composti".

5. In deroga all'articolo 7 della direttiva 95/69/CE e ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, la Finlandia e la Svezia sono autorizzate ad ammettere, fino al 1° luglio 2000, per la parte del loro territorio situata oltre i 60° di latitudine nord, in considerazione delle condizioni particolari di alimentazione del loro bestiame, che siano fornite agli allevatori premiscele di vitamine, provitamine e sostanze con effetto analogo chimicamente ben definite da aggiungere direttamente a materie prime di origine vegetale, purché:

- le istruzioni per l'uso indichino con precisione il dosaggio da rispettare a seconda delle specie o categorie di animali e il tipo di foraggio utilizzato;

— siano adottate dalla Finlandia e dalla Svezia misure particolari per controllare l'uso di tali premiscele;

(*) GU n. L 332 del 30. 12. 1995, pag. 15.»

11) Tra gli articoli 13 e 14 è inserito il seguente titolo:

«ETICHETTATURA DEGLI ADDITIVI»

12) Gli articoli da 14 a 16 sono sostituiti dal testo seguente:

«Articolo 14

1. Gli Stati membri prescrivono che gli additivi autorizzati possano essere commercializzati per essere impiegati nell'alimentazione degli animali soltanto se le seguenti indicazioni, che devono essere ben visibili, chiaramente leggibili e indelebili e che impegnano la responsabilità del produttore o del condizionatore o dell'importatore o del venditore o del distributore stabilito all'interno della Comunità, figurano sull'imballaggio, sul recipiente o su una etichetta ivi fissata:

A. per tutti gli additivi, ad eccezione degli enzimi e dei microrganismi:

- a) il nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione, il numero di registrazione CE dell'additivo e, nel caso di additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), la denominazione commerciale e il numero di immatricolazione del responsabile dell'immissione in circolazione;
- b) il nome o la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del responsabile delle indicazioni di cui al presente paragrafo;
- c) il peso netto e, per gli additivi liquidi, il volume netto oppure il peso netto;
- d) a seconda dei casi, il numero di riconoscimento attribuito all'impresa o all'intermediario, a norma dell'articolo 5 della direttiva 95/69/CE o il numero di registrazione attribuito all'impresa o all'intermediario, a norma dell'articolo 10 della suddetta direttiva.

B. Inoltre per:

- a) antibiotici, fattori di crescita, coccidiostatici ed altre sostanze medicamentose: il nome o la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del fabbricante, se quest'ultimo non è responsabile delle indicazioni di etichettatura, il tenore di sostanza attiva, la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione, il numero di riferimento e la data di fabbricazione della partita, le istruzioni per l'uso ed eventualmente una raccomandazione relativa alla sicurezza di impiego quando gli

additivi in questione formano oggetto di disposizioni particolari all'atto dell'autorizzazione;

- b) la vitamina E: il tenore in alfa-tocoferolo e la data limite di garanzia del tenore o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione;
- c) le vitamine diverse dalla vitamina E, le provitamine e sostanze aventi un effetto chimico analogo: il tenore di sostanza attiva e la data limite di garanzia del tenore o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione;
- d) gli oligoelementi, i coloranti compresi i pigmenti, i conservanti e gli altri additivi ad eccezione di quelli appartenenti ai gruppi degli enzimi e dei microrganismi: il tenore di sostanze attive.

C. Per gli additivi appartenenti ai gruppi:

- a) degli enzimi: il nome specifico del o dei componenti attivi secondo la sua o le loro attività enzimatiche, in base all'autorizzazione concessa, il numero di identificazione secondo l'International Union of Biochemistry, le unità di attività(*) (unità di attività per grammo o per millilitro), il numero di registrazione CE dell'additivo, il nome e la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del responsabile delle indicazioni di etichettatura, il nome o la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del fabbricante, se quest'ultimo non è responsabile delle indicazioni di etichettatura, il numero di riconoscimento attribuito all'impresa o all'intermediario, a norma dell'articolo 5 della direttiva 95/69/CE, la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione, il numero di riferimento e la data di fabbricazione della partita, le istruzioni per l'uso che precisino in particolare la dose raccomandata se necessario con l'indicazione di una forcella minimo/massimo, in funzione della/e percentuale/i in peso della/e materia/e prima/e bersaglio per chilogrammo di mangime completo secondo le prescrizioni previste caso per caso nell'autorizzazione dell'additivo e, all'occorrenza, le raccomandazioni concernenti la sicurezza d'impiego previste nell'autorizzazione dell'additivo, il peso netto e, per gli additivi liquidi, il volume netto oppure il peso netto; eventualmente l'indicazione delle caratteristiche particolari significative dovute al processo di fabbricazione, conformemente alle disposizioni previste in materia di etichettatura nell'autorizzazione dell'additivo;
- b) dei microrganismi: l'identificazione del o dei ceppi in base all'autorizzazione concessa, il numero di deposito del o dei ceppi, il numero di unità che formano colonie (CFU

per grammo), il numero di registrazione CE dell'additivo, il nome o la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del responsabile dell'etichettatura, il nome o la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del fabbricante, se quest'ultimo non è responsabile delle indicazioni di etichettatura, il numero di riconoscimento attribuito all'impresa o all'intermediario, a norma dell'articolo 5 della direttiva 95/69/CE, la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione, il numero di riferimento e la data di fabbricazione della partita, le istruzioni per l'uso e, se del caso, le raccomandazioni concernenti la sicurezza d'impiego previste nell'autorizzazione dell'additivo, il peso netto e, per gli additivi liquidi, il volume netto oppure il peso netto, se del caso l'indicazione delle caratteristiche particolari significative dovute al processo di fabbricazione, in base alle disposizioni previste in materia di etichettatura nell'autorizzazione dell'additivo.

2. Gli Stati membri prescrivono che la denominazione specifica degli additivi possa essere accompagnata, nei casi in cui tali indicazioni non siano richieste a norma del paragrafo 1:

- a) dalla denominazione commerciale;
- b) dal nome o dalla ragione sociale e dall'indirizzo o dalla sede sociale del fabbricante se quest'ultimo non è responsabile delle indicazioni di etichettatura, dalle istruzioni per l'uso e, all'occorrenza, dalle raccomandazioni concernenti la sicurezza d'impiego.

3. Gli Stati membri stabiliscono che gli imballaggi, i recipienti e le etichette possano recare informazioni diverse da quelle prescritte o ammesse a norma dei paragrafi 1 e 2, purché esse siano nettamente separate dalle indicazioni di cui sopra.

(*) Unità di additivà espresse in micromole di prodotto liberato al minuto per grammo di prodotto enzimatico.

Articolo 15

1. Gli Stati membri prescrivono che le premisccele possano essere commercializzate soltanto se le seguenti indicazioni, che devono essere ben visibili, chiaramente leggibili e indelebili e che impegnano la responsabilità del produttore o del condizionatore o dell'importatore o del venditore o del distributore stabilito nella Comunità, sono apposte sull'imballaggio, sul recipiente o su un'etichetta ivi prefissata:

A. per tutte le premisccele:

- a) la denominazione "premiscela";

- b) le istruzioni per l'uso e eventualmente una raccomandazione concernente la sicurezza d'impiego delle premisccele;
- c) la specie animale o la categoria di animali cui è destinata la premiscela;
- d) il nome e la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del responsabile delle indicazioni di cui al presente paragrafo;
- e) peso netto e, per i liquidi, il volume netto o il peso netto;
- f) a seconda dei casi, il numero di riconoscimento attribuito all'impresa o all'intermediario, a norma dell'articolo 5 della direttiva 95/69/CE, o il numero di registrazione attribuito all'impresa o all'intermediario, a norma dell'articolo 10 della suddetta direttiva.

B. Inoltre, per le premisccele in cui sono stati incorporati gli additivi sottoindicati:

- a) antibiotici, fattori di crescita, coccidiostatici e altre sostanze medicamentose: il nome o la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del fabbricante se costui non è responsabile delle indicazioni di etichettatura, il nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione, il tenore di sostanze attive, la data limite di garanzia del tenore o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione;
- b) sostanze che hanno effetti antiossidanti: il nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione e il tenore di sostanze attive, purché all'atto dell'autorizzazione dell'additivo sia fissato un tenore massimo per i mangimi completi;
- c) coloranti, compresi i pigmenti: il nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione e il tenore di sostanze attive, purché all'atto dell'autorizzazione dell'additivo sia fissato un tenore massimo per i mangimi completi;
- d) vitamina E: il nome specifico dell'additivo all'atto dell'autorizzazione, il tenore di alfa-tocoferoli e la data limite di garanzia del tenore o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione;
- e) vitamine diverse dalla vitamina E, provitamine e sostanze aventi un effetto analogo: il nome specifico dell'additivo all'atto dell'autorizzazione, il tenore di sostanze attive e la data limite di garanzia del tenore o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione;

- f) oligoelementi: il nome specifico dell'additivo all'atto dell'autorizzazione e il tenore dei rispettivi elementi, purché all'atto dell'autorizzazione dell'additivo sia fissato un tenore massimo per i mangimi completi;
- g) conservanti: il nome specifico dell'additivo all'atto dell'autorizzazione e il tenore di sostanze attive, purché all'atto dell'autorizzazione dell'additivo sia fissato un tenore massimo per i mangimi completi;
- h) enzimi: il nome specifico del componente o dei componenti attivi secondo la sua o le loro attività enzimatiche in base all'autorizzazione concessa; il numero di identificazione secondo l'International Union of Biochemistry; le unità di attività (unità di attività per g o per ml); il numero di registrazione CE dell'additivo; il nome o la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del fabbricante, se quest'ultimo non è responsabile delle indicazioni di etichettatura; la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione; il numero di riferimento e la data di fabbricazione della partita; le istruzioni per l'uso che precisano segnatamente la dose raccomandata se necessario con l'indicazione di una forcella minimo/massimo in funzione della/e percentuale/i in peso della/e materia/e prima/ e bersaglio per kg di mangime completo secondo le prescrizioni previste caso per caso nell'autorizzazione dell'additivo; eventualmente, l'indicazione delle particolari caratteristiche significative dovute al processo di fabbricazione, in base alle disposizioni previste in materia di etichettatura nell'autorizzazione dell'additivo;
- i) microrganismi: l'identificazione del ceppo (o dei ceppi); in base all'autorizzazione concessa il numero di deposito del ceppo (o dei ceppi); il numero di unità che formano colonie (CFU/g), il numero di registrazione CE dell'additivo; il nome o la ragione sociale e l'indirizzo o la sede sociale del fabbricante, se quest'ultimo non è responsabile delle indicazioni di etichettatura; la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione; se del caso, l'indicazione delle particolari caratteristiche significative derivanti dal processo di fabbricazione, in base alle disposizioni previste in materia di etichettatura nell'autorizzazione dell'additivo;
- j) altri additivi appartenenti ai gruppi di cui alle lettere da b) a i), per i quali non è previsto alcun tenore massimo, e additivi appartenenti ad altri gruppi autorizzati: il nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione e il tenore di sostanze attive, purché tali additivi abbiano una funzione a livello dei mangimi e siano dosabili con metodi di analisi ufficiali o, in loro mancanza, con metodi scientificamente validi.
2. Gli Stati membri prescrivono che:
- a) il nome specifico degli additivi possa essere accompagnato dalla denominazione commerciale;
- b) il nome del produttore di additivi di cui al paragrafo 1, punto B, lettera a), possa essere indicato sull'etichetta delle premiscele. Essi possono tuttavia prescrivere che questa indicazione sia obbligatoria;
- c) il nome specifico degli additivi autorizzati possa essere accompagnato dal numero di registrazione CE dell'additivo.
3. Qualora, conformemente al paragrafo 1, debba essere dichiarata la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione di vari additivi appartenenti ad uno stesso gruppo o a gruppi diversi, gli Stati membri prescrivono che possa essere indicata per l'insieme degli additivi una sola data di garanzia o una sola durata di conservazione, e precisamente quella che scade per prima.
4. Gli Stati membri stabiliscono che gli imballaggi, i recipienti e le etichette possano recare informazioni diverse da quelle prescritte o ammesse a norma dei paragrafi 1, 2 e 3, purché esse siano nettamente separate dalle indicazioni di cui sopra.

Articolo 16

1. Gli Stati membri prescrivono che i mangimi nei quali sono stati incorporati gli additivi appartenenti ai gruppi sottoelencati possano essere immessi in circolazione soltanto se le seguenti indicazioni, che devono essere ben visibili, chiaramente leggibili e indelebili e che impegnano la responsabilità del produttore o del condizionatore o dell'importatore o del venditore o del distributore stabilito nella Comunità, sono apposte sull'imballaggio, sul recipiente o su un'etichetta ivi fissata:

- a) per gli antibiotici, i coccidiostatici e le altre sostanze medicamentose, nonché i fattori di crescita: nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione, tenore di sostanze attive e data limite di garanzia del tenore o durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione, numero di riconoscimento attribuito all'impresa a norma dell'articolo 5 della direttiva 95/69/CE;
- b) per le sostanze che hanno effetti antiossidanti:
- mangimi per animali familiari: l'indicazione "con antiossidante" seguita dal nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione,
 - mangimi composti diversi da quelli destinati agli animali familiari: nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione;

- c) per le sostanze coloranti, compresi i pigmenti, purché siano utilizzati per la colorazione del mangime o dei prodotti animali:
- mangimi per animali familiari: l'indicazione "coloranti" o "colorato con" seguita dal nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione,
 - mangimi composti diversi da quelli destinati agli animali familiari: nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione;
- d) per la vitamina E: nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione, tenore di alfa-tocoferoli e data limite di garanzia del tenore o durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione;
- e) per le vitamine A e D: nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione, tenore di sostanze attive e data limite di garanzia del tenore o durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione;
- f) per il rame: nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione e tenore espresso in Cu;
- g) per i conservanti:
- mangimi per animali familiari: l'indicazione "conservante" o "conservato con" seguita dal nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione,
 - mangimi composti diversi da quelli destinati agli animali familiari: nome specifico attribuito all'additivo all'atto dell'autorizzazione;
- h) per gli enzimi: il nome specifico del o dei componenti attivi secondo la sua o le loro attività enzimatiche, in base all'autorizzazione concessa, il numero di identificazione secondo l'International Union of Biochemistry, le unità di attività (unità di attività per chilogrammo o per litro), il numero di registrazione CE dell'additivo, la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione, eventualmente l'indicazione delle caratteristiche particolari significative dovute al processo di fabbricazione, in base alle disposizioni previste in materia di etichettatura nell'autorizzazione dell'additivo;
- i) per i microrganismi: l'identificazione del o dei ceppi in base all'autorizzazione concessa, il numero di deposito del o dei ceppi, il numero di unità che formano colonie (CFU per chilogrammo), il numero di registrazione CE dell'additivo, la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione, eventualmente l'indicazione delle caratteristiche particolari significative dovute al processo di fabbricazione, in base alle disposizioni previste in materia di etichettatura nell'autorizzazione dell'additivo.
2. Oltre alle indicazioni di cui al paragrafo 1, l'autorizzazione dell'additivo può prescrivere altre relative, in particolare, all'utilizzazione appropriata del mangime secondo la procedura di cui all'articolo 23.
- Gli Stati membri prescrivono che tali indicazioni debbono figurare sull'imballaggio, sul recipiente o su un'etichetta ad essi fissata.
3. La presenza di oligoelementi diversi dal rame nonché la presenza di vitamine, diverse dalle vitamine A, D ed E, di provitamine e di sostanze aventi un effetto analogo può essere indicata soltanto quando tali additivi sono dosabili secondo metodi ufficiali di analisi o, in mancanza, secondo metodi scientificamente validi. In tal caso devono essere fornite le seguenti indicazioni d'analisi:
- a) per gli oligoelementi diversi dal rame: nome specifico dell'additivo in base all'autorizzazione concessa e tenore dei rispettivi elementi,
 - b) per le vitamine diverse dalle vitamine A, D ed E, le provitamine e le sostanze aventi un effetto analogo: nome specifico dell'additivo in base all'autorizzazione concessa, tenore di sostanze attive e data limite di garanzia del tenore o durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione.
4. Gli Stati membri prescrivono che:
- a) le menzioni di cui ai paragrafi da 1 a 3 figurino accanto alle indicazioni che devono figurare sull'imballaggio, sul recipiente o su un'etichetta ivi fissata a norma della regolamentazione comunitaria in materia di mangimi;
 - b) qualora, a norma dei paragrafi da 1 a 3, si dichiarino un tenore o una quantità, tale dichiarazione si riferisca alla parte di additivo incorporata nel mangime;
 - c) la menzione degli additivi di cui ai paragrafi da 1 a 3 possa essere accompagnata dal numero di registrazione CE dell'additivo o dalla denominazione commerciale, nel caso in cui tali indicazioni non siano richieste a norma del paragrafo 1.
5. Qualora, a norma del paragrafo 1, debba essere dichiarata la data limite di garanzia o la durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione di vari additivi appartenenti ad uno stesso gruppo o a gruppi diversi, gli Stati membri prescrivono che possa essere indicata per l'insieme degli additivi una sola data di garanzia o una sola durata di conservazione a decorrere dalla data di fabbricazione, e precisamente quella che scade per prima.

6. Nel caso di mangimi commercializzati in autocisterne, veicoli analoghi o alla rinfusa, le indicazioni di cui ai paragrafi da 1 a 3 figurano su un documento di accompagnamento.

Qualora si tratti di piccole quantità di mangimi destinati all'utilizzazione finale, è sufficiente che le indicazioni siano portate a conoscenza dell'acquirente mediante adeguata affissione.

7. Gli Stati membri stabiliscono che nel caso di mangimi per animali familiari contenenti coloranti, conservanti o sostanze aventi effetti antiossidanti, condizionati in imballaggi con un contenuto netto di peso pari o inferiore a 10 kg, è sufficiente che l'imballaggio rechi rispettivamente l'indicazione "colorante", "colorato con", "conservato con", "con antiossidante" seguita dalle parole "additivi CE", a condizione:

- a) che sull'imballaggio, sul recipiente o sull'etichetta sia indicato un numero di riferimento che consenta l'identificazione del mangime e
- b) che, su richiesta, il fabbricante comunichi il nome specifico dell'additivo o degli additivi utilizzati.

8. È vietata qualsiasi indicazione relativa agli additivi diversa da quelle prevista nella presente direttiva.»

- 13) All'articolo 17, paragrafo 1, il testo del secondo comma è sostituito dal testo seguente:

«Questa indicazione deve essere conforme alle condizioni di utilizzazione previste all'atto dell'autorizzazione dell'additivo.»

- 14) Tra gli articoli 20 e 21 è inserito il seguente titolo:

«MISURE DI CONTROLLO»

- 15) Dopo l'articolo 21, è aggiunto il seguente testo:

«SORVEGLIANZA DELLE INTERAZIONI INDESIDERABILI

Articolo 21 A

Gli Stati membri prescrivono che, in caso di interazione indesiderabile e imprevista tra gli additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa), ed altri additivi o prodotti medicinali veterinari, il responsabile dell'immissione in circolazione dell'additivo, o il suo rappresentante all'interno della Comunità in caso di additivi originari di paesi terzi, raccolga tutte le informazioni inerenti e le trasmetta alle autorità competenti.»

- 16) Tra gli articoli 21 A e 22 è inserito il seguente titolo:

«ESPORTAZIONE VERSO PAESI TERZI»

- 17) Tra gli articoli 22 e 23 è inserito il seguente titolo:

«COMPETENZE DI ESECUZIONE CONFERITE ALLA COMMISSIONE»

- 18) Tra gli articoli 24 e 25 è inserito il seguente titolo:

«DISPOSIZIONI FINALI»

- 19) Gli allegati I, II e III sono soppressi.

- 20) Sono aggiunti gli allegati A, B e C che figurano in allegato alla presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi

- a) alle disposizioni seguenti di cui all'articolo 1:

— punto 4): articolo 6, paragrafo 1, articolo 9 D, paragrafo 2, articolo 9 E, paragrafo 3, articolo 9 F, articolo 9 G, articolo 9 H, articolo 9 I, articolo 9 J, articolo 9 N, articolo 9 O,

— punti 10, 12, 19 e 20,

il 1° aprile 1998;

- b) alle altre disposizioni della presente direttiva il 1° ottobre 1999.

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 del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni del diritto interno nazionale da essi adottate nel settore contemplato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 23 luglio 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

I. YATES

ALLEGATO«*ALLEGATO A*

di cui all'articolo 13

PARTE A

- Antibiotici: tutti gli additivi del gruppo
- Coccidiostatici e altre sostanze medicamentose: tutti gli additivi del gruppo
- Fattori di crescita: tutti gli additivi del gruppo

PARTE B

- Oligoelementi: rame e selenio
 - Vitamine, provitamine e sostanze con effetto analogo chimicamente ben definite: vitamine A e D.»
-

ALLEGATO B

CAPITOLO I

Elenco degli additivi associati al responsabile dell'immissione in circolazione iscritti nell'allegato I anteriormente al 1° gennaio 1988

Numero di registrazione	Nome del responsabile dell'immissione in circolazione(*)	Additivo	Designazione chimica, descrizione	Specie animale o categoria di animali	Età massima	Tenore minimo	Tenore massimo	Altre disposizioni
						mg/kg di mangime completo		
		A. Antibiotici						
		B. Coccidiostatici ed altre sostanze medicamentose						
		C. Fattori di crescita						

(*) Autorizzazione da associare al responsabile che prende effetto il 1° ottobre 1999.

CAPITOLO II

Elenco degli additivi associati al responsabile dell'immissione in circolazione iscritti nell'allegato I dopo il 31 dicembre 1987

Numero di registrazione	Nome del responsabile dell'immissione in circolazione(*)	Additivo	Designazione chimica, descrizione	Specie animale o categoria di animali	Età massima	Tenore minimo	Tenore massimo	Altre disposizioni
						mg/kg di mangime completo		
		A. Antibiotici						
		B. Coccidiostatici ed altre sostanze medicamentose						
		C. Fattori di crescita						

(*) Autorizzazione da associare al responsabile che prende effetto il 1° ottobre 1999.

CAPITOLO III

Elenco degli additivi associati al responsabile dell'immissione in circolazione iscritti nell'allegato I anteriormente al 1° aprile 1998

Numero di registrazione	Nome del responsabile dell'immissione in circolazione(*)	Additivo	Designazione chimica, descrizione	Specie animale o categoria di animali	Età massima	Tenore minimo	Tenore massimo	Altre disposizioni	Durata della autorizzazione
						mg/kg di mangime completo			
		A. Antibiotici							
		B. Coccidiostatici ed altre sostanze medicamentose							
		C. Fattori di crescita							

(*) Autorizzazione da associare al responsabile che prende effetto il 1° ottobre 1999.

«ALLEGATO C

PARTE I

Additivi che sono oggetto di un'autorizzazione associata al responsabile della loro immissione in circolazione previsti all'articolo 2, lettera aaa) della direttiva:

- antibiotici: tutti gli additivi del gruppo;
- coccidiostatici e altre sostanze medicamentose: tutti gli additivi del gruppo;
- fattore di crescita: tutti gli additivi del gruppo.

PARTE II

Altri additivi di cui all'articolo 2, lettera aaa) della direttiva:

- sostanze con effetti antiossidanti: tutti gli additivi del gruppo;
 - sostanze aromatizzanti e aperitive;
 - emulsionanti, stabilizzanti, addensanti e gelificanti: tutti gli additivi del gruppo;
 - coloranti compresi i pigmenti: tutti gli additivi del gruppo;
 - conservanti;
 - vitamine, provitamine e sostanze con effetto analogo chimicamente ben definite: tutti gli additivi del gruppo;
 - oligoelementi: tutti gli additivi del gruppo;
 - agenti leganti, antiagglomeranti e coagulanti: tutti gli additivi del gruppo;
 - regolatori dell'acidità: tutti gli additivi del gruppo;
 - enzimi: tutti gli additivi del gruppo;
 - microrganismi: tutti gli additivi del gruppo.
-

DIRETTIVA 96/53/CE DEL CONSIGLIO

del 25 luglio 1996

che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione⁽¹⁾,

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

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato⁽³⁾,

- (1) considerando che la direttiva 85/3/CEE del Consiglio, del 19 dicembre 1984, relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali⁽⁴⁾ ha stabilito, nel quadro della politica comune dei trasporti, norme comuni che consentono un migliore impiego dei veicoli stradali nel traffico tra gli Stati membri;
- (2) considerando che la direttiva 85/3/CEE è stata modificata ripetutamente e in modo sostanziale; che, in occasione della nuova modifica è opportuno, per motivi di razionalità e di chiarezza, procedere alla sua codificazione in un testo unico con la direttiva 86/364/CEE del Consiglio, del 24 luglio 1986, relativa alla prova di conformità dei veicoli alla direttiva 85/3/CEE⁽⁵⁾;
- (3) considerando che le differenze fra le norme in vigore negli Stati membri in materia di pesi e dimensioni dei veicoli stradali commerciali potrebbero esercitare un effetto negativo sulle condizioni di concorrenza e costituire un ostacolo alla circolazione fra Stati membri;

- (4) considerando che, in virtù del principio di sussidiarietà, è opportuno prendere delle misure a livello comunitario per eliminare un tale ostacolo;
- (5) considerando che le norme in questione riflettono l'equilibrio tra l'utilizzazione razionale ed economica dei veicoli stradali commerciali e le esigenze di manutenzione dell'infrastruttura, di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente e del quadro di vita;
- (6) considerando che è necessario che le norme comuni relative alle dimensioni dei veicoli adibiti al trasporto di merci si mantengano stabili su un lungo periodo;
- (7) considerando che prescrizioni tecniche supplementari relative ai pesi e alle dimensioni possono applicarsi ai veicoli commerciali immatricolati o messi in circolazione in uno Stato membro; che tali prescrizioni non devono costituire un ostacolo alla circolazione dei veicoli commerciali fra gli Stati membri;
- (8) considerando che occorre ampliare la definizione di «veicolo frigorifero a parete spessa» di cui all'articolo 2 della direttiva 85/3/CEE, come modificata dalla direttiva 89/338/CEE⁽⁶⁾, affinché gli Stati membri possano autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli frigoriferi non più conformi alle condizioni di isolamento definite da detto articolo;
- (9) considerando che, per garantire l'applicazione uniforme della presente direttiva per quanto si riferisce alle autorizzazioni rilasciate a veicoli o veicoli combinati adibiti al trasporto di «carichi indivisibili», è necessario precisare tale nozione;
- (10) considerando che la tonnellata è universalmente usata e riconosciuta come unità di misura per il peso dei veicoli, e che essa è pertanto applicata nella presente direttiva pur ammettendo che l'unità formale di peso è il newton;
- (11) considerando che, nel quadro dell'attuazione del mercato interno, il campo di applicazione della presente direttiva dovrebbe essere esteso ai trasporti nazionali per quanto concerne le caratteristiche che incidono in modo significativo sulle condizioni di

⁽¹⁾ GU n. C 38 dell'8. 2. 1994, pag. 3 e GU n. C 247 del 23. 9. 1995, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. C 295 del 22. 10. 1994, pag. 72.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 15 novembre 1994 (GU n. C 341 del 5. 12. 1994, pag. 39), posizione comune del Consiglio dell'8 dicembre 1995 (GU n. C 356 del 30. 12. 1995, pag. 13) e decisione del Parlamento europeo del 14 marzo 1996 (GU n. C 96 dell'1. 4. 1996, pag. 233).

⁽⁴⁾ GU n. L 2 del 3. 1. 1985, pag. 14. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/7/CEE (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 29).

⁽⁵⁾ GU n. L 221 del 7. 8. 1986, pag. 48.

⁽⁶⁾ GU n. L 142 del 25. 5. 1989 pag. 3.

- concorrenza nel settore dei trasporti, in particolare i valori relativi alla lunghezza e alla larghezza massima autorizzata dei veicoli e dei veicoli combinati adibiti al trasporto di merci;
- (12) considerando che, per quanto riguarda le altre caratteristiche dei veicoli, gli Stati membri sono autorizzati ad applicare nel loro territorio valori diversi da quelli previsti dalla presente direttiva unicamente per i veicoli utilizzati nel traffico interno;
- (13) considerando che la lunghezza massima degli autotreni che utilizzano sistemi di rimorchio estensibili è di fatto pari a 18,75 m in posizione di massima estensione; che occorre autorizzare la stessa lunghezza massima per gli autotreni che utilizzano sistemi di rimorchio rigidi;
- (14) considerando che la larghezza massima autorizzata di 2,50 m per i veicoli adibiti al trasporto di merci può lasciare uno spazio interno non sufficiente per effettuare il caricamento delle palette, il che ha dato luogo all'applicazione negli Stati membri di tolleranze supplementari diverse per il traffico interno; che è pertanto necessario procedere ad un adeguamento generale della situazione attuale ai fini di una maggiore chiarezza dei requisiti tecnici, tenendo presente gli aspetti di dette caratteristiche inerenti alla sicurezza stradale;
- (15) considerando che, se la larghezza massima dei veicoli adibiti al trasporto di merci è portata a 2,55 m, questa norma deve essere estesa anche agli autobus; che nel caso degli autobus occorre tuttavia prevedere un periodo transitorio per consentire ai costruttori interessati di adeguare la propria attrezzatura industriale;
- (16) considerando che per quanto riguarda l'autorizzazione alla messa in circolazione e l'utilizzo dei veicoli, il montaggio di sospensioni pneumatiche o di tipo equivalente dev'essere preferito alle sospensioni meccaniche, al fine di evitare ogni eccessivo deterioramento della rete stradale e garantire la manovrabilità; che è opportuno evitare il superamento di determinati carichi massimi per asse e che il veicolo deve poter effettuare una conversione a 360° entro limiti accettabili per la strada percorsa;
- (17) considerando che è opportuno che gli Stati membri possano autorizzare la circolazione nel loro territorio, nel trasporto nazionale di merci, di veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni non sono conformi a quelle fissate dalla presente direttiva, qualora detti veicoli effettuino operazioni di trasporto che, secondo la definizione della presente direttiva, non influiscono significativamente sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, ossia ove si tratti di operazioni effettuate da veicoli specializzati o di operazioni effettuate secondo un'impostazione modulare;
- (18) considerando che, ove si tratti di operazioni effettuate secondo un'impostazione modulare, occorre prevedere un periodo transitorio per consentire allo Stato membro di adeguare la sua infrastruttura stradale;
- (19) considerando che, nel caso di veicoli o combinazioni di veicoli costruiti in funzione di nuove tecnologie o nuove concezioni, secondo norme non conformi a quelle stabilite dalla presente direttiva, è opportuno che essi possano effettuare operazioni di trasporto locali per un periodo di prova che consenta di trarre beneficio dal progresso tecnico;
- (20) considerando che i veicoli entrati in circolazione prima della messa in applicazione della presente direttiva, che non sono conformi alle caratteristiche di dimensioni ivi stabilite a causa di precedenti disposizioni nazionali o metodi di misura sino ad allora diversi, dovrebbero essere autorizzati a proseguire l'attività di trasporto all'interno dello Stato membro di immatricolazione o di messa in circolazione per un periodo transitorio;
- (21) considerando che sono stati compiuti progressi in vista dell'adozione delle direttive di omologazione dei veicoli combinati a 5 o 6 assi; che dovrebbero pertanto essere soppressi i requisiti di conformità a caratteristiche diverse da quelle relative ai pesi e alle dimensioni stabilite nell'allegato II della direttiva 85/3/CEE;
- (22) considerando che tale modifica è altresì opportuna per evitare un conflitto tra le norme e le convenzioni internazionali in materia di traffico e di circolazione stradale;
- (23) considerando che, allo scopo di facilitare il controllo della conformità alla presente direttiva, è necessario accertarsi che i veicoli siano muniti di una prova di conformità;
- (24) considerando che la presente direttiva fa salvi gli obblighi degli Stati membri in materia di date limite per il recepimento nel diritto interno e per l'applicazione delle direttive che essa codifica,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica:
- a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M2, M3 e N2 e N3 e dei loro rimorchi della categoria 03 e 04, quali definiti nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁽¹⁾;

⁽¹⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

b) ai pesi e a certe altre caratteristiche dei veicoli definiti alla lettera a) e specificati all'allegato I, punto 2 della presente direttiva.

2. Tutti i valori dei pesi indicati nell'allegato I valgono come norme di circolazione e quindi riguardano le condizioni di carico e non le norme di produzione che verranno definite in una successiva direttiva.

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, s'intende per:

- «veicolo a motore», qualsiasi veicolo fornito di un motore a propulsione e circolante su strada con mezzi propri;
- «rimorchio», qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore, ad esclusione dei semirimorchi, e che, per costruzione e attrezzatura, è adibito al trasporto di merci;
- «semirimorchio», qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore in modo che una parte del rimorchio poggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale del suo peso e del peso del suo carico sia sopportata da tale veicolo, e che, per costruzione e attrezzature, è adibito al trasporto di merci;
- «veicolo combinato»:
 - un autotreno costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un rimorchio, oppure
 - un autoarticolato costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un semirimorchio;
- «veicolo condizionato», qualsiasi veicolo le cui sovrastrutture fisse o mobili siano specialmente attrezzate per il trasporto di merci a temperatura controllata ed in cui lo spessore di ciascuna delle pareti laterali, compreso l'isolamento, sia almeno pari a 45 mm;
- «autobus», qualsiasi veicolo con più di nove posti a sedere, compreso quello del conducente, che, per costruzione e attrezzatura, è adibito al trasporto di persone e dei loro bagagli. Può avere uno o due livelli e ad esso può altresì trainare un rimorchio per bagagli;
- «autosnodato», un autobus composto di due tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questo tipo di veicolo i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei due tronconi rigidi sono comunicanti. La sezione snodata permette la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due parti possono essere effettuate soltanto in un'officina;
- «dimensioni massime autorizzate», le dimensioni massime per l'utilizzazione di un veicolo previste all'allegato I della presente direttiva;

— «peso massimo autorizzato», il peso massimo per l'utilizzazione di un veicolo a pieno carico nel traffico internazionale;

— «peso massimo autorizzato per asse», il peso massimo per l'utilizzazione nel traffico internazionale di un asse o gruppo di assi a pieno carico;

— «carico indivisibile», un carico che non può, ai fini del trasporto stradale, essere diviso in due o più carichi senza comportare costi o rischi di danni inconsiderati e che non può, a causa delle sue masse o dimensioni, essere trasportato da un veicolo a motore, un rimorchio, un autotreno o un autoarticolato conformi sotto tutti gli aspetti alle disposizioni della presente direttiva;

— «tonnellata», il peso esercitato dalla massa di una tonnellata e corrispondente a 9,8 kilonewton (kN).

Tutte le dimensioni massime autorizzate di cui all'allegato I sono misurate a norma dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE, senza tolleranza positiva.

Articolo 3

1. Uno Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio:

- nel traffico internazionale, dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro per ragioni inerenti ai pesi e alle dimensioni,
- nel traffico nazionale, di veicoli per il trasporto di merci immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro per ragioni inerenti alle dimensioni,

se tali veicoli sono conformi ai valori limite di cui all'allegato I.

Tale disposizione si applica anche se:

- a) i suddetti veicoli non sono conformi alle prescrizioni di detto Stato membro riguardanti talune caratteristiche relative ai pesi e alle dimensioni, non disciplinate nell'allegato I;
- b) l'autorità competente dello Stato membro in cui i veicoli sono immatricolati o immessi in circolazione ha autorizzato limiti non indicati nell'articolo 4, paragrafo 1 superiori a quelli previsti nell'allegato I.

2. Tuttavia il paragrafo 1, secondo comma, lettera a) lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di esigere, nel debito rispetto della legislazione comunitaria, che i veicoli immatricolati o immessi in circolazione nel loro territorio siano conformi alle loro prescrizioni nazionali riguardanti caratteristiche relative ai pesi e alle dimensioni non disciplinate nell'allegato I.

3. Nel caso dei veicoli condizionati, gli Stati membri possono esigere che detti veicoli siano muniti di un documento o di una targhetta di attestazione ATP di cui all'accordo del 1° settembre 1970 sui trasporti internazionali di derrate deperibili e sui mezzi speciali che vanno impiegati per tali trasporti.

Articolo 4

1. Gli Stati membri non autorizzano nel loro territorio la normale circolazione di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto nazionale di merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4.

2. Tuttavia, gli Stati membri possono autorizzare nel loro territorio la circolazione di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto nazionale di merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.3, 2, 3, 4.1 e 4.3.

3. I veicoli o i veicoli combinati che superano le dimensioni massime possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di autorizzazioni speciali rilasciate, senza discriminazioni, dalle autorità competenti o in base a modalità non discriminatorie convenute caso per caso con tali autorità allorché detti veicoli o veicoli combinati trasportano o sono destinati al trasporto di carichi indivisibili.

4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto di merci, che effettuano talune attività di trasporto nazionale che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti qualora ricorra una delle circostanze di cui alle lettere a) e b):

- a) le attività di trasporto sono effettuate, nel territorio di uno Stato membro, da veicoli o veicoli combinati specializzati, in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri (ad esempio le attività legate allo sfruttamento delle foreste e all'industria forestale);
- b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni differiscono da quelle previste all'allegato I, autorizza anche l'utilizzazione di veicoli a motore, rimorchi e semirimorchi conformi alle dimensioni di cui all'allegato I, combinati in modo tale che si possa ottenere almeno la lunghezza di carico autorizzata in detto Stato membro affinché qualsiasi ope-

ratore possa beneficiare di pari condizioni di concorrenza (impostazione modulare).

Lo Stato membro interessato che deve adeguare la sua infrastruttura stradale perché ricorra la circostanza di cui alla lettera b), può tuttavia vietare, sino al 31 dicembre 2003 al più tardi, la circolazione nel suo territorio, nel trasporto nazionale di merci, di veicoli o veicoli combinati che oltrepassano le norme nazionali vigenti per quanto concerne le dimensioni, fermo restando che la legislazione nazionale continua ad applicarsi ad ogni vettore comunitario in modo non discriminatorio.

Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate in applicazione del presente paragrafo.

5. Gli Stati membri possono autorizzare i veicoli o i veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi ad una o più prescrizioni della presente direttiva ad effettuare talune operazioni di trasporto locale, durante un periodo di prova. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

6. Gli Stati membri possono autorizzare fino al 31 dicembre 2006 la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati adibiti al trasporto di merci e immatricolati o immessi in circolazione anteriormente all'entrata in vigore della direttiva le cui dimensioni superino quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4, a motivo di precedenti disposizioni nazionali o di metodi di misura differenti.

Articolo 5

Fatto salvo il disposto dell'articolo 4, paragrafo 6:

- a) ai fini dell'applicazione dell'articolo 3, gli autoarticolati immessi in circolazione anteriormente al 1° gennaio 1991 e che non sono conformi alle disposizioni di cui ai punti 1.6 e 4.4 dell'allegato I si considerano conformi a tali disposizioni se non superano la lunghezza totale di 15,50 m;
- b) ai fini dell'applicazione dell'articolo 3, gli autotreni i cui veicoli a motore sono immessi in circolazione anteriormente al 31 dicembre 1991 e che non sono conformi alle disposizioni di cui ai punti 1.7 e 1.8 dell'allegato I sono considerati, fino al 31 dicembre 1998, conformi a tali disposizioni se non superano la lunghezza totale di 18,00 m.

Articolo 6

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i veicoli di cui all'articolo 1, conformi alla

presente direttiva, siano muniti di una delle prove indicate alle lettere a), b), e c):

- a) una combinazione delle due targhette seguenti:
- la «targhetta del costruttore», redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE⁽¹⁾;
 - la targhetta relativa alle dimensioni conformi all'allegato III, redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE;
- b) una targhetta unica, redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE, contenente le informazioni delle due targhette menzionate alla lettera a);
- c) un documento unico rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il veicolo è immatricolato o immesso in circolazione. Tale documento deve contenere rubriche e informazioni uguali a quelle figuranti nelle targhette menzionate alla lettera a). Esso sarà conservato in luogo facilmente accessibile al controllo e sufficientemente protetto.

2. Qualora le caratteristiche del veicolo non corrispondano più a quelle indicate sulla prova di conformità, lo Stato membro in cui il veicolo è immatricolato prende le misure necessarie ad assicurare la modifica della prova di conformità.

3. Le targhette e i documenti di cui al paragrafo 1 sono riconosciuti dagli Stati membri come prova della conformità dei veicoli prevista dalla presente direttiva.

4. I veicoli muniti di una prova di conformità possono essere sottoposti a:

- controlli a campione, per quanto riguarda le norme comuni relative ai pesi;
- controlli solo in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni.

5. La colonna centrale della prova di conformità relativa ai pesi indica, se del caso, i valori comunitari in materia di pesi applicabili al veicolo in questione. Per i veicoli menzionati all'allegato I, punto 2.2.2, lettera c), la menzione «44 t» è scritta tra parentesi sotto il peso massimo autorizzato del veicolo combinato.

6. Ogni Stato membro può decidere, per qualsiasi veicolo immatricolato o immesso in circolazione sul proprio territorio che i pesi massimi autorizzati dalla propria legislazione nazionale siano indicati nella prova di confor-

mità nella colonna di sinistra e che i pesi tecnicamente ammissibili siano indicati nella colonna di destra.

Articolo 7

La presente direttiva non osta all'applicazione delle disposizioni vigenti in ogni Stato membro in materia di circolazione stradale che permettono di limitare pesi e/o dimensioni dei veicoli su talune strade o opere di ingegneria civile, indipendentemente dallo Stato d'immatricolazione o di messa in circolazione di tali veicoli.

Articolo 8

Le disposizioni dell'articolo 3 non si applicano in Irlanda e nel Regno Unito fino al 31 dicembre 1998:

- a) per quanto riguarda le norme di cui all'allegato I, punti 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 e 3.3.2:
- ad eccezione degli autoarticolati di cui al punto 2.2.2:
 - i) se il loro peso totale a pieno carico non supera 38 tonnellate;
 - ii) se il peso di ogni asse tridem, alle distanze assiali specificate al punto 3.3.2, non supera 22,5 tonnellate,
 - ad eccezione dei veicoli di cui ai punti 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4 il cui peso totale a pieno carico non supera:
 - i) 35 tonnellate per i veicoli di cui ai punti 2.2.3, e 2.2.4;
 - ii) 17 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.3.1,
 - iii) 30 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.3.3, fatta salva l'osservanza delle condizioni specificate a detto punto e al punto 4.3,
 - iv) 27 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.4;
- b) per quanto riguarda la norma di cui all'allegato I, punto 3.4, ad eccezione dei veicoli di cui ai punti 2.2, 2.3 e 2.4, se il carico per asse motore non supera 10,5 tonnellate.

Articolo 9

Per quanto riguarda la norma di cui all'allegato I, punto 1.2 a) gli Stati membri possono rifiutare o vietare l'uso nel loro territorio, fino al 31 dicembre 1999, di autobus con larghezza superiore a 2,50 m.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione le misure adottate in applicazione del presente articolo. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

⁽¹⁾ GU n. L 24 del 30. 1. 1976, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 78/507/CEE della Commissione (GU n. L 155 del 13. 6. 1978, pag. 31).

Articolo 10

Le direttive elencate nell'allegato IV, parte A sono abrogate, alla data di cui all'articolo 11, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento che figurano nell'allegato IV, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate devono intendersi come riferimenti alla presente direttiva e devono essere letti secondo la tabella di concordanza che figura all'allegato V.

Articolo 11

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 settembre 1997. 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.

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

Articolo 12

La presente direttiva entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 25 luglio 1996.

Per il Consiglio

Il Presidente

H. COVENEY

ALLEGATO I

PESI E DIMENSIONI MASSIME E CARATTERISTICHE CONNESSE DEI VEICOLI

1. **Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)**
- 1.1. *Lunghezza massima:*
- | | |
|--------------------|---------|
| — veicolo a motore | 12,00 m |
| — rimorchio | 12,00 m |
| — autoarticolato | 16,50 m |
| — autotreno | 18,75 m |
| — autosnodato | 18,00 m |
- 1.2. *Larghezza massima:*
- | | |
|--|--------|
| a) tutti i veicoli | 2,55 m |
| b) sovrastrutture dei veicoli condizionati | 2,60 m |
- 1.3. *Altezza massima (tutti i veicoli)* 4,00 m
- 1.4. Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container
- 1.5. Ogni veicolo a motore o veicolo combinato in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m
- 1.6. Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio 12,00 m
- 1.7. Distanza massima misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e dell'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio 15,65 m
- 1.8. Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato 16,40 m
2. **Peso massimo autorizzato dei veicoli (in tonnellate)**
- 2.1. *Veicoli facenti parte di un veicolo combinato*
- 2.1.1. Rimorchi a 2 assi 18 t

2.1.2.	Rimorchi a 3 assi	24 t
2.2.	<i>Veicoli combinati</i>	
2.2.1.	Autotreni a 5 o 6 assi	
	a) Veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi	40 t
	b) Veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 o 3 assi	40 t
2.2.2.	Autoarticolati a 5 o 6 assi	
	a) veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi	40 t
	b) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi	40 t
	c) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi che trasporta, sotto forma di trasporto combinato, un container ISO di 40 piedi *	44 t
2.2.3.	Autotreni a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un rimorchio a 2 assi	36 t
2.2.4.	Autoarticolati a 4 assi composti da un veicolo a motore e 2 assi e da un semirimorchio a 2 assi, se la distanza assiale del semirimorchio:	
2.2.4.1.	è pari o superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	è superiore a 1,8 m	36 t + 2 t di tolleranza quando il peso massimo autorizzato del veicolo a motore (18 t) e il peso massimo autorizzato dell'asse tandem del semirimorchio (20 t) sono rispettati e l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario secondo la definizione di cui all'allegato II
2.3.	<i>Veicoli a motore</i>	
2.3.1.	Veicoli a motore a 2 assi	18 t
2.3.2.	Veicoli a motore a 3 assi	- 25 t - 26 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t
2.3.3.	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti	32 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t
2.4.	<i>Autosnodati a 3 assi</i>	28 t

3.	Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) (in tonnellate)	
3.1.	<i>Assi semplici</i> Asse con motore semplice	10 t
3.2.	<i>Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi</i> La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.2.1.	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	è pari o superiore a 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3.	<i>Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi</i> La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.3.1.	è pari o inferiore a 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2.	è superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4.	<i>Asse motore</i>	
3.4.1.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Assi tandem dei veicoli a motore</i> La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.5.1.	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$)	16 t
3.5.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$)	- 18 t - 19 t
		quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t

4. **Caratteristiche connesse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)**
- 4.1. *Tutti i veicoli*
Il carico sull'asse motore o sugli assi motori di un veicolo o di un veicolo combinato non deve essere inferiore al 25 % del peso totale a pieno carico del veicolo o del veicolo combinato, se impiegato nel traffico internazionale
- 4.2. *Autotreni*
La distanza tra l'asse posteriore di un veicolo a motore e l'asse anteriore di un rimorchio non deve essere inferiore a 3,00 m
- 4.3. *Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse*
Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo
- 4.4. *Semirimorchi*
L'avanzamento, misurato orizzontalmente, sull'asse della ralla rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio non deve essere superiore a 2,04 m
-

ALLEGATO II

CONDIZIONI PER L'EQUIVALENZA TRA TALUNE SOSPENSIONI NON PNEUMATICHE E LE SOSPENSIONI PNEUMATICHE PER L'ASSE MOTORE O GLI ASSI MOTORE DEL VEICOLO

1. DEFINIZIONE DI SOSPENSIONE PNEUMATICA

Un sistema di sospensione è considerato di tipo pneumatico se almeno il 75 % del suo effetto molla è determinato da un dispositivo pneumatico.

2. EQUIVALENZA

Una sospensione è riconosciuta equivalente ad una sospensione pneumatica se è conforme ai requisiti sotto elencati:

- 2.1. durante l'oscillazione verticale libera transitoria a bassa frequenza della massa sospesa su un carrello o un asse motore, i valori misurati della frequenza e dello smorzamento con la sospensione sottoposta al suo carico massimo devono essere compresi nei limiti indicati ai punti da 2.2 a 2.5;
- 2.2. ciascuno degli assi deve essere munito di ammortizzatori idraulici. Su carrelli ad assi tandem tali ammortizzatori devono essere disposti in modo da ridurre al minimo l'oscillazione del carrello;
- 2.3. il tasso medio di smorzamento D deve essere superiore al 20 % dello smorzamento critico per le sospensioni con ammortizzatori idraulici in condizioni normali di funzionamento;
- 2.4. il tasso massimo di smorzamento delle sospensioni in cui tutti gli ammortizzatori idraulici siano stati rimossi o inattivati non deve essere superiore al 50 % del tasso medio di smorzamento D ;
- 2.5. la frequenza massima della massa sospesa sul carrello o sull'asse motore nell'oscillazione verticale libera transitoria non dev'essere superiore a 2 Hz;
- 2.6. la definizione della frequenza e dello smorzamento delle sospensioni è riportata nel paragrafo 3. Le modalità di prova per la misurazione della frequenza e dello smorzamento sono riportate nel paragrafo 4.

3. DEFINIZIONE DI FREQUENZA E DI SMORZAMENTO

Nella presente definizione, si considera una massa M (kg) sospesa su un carrello o su un asse motore. L'asse — o il carrello — presenta una rigidità verticale totale tra la superficie della strada e la massa sospesa pari a K newton/metro (N/m) e un coefficiente di smorzamento totale pari a C newton/metro al secondo (N/ms); lo spostamento verticale della massa sospesa è Z . L'equazione del moto, per l'oscillazione libera della massa sospesa, è la seguente:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

La frequenza di oscillazione della massa sospesa F (rad/sec) è:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Lo smorzamento è critico quando $C = C_0$,

dove

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Il tasso di smorzamento quale frazione dello smorzamento critico è: C/C_0 .

Durante l'oscillazione transitoria libera della massa sospesa, il moto verticale della massa è rappresentato da una sinusoide sempre più smorzata (figura 2). La frequenza si può valutare misurando il tempo per tanti cicli di oscillazione quanto è dato osservare. Lo smorzamento si può valutare misurando l'altezza dei massimi (picchi) successivi dell'oscillazione nella stessa direzione. Indicando

con A_1 e A_2 l'ampiezza dei massimi del primo e del secondo ciclo dell'oscillazione, il tasso di smorzamento D è il seguente:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

dove «ln» è il logaritmo naturale del rapporto tra le ampiezze.

4. MODALITÀ DI PROVA

Per il calcolo pratico del tasso di smorzamento D , del tasso di smorzamento in assenza di ammortizzatori idraulici e della frequenza della sospensione F , si procede nel modo seguente:

- il veicolo, carico, è guidato a bassa velocità (5 km/h + 1 km/h) su un gradino di 80 mm di altezza avente il profilo indicato nella figura 1. L'oscillazione transitoria di cui occorre analizzare la frequenza e lo smorzamento è quella che si verifica dopo che le ruote dell'asse motore hanno superato il gradino;
oppure
- il veicolo, carico, è tirato verso il basso agendo sul telaio, in modo da portare il carico sull'asse motore a una volta e mezza il suo valore statico massimo; il veicolo viene quindi sbloccato di colpo e se ne analizza l'oscillazione successiva;
oppure
- il veicolo, carico, è tirato verso l'alto agendo sul telaio, in modo che la massa sospesa sia sollevata di 80 mm rispetto all'asse motore. Il veicolo viene poi lasciato cadere di colpo e se ne analizza l'oscillazione successiva;
oppure
- il veicolo, carico, è sottoposto ad altri metodi di prova qualora il costruttore abbia dimostrato in modo convincente al servizio tecnico l'equivalenza di detti metodi.

Il veicolo deve essere munito, tra l'asse motore e il telaio, direttamente sull'asse motore, di un trasduttore dello spostamento verticale. Dal tracciato fornito dal dispositivo in questione si può misurare l'intervallo di tempo tra il primo e il secondo massimo (picco) di compressione per ottenere la frequenza F e l'ampiezza dell'oscillazione, per ottenere il tasso di smorzamento. Nei carrelli ad asse tandem, i trasduttori dello spostamento verticale dovrebbero essere alloggiati tra ciascuno degli assi motori e il telaio, direttamente su questo.

Figura 1

Gradino per prove di sospensione

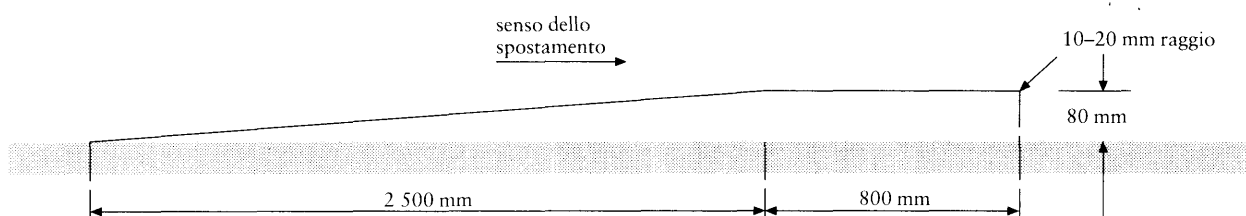
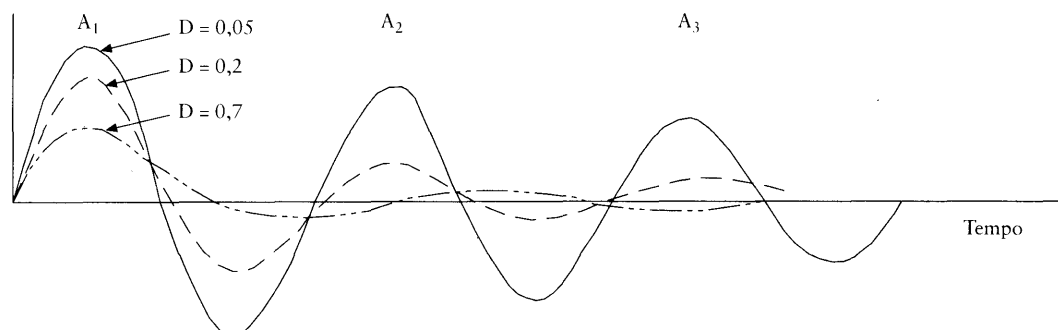


Figura 2

Riposta di smorzamento transitorio



ALLEGATO III

TARGHETTA RELATIVA ALLE DIMENSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 1,
LETTERA a)

I. La targhetta relativa alle dimensioni, fissata se possibile accanto a quella prevista dalla direttiva 76/114/CEE, contiene le indicazioni seguenti:

1. Nome del costruttore⁽¹⁾.
2. Numero di identificazione del veicolo⁽¹⁾.
3. Lunghezza (L) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio.
4. Larghezza (W) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio.
5. Dati per la misurazione della lunghezza dei veicoli combinati:
 - la distanza (a) fra la parte anteriore del veicolo a motore e il centro del dispositivo d'aggancio (gancio di traino o ralla); nel caso di una ralla con vari punti d'aggancio, vanno indicati i valori minimo e massimo (a_{\min} e a_{\max});
 - la distanza (b) fra il centro del dispositivo del rimorchio (occhione) o del semirimorchio (perno d'aggancio) e la parte posteriore del rimorchio o semirimorchio; nel caso di un dispositivo con vari punti d'aggancio, vanno indicati i valori minimo e massimo (b_{\min} e b_{\max}).

La lunghezza dei veicoli combinati è la lunghezza misurata quando il veicolo a motore, il rimorchio o il semirimorchio sono disposti in linea retta.

II. I valori indicati sulla prova di conformità devono rispecchiare esattamente le misure effettuate direttamente sul veicolo.

⁽¹⁾ Queste indicazioni non devono essere ripetute quando il veicolo è munito di una targhetta unica contenente dati relativi ai pesi e alle dimensioni.

ALLEGATO IV

PARTE A

DIRETTIVE ABROGATE

(ai sensi dell'articolo 10)

- Direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali e successive modifiche:
 - Direttiva 86/360/CEE
 - Direttiva 88/218/CEE
 - Direttiva 89/338/CEE
 - Direttiva 89/460/CEE
 - Direttiva 89/461/CEE
 - Direttiva 91/60/CEE
 - Direttiva 92/7/CEE
- Direttiva 86/364/CEE relativa alla prova di conformità dei veicoli alla direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali.

PARTE B

<i>Direttiva</i>	<i>Data limite di recepimento</i>
85/3/CEE (GU n. L 2 del 3. 1. 1985, pag. 14)	1° luglio 1986 1° gennaio 1990
86/360/CEE (GU n. L 217 del 5. 8. 1986, pag. 19)	1° gennaio 1992
86/364/CEE (GU n. L 221 del 7. 8. 1986, pag. 48)	29 luglio 1987
88/218/CEE (GU n. L 98 del 15. 4. 1988, pag. 48)	1° gennaio 1989
89/338/CEE (GU n. L 142 del 25. 5. 1989, pag. 3)	1° luglio 1991 1° gennaio 1992 1° gennaio 1993
89/460/CEE (GU n. L 226 del 3. 8. 1989, pag. 5)	
89/461/CEE (GU n. L 226 del 3. 8. 1989, pag. 7)	1° gennaio 1991
91/60/CEE (GU n. L 37 del 9. 2. 1991, pag. 37)	30 settembre 1991
92/7/CEE (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 29)	31 dicembre 1992

ALLEGATO V

TABELLA DI CONCORDANZA

Presente direttiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/77/CEE
Articolo 1 paragrafo 1	Articolo 1 paragrafo 1								
Articolo 1 paragrafo 1, lettera a)	—								
Articolo 1 paragrafo 1, lettera b)	Articolo 1 paragrafo 1, lettera b)								
Articolo 1 paragrafo 2	Articolo 1 paragrafo 2								
Articolo 2, trattini 1-4, 6-10					Articolo 1 paragrafo 2				
Articolo 2, trattini 5 e 11-12	—								
Articolo 2, ultimo comma	—								
Articolo 3 paragrafo 1	—								
Articolo 3 paragrafo 1, lettere a) e b)	Articolo 3 paragrafo 1, lettere a) e b)								
Articolo 3 paragrafo 2	Articolo 3 paragrafo 2								
Articolo 3 paragrafo 3	—								
Articolo 4	—								
Articolo 5 lettera a)							Articolo 1 paragrafo 1		
Articolo 5 lettera b)								Articolo 1 paragrafo 1	
Articolo 6 paragrafi da 1 a 4			Articolo 1 paragrafi da 1 a 4						

Presente direttiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/77/CEE
Articolo 6 paragrafi 5 e 6			Articolo 2 paragrafi 1 e 2						
Articolo 7	Articolo 6								
Articolo 8						Articolo 1			
Articoli da 9 a 12	—								
Articolo 13	Articolo 9								
Allegato I	Allegato I								
Punto 1	Punto 1								
Punto 1.1, trattini 1, 2, 3, 5								Articolo 1 paragrafo 2	
Punto 1.1, trattino 4	—								
Punto 1.2, lettera a)	—								
Punto 1.2, lettera b)	—								
Punti 1.3-1.5	Punti 1.3-1.5								
Punto 1.6							Articolo 1 paragrafo 3		
Punto 1.7								Articolo 1 paragrafo 3	
Punto 1.8	—								
Punto 2.2.2.1, lettera b)	Punto 2.2.2.1, lettera b)								
Punto 2.2.2, lettere da a) a c)	Punto 2.2.2, lettere da a) a c)								
Punto 2.2.3									
Punto 2.2.4.1						Articolo 1 paragrafo 5, lettera b)			
Punto 2.2.4.2									Articolo 1 paragrafo 1, lettera a)

Presente direttiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/77/CEE
Punto 2.3- Punto 2.3.1					Articolo 1 para- grafo 5, lettera c)				
Punto 2.3.2- Punto 2.3.3									Articolo 1 para- grafo 1, lettere b) e c)
Punto 2.4					Articolo 1 para- grafo 5, lettera c)				
Punto 3- Punto 3.3.2	Punto 3- Punto 3.3.2								
Punto 3.4- Punto 3.4.1		Articolo 1 para- grafo 3							
Punto 3.4.2- Punto 3.5.2					Articolo 1 para- grafo 5, lettera d)				
Punto 3.5.3									Articolo 1 para- grafo 1, lettera d)
Punto 4- Punto 4.2	Punto 4- Punto 4.2								
Punto 4.3					Articolo 1 para- grafo 5, lettera e)				
Punto 4.4							Articolo 1 para- grafo 4		
Allegato II									Allegato III
Allegato III			Allegato						